

PUERTO MADERO CHIAPAS, AHORA PUERTO CHIAPAS: UN PATRIMONIO OLVIDADO

*José Filiberto Castillo de la Peña**

RESUMEN. En México han existido, existen y seguramente seguirán existiendo algunas obras civiles que, una vez iniciadas, nunca se terminan, tal es el caso de Puerto Madero en el estado soberano de Chiapas, el que pese al gran valor estratégico aparente que representa para la sociedad, permanece inconcluso, obsoleto y abandonado.

Las iniciativas para la construcción del puerto datan de los siglos XIX y XX, naciendo erráticamente con serias atrofias y limitaciones como un puerto exportador agrícola, dedicado a la transportación y la comercialización de productos llamados "exóticos", de gran valor en el mercado internacional, y los que gracias a la apertura comercial que experimentó México durante aquel periodo, propició un auge en la producción y el consumo de los diferentes bienes agrícolas tropicales producidos en la región.

En este artículo se consignan paso a paso las iniciativas que condujeron a lo que ahora constituye la infraestructura portuaria de Puerto Madero, misma que visualmente aparece materialmente abandonada.

ABSTRACT. In Mexico there have existed, there exist and there will surely continue existing some civil works that once begun they never end, such it is the case of Puerto Madero in the sovereign state of Chiapas, the one that remains in spite of the great apparent strategic value that represents for the society, unconcluded, obsolete and abandoned.

* Profesor de la Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Economía del Instituto Politécnico Nacional.

The initiatives for the construction of the port date of the XIX and XX centuries, being born erratically with serious atrophies and limitations like a port agricultural exporter, dedicated to the transportation and the commercialization of called "exotic" products of great value in the international market and those that thanks to the commercial opening that Mexico experienced during that period, it propitiated a peak to the production and the consumption of the different tropical agricultural goods, taken place in the region.

In this article there are consigned step to step the initiatives that led to that that now constitutes the same port infrastructure of Puerto Madero that visually appears materially abandoned.

Antecedentes Históricos

Las razones más prominentes para construir una terminal marítima mercante en la costa chiapaneca en el Océano Pacífico más remotas, tuvieron sus orígenes a finales y principios de los siglos XIX y XX, incitadas esencialmente por la apertura de México al comercio internacional y, con ello, el auge sobre todo en la producción y el consumo de diferentes bienes agrícolas tropicales, considerados por algunos países importadores como exóticos y de gran aceptación en sus mercados domésticos; productos que desde entonces se desarrollan ventajosamente y con éxito en territorio chiapaneco.

En aquella época, al abrirse francamente las puertas de los mercados internacionales, sobre todo de aquellos países integrantes que conforman la Comunidad de la Cuenca del Pacífico por representar un número muy importante de consumidores potenciales que en sí son y entre los cuales destaca el mercado estadounidense que demanda los productos agrícolas tropicales de Chiapas, favorecidos por su relativa oportunidad de acceso a ese gran mercado dada la inherente cercanía geográfica, los medios disponibles de comunicación tanto terrestre (autotransporte y ferrocarril) como aérea y marítima, destacando obviamente esta última, que le otorgaban al entonces posible puerto proyectado, un perfil claro de puerto exportador agrícola, basado esencialmente en la transportación y la comercialización de productos tropicales de exportación tales como el plátano, el cacao, el algodón,

las maderas preciosas y el café, este último, sobre todo, tenía como destino final la capital de la República, algunos estados del país e inclusive la ciudad y puerto de San Francisco California, en Estados Unidos.

En un principio, la transportación marítima local de mercancías y marginalmente la de pasajeros en esta región, se realizó bajo la modalidad de cabotaje, por lo que las poblaciones de las ribieras reestructuraron su infraestructura ribereña para poder recibir y resguardar embarcaciones, y con ello transformarse en pequeños puertos pesqueros de esta categoría a lo largo de la costa chiapaneca, destacando sobre todo poblaciones como las del Puerto Paredón en el municipio de Tonalá y el puerto pesquero y comercial de Madero, ubicado en el municipio de Tapachula, el que recibió una espuela ferroviaria de 27 kilómetros proveniente de la cabecera municipal del mismo nombre y el que, gracias a la población y a la actividad comercial en crecimiento que registraba, se benefició de tal infraestructura. Esta vía férrea procedente de la capital del país, propició el florecimiento acelerado de la comercialización con otras regiones de la misma entidad y su contraparte del resto de la República, comercio que fue establecido esencialmente con la producción de diferentes bienes agrícolas, ganaderos, forestales, pesqueros y muy marginalmente aquellos artesanales, textiles y alimenticios nacionales con calidad de exportación, por lo que pronto se hizo indispensable la ejecución de la construcción del puerto proyectado.

La construcción de la vía férrea en el año de 1913, provocó de hecho ese florecimiento, lo que a su vez ratificó la soberanía nacional sobre el territorio íntegro del estado de Chiapas, por un lado, y motivó a su vez el fomento comercial para el traslado y venta de otros productos agrícolas en entradas y salidas de la región, productos como maíz, frijol y tabaco, todo ello programado de forma directa con el uso y manejo del puerto de cabotaje aludido.

Durante el año de 1925 se inició un nuevo auge comercial intensivo en el mercado mundial y, por ende, de la producción platanera del orbe, centralizándose estas transacciones en el mercado de los Estados Unidos de América, lo que sin duda favoreció a los productores plataneros de

Chiapas que encontraron una salida próxima a sus productos de exportación, intensificando el uso y la operación de su infraestructura, incluyendo la del puerto mencionado, aunque siempre a niveles marginales, lo que propició que el Gobierno constitucional del mismo estado soberano de Chiapas, que producía y exportaba grandes cantidades de este producto con alta calidad y grandes ventajas, mezclara su transportación comercial especializada, empleando fundamentalmente el ferrocarril y de forma muy marginal la vía marítima; con esos dos medios, es decir, por la vía férrea colocaba el producto, casi en su totalidad, hasta Ciudad Juárez en el estado mexicano fronterizo de Chihuahua, mientras que la transportación marítima de cabotaje se realizaba de forma conjunta, pues no se tenía un puerto de altura que cumpliera con cabalidad esa tarea, entregándose apenas cantidades pequeñas en algunos puertos de las costas del Océano Pacífico estadounidense.

A mediados de la década de 1930–1940, las regiones económicas de Chiapas conocidas como del Soconusco y del Istmo-Costa, registraron un sorprendente auge en su producción agrícola de exportación, gracias a las inversiones portuarias realizadas por el Gobierno Federal en Puerto México, hoy Coatzacoalcos en el estado de Veracruz, inversiones consistentes en la apertura de varios muelles de acceso que, apoyados por el ferrocarril, hacían llegar los productos agrícolas, sobre todo el plátano, el algodón y el café chiapanecos, hasta aquella zona, para de ahí cargar en puerto y llegar a su destino final en el puerto estadounidense de Nueva Orleans, Mississippi, E.U. que resultó ser el más ventajoso como centro de acopio y mercadeo para aquel país.

Una vez habiéndose demostrado con plenitud los resultados de la expansión comercial agrícola de exportación y la aceptación plena de los bienes producidos en ese sector en el estado soberano de Chiapas y en materia de comercio exterior, en 1956, se concluyó finalmente el primer estudio formal para construir un puerto de altura en la costa chiapaneca; identificándose, en un principio, tres diferentes localidades para su ubicación; la primera fue el puerto pesquero de Paredón, localizado en la desembocadura del Mar Muerto, municipio de Tonalá, a 15 kilómetros de la cabecera municipal

que le da nombre al municipio y a poco más de 200 kilómetros del puerto vecino de Salina Cruz en el estado soberano de Oaxaca; las dos restantes se volcaron por sendos puertos pesqueros denominados San Benito, uno y Puerto Madero el otro, ambos pertenecientes al municipio de Tapachula, ubicados a 27 kilómetros de la cabecera municipal que, al igual que la anterior, da nombre al municipio; este último puerto fue el galardonado para que sobre su infraestructura, de por sí raquítica con la que contaba, se ejecutara el proyecto que le dio importancia.

La ejecución del proyecto obedeció esencialmente a su estratégica localización y a su fuerte potencial de desarrollo general en materia de industria, agricultura, ganadería, turismo y servicios, pues representaba, en comparación con los municipios del resto del estado, el segundo municipio más activo, generador de riqueza y de mayor población, y en consecuencia el que genera mayores ingresos en favor del estado y de la federación.

Este primer estudio estuvo a cargo de la constructora INDE, S.A. en 1956 y aun cuando el sustento económico-estadístico deja mucho que desear, fue un excelente intento para lograr la construcción y las obras de apoyo del futuro puerto.

Aquella iniciativa, una vez aceptada, fue al poco tiempo abandonada por poco más de 24 años, hasta que agricultores, ganaderos, madereros, comerciantes y transportistas de la región económica, sobre todo la del Soconusco, región a la que pertenece, la rescataron en 1970, contratando para tales efectos los servicios de la constructora OMSA, S.A., quien se encargó de realizar, por mandato, un estudio de factibilidad económica que pudiera dar a luz a la construcción del puerto.

Una vez más en la identificación y la elaboración del proyecto, se registraron incongruencias y no pocas contradicciones, sobre todo con el uso y el manejo inadecuado de las estadísticas económicas y la concepción integral del proyecto, por lo que los pronósticos y las expectativas se alejaron en mucho con la realidad objetiva de la región.

Finalmente, en ese mismo año de 1970, por decreto presidencial se inició un segundo estudio integral que incluía estudios económicos, de ingeniería, de plantación y de movimiento portuario, realizándose igualmente estudios de suelos y de oleaje para determinar la mejor ubicación y orientación geográfica del posible puerto a construirse, resaltando sobre todo la cuantificación de los posibles beneficios económicos que demostrarían la rentabilidad de la construcción del mismo.

Durante este mismo periodo, se elaboró un tercer estudio paralelo que estuvo a cargo de la empresa constructora ABC, S.A. y quien también aportó sus recursos para motivar la construcción del puerto, cayendo, como los demás, en imprecisiones serias de carácter económico, financiero y social y que nunca se salvaron, pues la estimación que se realizó en materia de movimiento portuario, la producción agrícola, la expansión de la frontera agrícola y ganadera, el comercio e inclusive el turismo en la zona de influencia que se pretendía atender, nunca fue acertada ni considerada seriamente, y a consecuencia de ello nunca se pudieron resarcir los gastos iniciales de aquella inversión.

Para 1972, por fin, se iniciaron formalmente las primeras obras de construcción del puerto, estableciéndose su ubicación definitiva en el puerto pesquero de Madero; la ejecución de las obras se realizó lentamente, no sin algunos graves rezagos, pues la construcción concluyó hasta el año de 1980 con las obras complementarias y de apoyo necesarias para el buen funcionamiento del mismo; sin embargo, el 1 de junio de 1975 fue inaugurado por el Ejecutivo Federal cuando los avances de obra apenas se estimaban en un sesenta por ciento.

Apenas inaugurado el puerto, el movimiento de carga que se había estimado cayó en incongruencias, pues no cumplía ni remotamente con las más bajas y conservadoras expectativas que se habían formulado en cualesquiera de los tres proyectos mencionados, lo que hacía inciertas, evidentemente, todas las estimaciones restantes para manejar una reserva económica de comportamiento de mediano y largo plazo que provocara la recuperación paulatina de la inversión federal, estimulando, por el contrario, malos manejos, especulaciones e incertidumbres que en la

realidad objetiva provocaba tanto el gasto de operación como de conservación y mantenimiento del puerto una vez en operación, lo que también resultaba extremadamente oneroso para cualquier inversionista interesado.

Los tres estudios realizados y pagados íntegramente por el gobierno federal para la justificación de la construcción del puerto, estimaron que la duración de las obras de construcción del mismo sería de un año; por lo tanto, los volúmenes de carga que eventualmente se moverían por ese puerto se sobrecalaron para el año siguiente, pues se supuso que para esa época ya se habría concluido la obra, situación que no ocurrió por el retraso observado en la inversión, provocando la sobreestima expresada en las elaboraciones de los estudios de referencia.

Además, los volúmenes de carga y producción fueron condicionados por los expertos contratados, a la realización de inversiones productivas paralelas como proyectos de tipo industrial, comercial y agrícola, los que de no existir y no desarrollarse al mismo tiempo, haría imposible alcanzar los niveles de carga reclamados.

El primer estudio consideró:

- a) Abrir la frontera agrícola productora de cacao a más del doble y lograr la exportación de una tercera parte.
- b) Elevar casi diez veces la superficie forestal explotada.
- c) Construir una planta congeladora de camarón y una enlatadora de pescado.
- d) Instalar un ingenio azucarero.

El segundo estudio condicionó:

- a) Establecer dos complejos forestales integrados por etapas; por ello, el primero de éstos opondría producir aglomerados y artículos elaborados de este origen, y el segundo, destinado a la fabricación de pulpa para papel y cartón en general, orientados a la exportación.
- b) Construir empresas industriales empacadoras y enlatadoras de alimentos procesados.

El tercero y último estimó:

- a) Ampliar la frontera agrícola destinada a la producción de plátano de exportación a un ritmo de crecimiento anual de 240 hectáreas, con un rendimiento medio de 35 toneladas por hectárea y un volumen de traslado de 54 000 toneladas anuales por este puerto.

En términos generales, cada estudio consideraba, por su parte, que se ampliaran las operaciones y los compromisos comerciales que entonces se tenían firmados con otros países en materia de productos ya comprometidos, o bien ampliar la frontera de exportación de aquellos que tuvieran potencial de desarrollo en la región y susceptibles de exportación, como: maíz, frijol, cacao, yuca, chicle, ganado en pie o sacrificado y pesca; al final, de todos los proyectistas coincidían en que la construcción del puerto, daría la oportunidad de lograr esta reconversión como efecto natural de mediano plazo.

De los tres estudios realizados ya mencionados relativos a la construcción del puerto, se presentaron: en el primero, dos alternativas de construcción (véase cuadro 1), la segunda de ellas coincidía casi en su totalidad con la propuesta hecha por el segundo estudio, ambos presentaron los cuadros 1 y 2:

Cuadro 1
Primer estudio

Concepto	Unidad	Cantidad	\$1ª Etapa	\$2da. Etapa	\$3da. Etapa
esco este	m ³	197 500	27 520 000	27 520 000	
esco oeste	m ³	201 700	28 570 000	28 570 000	
dragado	m ³	11 987 640	40 982 200	18 956 000	59 938 200
muelles	ml	2 100	27 000 000	36 000 000	60 000 000
instal.	lote	2	25 000 000	35 000 000	60 000 000
costo total	(\$ 1958)		149 072 200	89 956 000	239 028 200

El segundo estudio consideraba

Cuadro 2
Segundo Estudio

Concepto	Unidad	Cantidad	Costo parcial	Costo total
rompeolas	tons.			100 285 460
dragados	m ³	1 388 240		12 494 160
muelles	ml	590 (?)		36 200 000
altura	ml	300		
pesca	ml	200	5'000 000	
cabotaje	ml	90	2 700 000	
PEMEX	pieza	1	3 000 000	
bodegas	m ²	4 800 (?)		5 295 000
altura	m ²	3 600	2 610 000	
cabotaje	m ²	2 200	870 000	
frigorífico	pieza	1	1 815 000	
accesos	km	3 5		1 820 000
costo total	(\$1970)			156 094 620

El tercero y último de los estudios (véase cuadro 3), estimó tan sólo el costo de las obras sin especificar las unidades y cantidades de las mismas declarando:

Los contrastes con las alternativas propuestas por estudio, aparecen de forma fehaciente en cada una de ellas al destacar los datos contenidos en los cuadros anteriores, incitados principalmente por la magnitud de la obra que se pretendía realizar y con ella exponer grandes cantidades de recursos financieros como inversión en cada caso, estos recursos incidirían, sobre todo, en la eventual construcción de la terminal marítima, asociada inevitablemente con el transcurrir del tiempo; esto también obedeció y contribuyó a la magnitud del puerto proyectado, pues se fueron haciendo más moderadas y conservadoras las estimaciones respecto

Cuadro 3
Tercer estudio

Concepto	Costo en moneda nacional	
	1971	
rompeolas		24 000 000
dragado		27 000 000
muelle		20 000 000
almacenes		4 000 000
obras complementarias		17 000 000
bordos de contención	3 000 000	
pavimentos de patios	3 500 000	
abastecimiento de servicios	3 500 000	
acceso y vías internas	7 000 000	
costo total		92 000 000

a los volúmenes de producción y carga, que podría atender la terminal marítima en cuestión.

Aun cuando las proyecciones de carga se ajustaron con base en los volúmenes más prometedores y optimistas de producción, sobre todo agrícola, la gama de bienes que intervenían para su cálculo se fueron cerrando, limitándose a una realidad de carácter más económico que de productividad y rendimiento agrícolas.

En un principio, y para el caso del primer estudio, se consideraron 37 diferentes productos agrícolas y extractivos de carácter energético que conformarían la carga casi total a atenderse a través del puerto, en el segundo estudio se redujeron los productos a siete de los anteriormente expuestos incluyendo el energético, y en el tercero de ellos la reducción fue aún más drástica, quedando en sólo cuatro productos de exportación que manejaría la terminal marítima, siguiendo, por orden de importancia: plátano, petróleo, café y algodón.

Realizando un resumen objetivo sobre los tres estudios de factibilidad económica sobre Puerto Madero, se obtiene como principal característica que en todos ellos los estudios referentes a la producción se pronosticaron con resultados demasiado ambiciosos y optimistas, pues éstos se condicionaron a que las actividades más significativas y tradicionales de la región se llevaran al cabo bajo un perfil único de exportación, sin tomar en cuenta las necesidades de consumo o las demandas locales, regionales y nacionales de orden interno que ya se encuentran arraigadas.

Las demandas más sentidas de los productores locales, sobre todo del sector agrícola desde los tiempos más remotos, consistían precisamente en la forma de obtener mayores beneficios por los bienes que producían y, por ello, demandaban su participación en la elaboración y la ejecución de estudios serios que les dieran mayor certidumbre y factibilidad económica para participar en ellos, cosa que no se hizo en ninguno de los casos, dejando marginadas las opiniones de quienes participarían con sus productos en la operación del eventual puerto.

Puede añadirse que a medida que se expande la demanda interna, la demanda externa se reduce, esto obedece sobre todo a que en otros países como los de Centroamérica que producen alimentos casi iguales y que se ofrecen a precios más competitivos en la región, con una distinta política monetaria y relacionada a los distintos sistemas económicos condicionados a las paridades cambiarias de sus monedas con respecto a otras de países con los que comercian, los hacen más atractivos para sus intercambios y, por ende, para su demanda y su eventual sustitución de oferentes.

Sumado a todo esto, si se consideran las vías de transportación existentes con las que deben de apoyar el sistema de transportación marítima, éstas se encuentran en completo deterioro, y de tal forma estancadas que no permiten ni pueden permitir tráfico de transportación de entrada por cabotaje hacia las zonas continentales de influencia y, sobre todo, hacia los estados vecinos nacionales e internacionales.

Otro problema lo representa la insalvable estructura burocrática existente integrada por diversas "autoridades" que, de acuerdo a sus atribuciones

legales, intervienen generalmente en asuntos que no les competen; esto es, en las operaciones de carga, descarga, manipuleo, avituallamiento, entradas y salidas de los buques, así como asegurar el suministro regular de energía eléctrica, apoyo directo de la aduana para permitir el libre tránsito, lograr la periodicidad de arribo de buques, así como también reforzar el sistema de instalaciones portuarias que posibiliten el manejo rápido de granos, carga general, contenedores, petróleo y sus derivados, frigoríficos, etc. (Análisis de la Situación de Puerto Madero, febrero, 1982, SCT).

Como podrá notarse y a la luz de los resultados que año con año arroja la operación del puerto, su construcción hubiera parecido y aún parece un desacierto e inversión poco afortunada del gobierno federal, el que para tratar de corregir esa y otras conductas similares de "dispendio" en todos los ámbitos de su competencia, la administración pública elaboró en 1990-1994, diferentes planes de enajenación, venta, descentralización, modernización y adelgazamiento del aparato burocrático, eliminando y sustituyendo con ello gastos aparentemente inútiles, por otros más útiles solicitados para ejercer su presupuesto, cargas excesivas sobre la administración de tales bienes y sobre la ejecución de obras aparentemente inmanejables, para así cederlo a la iniciativa privada, que ha demostrado no ser siempre exitosa, creativa y no muy conocedora del aprovechamiento, manejo y reinversión sobre esos bienes cedidos o comprados, en el mejor de los casos.

Como resultado de lo anterior y sólo para efectos de esta reseña, así como con base en lo dispuesto en la nueva Ley de Puertos realizada y votada ad hoc por el H. Congreso de la Unión en su artículo 41 y la condición décima del título de Concesión Federal, se le otorgan las facultades de explotación, manejo y uso de derechos de este Puerto a la empresa de nueva creación denominada: Administradora Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V. (API), organizada y constituida para ese efecto el 1 de febrero de 1994; ratificándose su concesión con la publicación de tal acontecimiento en el *Diario Oficial* de la Federación, fechado el día 15 de junio del mismo año, entrando de inmediato en operación y funciones con el capital concesionado a la nueva empresa.

Esta empresa, API, está obligada a someter sus programas y sus estrategias de largo plazo a la consideración y la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); programas que deberán presentarse muy bien definidos y con toda claridad, resaltando los objetivos y las acciones a seguir, detallándolos anualizadamente aun cuando los programas, metas y tareas no tengan duraciones precisamente de un año.

Estos programas servirán de base para ser monitoreados, darles seguimiento y observar el correcto funcionamiento de la empresa, misma que se obliga a reportar y someter a revisión su programa cada cinco años para, de ser el caso, adecuar, corregir y reorientar las estrategias generales de funcionamiento, apegadas a las condiciones prevalecientes en el mercado en que participa el puerto.

El contenido del programa justificativo se ajusta a los ordenamientos jurídicos que obligan a la empresa a establecer los objetivos que pretende alcanzar, tomando como base las condiciones y las características del entorno socio económico del puerto, su papel dentro del Sistema Nacional de Transporte y sus perspectivas de crecimiento como resultado del desarrollo del mercado portuario de Puerto Madero Chiapas.

La Administradora Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V. (API), es la empresa concesionada cuyo objetivo social como empresa mercantil, es la explotación y la operación íntegra del puerto y tiene impuestos como objetivos de corto y mediano plazo los siguientes:

- a) Propiciar y estimular la participación de la iniciativa privada en inversiones para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales, y para la prestación de distintos servicios que requiere el puerto, favoreciendo mejoras en la eficiencia de la operación y de los servicios.
- b) Utilizar el puerto como vía de salida nacional e internacional para productos de la zona agrícola (económica) principalmente del Soconusco.
- c) Promover el asentamiento de industrias medianas y pequeñas de carácter nacional, como forma de generar mayor actividad económica regional y atraer inversionistas de carácter internacional.

- d) Aprovechar la localización estratégica del puerto como punto para abastecer a Centroamérica o recibir carga de esa región para fluidos de distribución en México y en Estados Unidos.
- e) Propiciar la reorganización de las actividades turísticas y pesqueras de carácter local para dar un mejor uso del recinto portuario y contribuir a reactivar dichas actividades, propiciando, al propio tiempo, la reducción de los problemas ambientales consecuencia de ellos.
- f) Apoyar conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la solución a los problemas de asolvamiento del canal y de erosión de la parte poniente de las playas de Puerto Madero.
- g) Promover el uso de la playa oriente con fines turísticos, en beneficio de la misma empresa concesionada.

Tomando en consideración los objetivos de la empresa API propuestos para el corto y el mediano plazo enunciados anteriormente, se puede deducir que ésta estaría dispuesta a pugnar por mantener, tal cual su vocación y su perfil de actividades tradicionales con los que fue construido finalmente el puerto, es decir, hacer permanecer su categoría de puerto agrícola de cabotaje y pesquero, perdiendo su potencial de puerto de altura, reduciéndolo casi exclusivamente a dar servicios a embarcaciones pequeñas de cabotaje y pesqueras como ya se mencionó, condenándolo así a proseguir con ese carácter por mucho tiempo y con las casi nulas posibilidades de crecimiento, reinversión o recuperación de la inversión inicial, sosteniéndose materialmente con la cuota de subsidios que para la operación del puerto mantiene el gobierno federal.

Es interesante también hacer resaltar que, debido a que la región económica a la que pertenece Puerto Madero y que es la llamada del Soconusco, ésta no es por sí sola una entidad económica de importancia vital para la república, ni tampoco su importancia económica actual es sobresaliente si la unimos al resto del estado de Chiapas, pues no es ni con mucho la zona más productiva de alimentos y mucho menos de productos industriales, comerciales o turísticos a nivel nacional, lo que con ello hace parecer cuesta arriba, lograr no sólo la recuperación de la inversión aplicada al puerto, sino inclusive producir los ingresos suficientes para su conservación, su mantenimiento, su operación y su funcionamiento, por lo que se hace indispensable reorientarlo

y redefinirlo como un puerto de altura estratégico, para enfrentarlo a la atención abierta de la región a la que pertenece, sobre todo del centro y el sur del Continente Americano y aquella de la Cuenca del Pacífico, haciendo frente a los retos que ofrecen las demás economías de la región en su conjunto.

Las economías en competencia o, en su caso, en colaboración, son las participantes en el mercado centro y sudamericano con las que forma su contraparte natural, por lo que se deben de apoyar acciones concretas para lograr la promoción del puerto y con eso lograr, por otro lado, el desarrollo y el combate a la pobreza en la región, desarrollándose integralmente el corredor centro americano, en donde el papel esencial que debe jugar el puerto, debe ser sustancial, pues de no asumir y formalizar esa responsabilidad, se corre el riesgo no sólo de no poder explotarlo adecuadamente en todo su potencial industrial, comercial, turístico y de servicios, sino de perderlo definitivamente por negligencia y falta casi total de promoción, interés y visión estratégica como lo que ahora se observa.

La operación actual de Puerto Madero se mantiene, en suma, caótica, raquítica y evidentemente marginal, con serias tendencias de arribo, a vituallamiento y atraque a la baja, pues sólo atiende embarques de cabotaje con cargas sueltas, no especializadas y misceláneos generalmente a granel, naves cuyo calaje en promedio alcanzan apenas los dos metros de profundidad (de 11 metros en el canal de acceso disponible) y una capacidad de almacenamiento de 800 toneladas por barco.

Actualmente, y desde hace ya algún tiempo, existen en la SCT un proyecto de ampliación para el puerto que, por obvias razones, ha quedado rezagado; sin embargo, con la ejecución de éste, según las expectativas que presenta el mismo —muy optimistas por cierto—, el puerto eventualmente estaría, en un futuro lejano, en condiciones de atender algunos cruceros o buques turísticos que de hecho ya incluyen recorridos muy ceñidos y programados, esto sólo si encuentran atractivos ventajosos en los lugares de ruta y de atraco, realizando estancias muy cortas de sólo unas horas de estadía.

Con fundamento en todo lo anterior, revisando las potencialidades y expectativas que se propusieron en los proyectos de construcción y ampliación

mencionados, y comparadas todas con la realidad objetiva dadas sus actuales formas de operar y la forma de como las realiza, este puerto tal y como está, no puede afrontarlas ni ser considerado, ni con mucho, un puerto mercantil ni manufacturero y menos aún turístico como otros que ya operan en el país; esto sustenta doblemente las afirmaciones hechas con anterioridad; pero aún más, si a ello se le suman las raquíticas operaciones propias exigidas por la marina mercante de origen, especie y salida de la carga que se maneja por esta entidad, se agrava su situación, pues sólo con esto se reafirma que tal puerto no tiene razón de ser, pues su vocación y operación se seguirá considerando marginal y en exclusiva de cabotaje y pesquero, con un altísimo –cierto es– potencial para su reorientación que se observa sin aprovechamiento.

Existen evidencias empíricas actuales cada vez más patéticas de su falta de utilidad y aprovechamiento, lo que hacen ver que las expectativas que se habían cimentado cuando se presentaron los proyectos y luego cuando se construyó el puerto, hacen parecer que tal obra obedeció más a compromisos de interés o como producto del engaño, que a una realidad y necesidad regional y de desarrollo sustentable clara y definida.

Retomando las expectativas no cumplidas de los primeros proyectos ejecutados, los atracos y los despidos sobre todo de los buques mercantes de cualquier bandera, resultan para las inversiones existentes en un puerto como éste sobreestimadas, pues, en realidad, el reducido movimiento evidente en comparación con los que se presentan en otros puertos en el resto del país, arrojan cifras muy pobres, habiéndose registrado que para 1992, 1993 y las expectativas para 1994, resultaran, inclusive para la actualidad, sumamente optimistas, ya que tales visitas en realidad fueron de 55, 76 y 131 buques al año atendidos en muelle, destacándose que los buques procurados en promedio en el mismo periodo, fueron de 1.06, 1.46 y 2.52 naves semanales en los años observados, respectivamente.

Las proyecciones consideraron además un incremento exagerado promedio anual de 72.0 por ciento, con un nivel medio de transportación de mercancías de diferentes orígenes de 178 500, 179 200 y 179 000 toneladas, reportándose una ocupación en horas para maniobras en puerto de 144, 70 y sin

datos (para 1994) respectivamente, tiempos en suma excesivos si se considera el tiempo promedio nacional registrado en las labores de carga y descarga que son de seis horas, lo que a su vez pone en relieve las serias incongruencias de valoración en tiempos de ocupación del puerto, y por ello su asignación en este renglón promediado con respecto al promedio nacional da como resultado un escaso 1.0 por ciento.

En cuanto a las áreas disponibles de almacenamiento, el puerto cuenta en la actualidad con una enorme capacidad instalada inútil y un desperdicio exagerado de espacios, todos ellos constituidos por instalaciones que en conjunto pueden resguardar hasta 542 000 toneladas anuales, dichas instalaciones se enlazan como se detalla en el cuadro 4.

Cuadro 4
Áreas disponibles de almacenamiento

Tipo de resguardo	m ² útiles	cap. de alma. en tons/anuales
bodega	1 764	50 000
cobertizo	441	12 000
patio	13 000	480 000
total	15 205	542 000

Detalle:

tipo de resguardo	área m ²	cap. de alma. m ²	tons/año
patio fiscal	22 350	13 410	480 000
cobertizo	630	441	12 000
bodega de tránsito	2 520	1 764	50 000
total	25 500	15 615	542 000

Con estas posibilidades de almacenamiento, Puerto Madero operó en sus mejores tiempos escasamente 179 000 toneladas anuales; es decir, tan sólo un 33.0 por ciento de su capacidad instalada productiva real, de la cual casi en su totalidad, en esa época, se componía de la llamada carga general suelta, destacando sobre todo aquella incorporada con el plátano que llega de la parte continental al puerto, en cajas de 18.400 kilogramos (14 libras) en forma palatizada y en camiones refrigeradores, los que se descargaban con montacargas al muelle y pasaban directamente al buque con las grúas integradas a éste.

También la carga a granel agrícola de despacho, se realizaba apilando granos, sobre todo de maíz, en el muelle y al costado del buque, cargándose mediante bazookas añadidas y pertenecientes a la misma nave, depositando el producto en sus bodegas, lo que descartaba una buena proporción de empleo y mano de obra, y especialmente con un margen de utilidad de bajo rendimiento económico para el puerto.

En aquella época se tenían extendidas dos concesiones a otras tantas empresas que ofrecían servicios portuarios, y estas empresas eran:

La Compañía Operadora del Pacífico Sur, S.A. de C.V. que construiría una terminal portuaria para el manejo de productos perecederos agropecuarios y pesqueros, y la otra, denominada Combustibles y Lubricantes de Chiapas S.A. de C.V. que construyó una terminal de fluidos energéticos.

El sistema de acopio, movilidad y desalojo de la carga en puerto del productor al consumidor y viceversa, inexplicablemente se realiza íntegramente por carretera, pues aun cuando el puerto cuenta con una espuela de ferrocarril, este sistema nunca ha funcionado, pues se arguyen para ello dos criterios: uno que sustenta que el tipo de carga palatizada no lo requiere al tratarse de transportación especializada de plátano, y el otro, porque las zonas de producción del mismo (el plátano) están muy cercanas al puerto, con todo esto, se construye una mejor idea de la situación que ofrecía el puerto, pues no sólo recibía en su inmensa mayoría este producto de exportación que lo mantenía como monooperador, sino que

la promoción de otros productos, capaces de ser movidos en grandes cantidades, nunca se dio.

En materia de disponibilidad territorial para el crecimiento y desarrollo del puerto, se cuenta con 590 hectáreas de recinto portuario y 235 hectáreas reserva para su desarrollo industrial, así como amplias posibilidades para incrementar su frente de agua; dispone además de capacidad instalada para la atención, distribución y almacenamiento de combustibles y de energía para hacer frente a un desarrollo intensivo equilibrado de la zona, pues cuenta también con una base urbana de la que se puede apoyar sin duda para el desenvolvimiento armónico y sustentable del puerto.

La disposición legal del recinto portuario es de 589.56 hectáreas que se dividen en tres polígonos, el primero obtenido gracias al decreto presidencial expropiatorio del 2 de febrero de 1973 que otorgaba al puerto una superficie de 136.48 hectáreas; el segundo abarcó terrenos federales con una superficie de 432.35 hectáreas, y el tercero perteneciente a la superficie de mar territorial de 20.73 hectáreas, todo esto fue publicado en el *Diario Oficial* de la Federación el 14 de octubre de 1993.

Ahora bien, por una infinidad de problemas de carácter administrativo, fiscal, legal y otros de este corte, el puerto tuvo que dejar de realizar las pocas o casi nulas operaciones que hacía en ese periodo dejándolas de ejecutar por algunos años; sin embargo, tales asuntos de reestructuración administrativa y gerencial, legales y fiscales, lejos de mejorar su condición, la empeoró drásticamente, pues a la reiniciación de operaciones en 1997, no tuvo movimiento ninguno, en 1998 movió, en embarcaciones de cabotaje en la modalidad de carga suelta, apenas 28 661 tons., y 21 216 tons., de fluidos energéticos; para 1999, sólo desplazó 4 000 tons., en la modalidad de altura y 4 000 tons. de cabotaje; en 2000 recibió apenas 35 383 tons., para 2001 no registró actividad portuaria; para 2002, en la modalidad de cabotaje apenas movilizó 20 573 tons.; para 2003 bajó a 14 921 tons. y, finalmente, con las estadísticas con las que se cuenta, en 2004 apenas llegó a 13 591 tons. manejadas durante el año a través de 30 buques de cabotaje repartidos de la siguiente manera:

En enero, 484 tons. con un barco; en febrero, 2 010 tons. con siete embarcaciones; en marzo, 1 153 tons. con dos buques; en abril, 1 427 tons. movilizadas con tres navíos; en mayo, 615 tons. empleando una sola embarcación; en junio, 1 008 tons. con dos cargueros; en julio, 824 tons. con uno de ellos; en agosto 1,090 tons. con dos; en septiembre, 181 tons. con uno; en octubre 1 115 tons. ocupando tres embarcaciones; en noviembre, 2 414 tons. con cuatro cargueros, y finalmente en diciembre, 1 226 tons. procedentes en tres naves que suman un total de 13 591 tons. recibidas en 30 navíos que zarparon sin productos regionales del puerto y que, si comparamos contra las cifras esperadas, nada hay que hacer.

Actualmente Puerto Madero no despacha más mercancía, sólo la recibe en la modalidad de cabotaje, pero también enfrenta diferentes problemas entre los que se cuentan, en primer lugar, el nivel de azolve que mantiene desde ya algún tiempo en todos sus canales y dársenas, lo que en consecuencia ha provocado la falta casi total de transporte marítimo en sus instalaciones, incluso de embarcaciones pequeñas que buscan refugio seguro y atención en este puerto, así como la invasión y con ella los asentamientos humanos irregulares en su recinto portuario, sobre todo en su canal de acceso que, a la hora de su modernización pueden causar, sin duda, problemas legales, políticos y sociales serios al intentar su desalojo.

En resumen Puerto Madero se encuentra en el estado mexicano de Chiapas y se localiza a 14° 43 00 "latitud norte y 92°25' 00" longitud oeste, y fue en principio un puerto pesquero de relativa importancia en la región.

Constitucionalmente pertenece al municipio estatal de Tapachula, Chiapas y le ha sido designado, por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), el número de nomenclatura (089) municipio que, junto con otros 15 de ellos, conforman la región del Soconusco y de los cuales, junto también con otros nueve, conforman la cuenca hidráulica llamada "del Río Suchiate y afluentes", éstos, en conjunto, ocupan una superficie agrícola, ganadera y piscícola en el firme continental de 2 376.65 kilómetros cuadrados, los que representan un 3.16 por ciento de la superficie total del estado.

Esta región presenta un clima calido húmedo durante todo el año, registrándose lluvias abundantes sobre todo en la estación de verano, que alcanzan en promedio los 26.2°C de temperatura media y 2 502.7 mm de precipitación pluvial.

Puerto Madero se encuentra localizado al margen de las costas del Océano Pacífico, a 30 kilómetros de la frontera de México con la Republica de Guatemala, C.A. y a una altitud media de tres metros sobre el nivel medio del mar.

Puerto Madero, medianamente construido, entró en operación el día 1 de junio de 1975, y cuenta con una infraestructura básica envidiable tanto portuaria como de carreteras, aeropuertos y ferrocarriles desaprovechados casi por completo en la actualidad.

La comunicación carretera en el firme continental con el puerto, procedente de la ciudad de Tapachula, cabecera municipal del municipio del mismo nombre y luego con el país y el resto del mundo, se hace a través de la carretera estatal número 18, diseñada y pavimentada en sus 27 kilómetros para permitir el libre tránsito sobre todo de autotransportes pesados y de pasajeros durante los 365 días del año; esta arteria entronca con la carretera federal número 225 proveniente de la cabecera municipal y da acceso, a poco menos de 10 kilómetros, al aeropuerto internacional de la ciudad de Tapachula.

Otras carreteras federales disponibles con las que se conecta al puerto a partir de la ciudad de Tapachula, el resto del estado y el mundo son: la carretera federal 190 proveniente de las ciudades de Oaxaca, Oax., Puebla, Pue. y ciudad de México, a 672, 1 091 y 1 226 kilómetros, respectivamente, otra carretera que se desplaza sobre las costas del Océano Pacífico en los estados de Guerrero y Oaxaca, entronca al norte del Puerto de Salina Cruz Oaxaca, en el Istmo de Tehuantepec y cuya nomenclatura es la número 200, proveniente de las ciudades y los puertos de Salina Cruz, Oax.; Acapulco, Gro., y la ciudad de Tepic, Nay., en 408, 1 248 y 2 310 kilómetros, respectivamente, conocida como la carretera costera y que en su continuación llega hasta la ciudad de Guatemala, Guatemala, formando un eje carretero de gran importancia pero poco explotado.

En lo que corresponde al eje ferroviario, la ciudad de Tapachula cuenta con una vía de acceso a cargo de Ferrocarriles Nacionales de México división Ferrocarril del Sur proveniente de la ciudad de Juchitán, Oaxaca, en el Istmo de Tehuantepec y el que se extiende hasta la frontera con la República Centroamericana de Guatemala, esta vía férrea favorece enormemente a Puerto Madero, pues lo hace contar con una espuela de poco menos de 30 kilómetros uniéndola con el ferrocarril guatemalteco.

Puerto Madero comparte, con la comunidad centroamericana, una hermosa cuenca que se forma con el Océano Pacífico y que se encuentra atendida con los siguientes puertos:

En la República Centroamericana de Guatemala, cuya superficie es de 108 891 kilómetros cuadrados, tiene al poniente una costa que le ofrece el Océano Pacífico en 322 kilómetros y en donde se prestan servicios portuarios en tres puertos de relativa importancia llamados: el Champerico, el Quetzal y el San José, de los cuales los dos últimos tienen la categoría de puertos mercantes y que destacan por su importancia en el país; del lado del Océano Atlántico, cuenta a su vez con los puertos de Santo Tomás de Castilla y Barrios que acaparan la mayor movilidad mercante del país.

Produce en su suelo café, plátano y frutales, caña de azúcar, cebada, trigo, papa, frijol, chicle, maderas finas y ganado en general.

Cuenta también con 1 280 kilómetros de vías férreas que van de costa a costa y con un tendido de 11 170 kilómetros de carreteras.

Sus principales clientes y proveedores son EU, Alemania, Japón y El Salvador.

Importa, sobre todo: tejidos y manufacturas, maquinaria, lubricantes, alimentos y tabaco.

En la República Centroamericana de Honduras, la que tiene una extensión de 141 521 kilómetros cuadrados y una rivera en el Golfo de

Fonseca de 65 kilómetros formada por el Océano Pacífico, se encuentran los puertos pesqueros de Amapala y de San Lorenzo, los que de hecho no representan extrañamente alguna salida importante para el mercado internacional de la cuenca del Océano Pacífico con Honduras; sin embargo, en la rivera del Océano Atlántico mantiene los puertos de: Castilla, Cortés y Rutam, destacando sobre todo el segundo de ellos en materia mercante.

Produce en su suelo: plátano, algodón, frijoles, maíz, mandioca, tabaco, café, arroz, trigo, papas, henequén, copra, sorgo, cacao, etc., y cuenta con tierras dedicadas a la ganadería mayor, menor y aves.

Tiene bajo su suelo algunos yacimientos mineros de relativa importancia, lo que hace que junto con la producción agrícola y ganadera, mantenga un comercio exterior con EU, El Salvador, Alemania, manteniendo importaciones, sobre todo, de maquinaria y equipo de transporte, productos químicos y alimentos, combustibles y lubricantes provenientes de EU, Japón, El Salvador, Guatemala, las Antillas Holandesas y Alemania.

Tiene construidos 7 055 kilómetros de carreteras y 1 233 kilómetros de vías férreas concesionadas.

La República Centroamericana de El Salvador cuenta con un territorio nacional que se extiende por 21 393 kilómetros cuadrados y su litoral con el Océano Pacífico es de 296 kilómetros asentándose en su rivera cuando menos cuatro puertos, de los cual es el más importante es el de la Unión Acajutla, por ser el único mercante acondicionado y estar además la Libertad, el Triunfo y Cutuco que son pesqueros; con una vía férrea que lo comunica con la capital de la Republica; su producción principal está compuesta de café, algodón, caña de azúcar, henequén, bálsamo, tabaco y frutales, así como de productos derivados de la ganadería.

El país se comunica a través de una red de 8 527 kilómetros de caminos y carreteras y 745 kilómetros de vías férreas, todas concesionadas a particulares.

Los principales socios comerciales son EU, Honduras, Japón y Alemania, y sus principales importaciones provienen de EU, Alemania, Holanda y Honduras.

La República Centroamericana de Nicaragua cuenta con 148 000 kilómetros cuadrados de territorio y goza de un litoral de 420 kilómetros en las costas del Océano Pacífico, donde destaca su principal puerto mercante que es el Puerto Corinto, teniendo además otros dos de menor importancia llamados Puerto Sandino y Puerto San Juan del Sur; del lado del Océano Atlántico, cuenta con los puertos de, el Bluff, el Rama, el Cabezas, el Tasbapauni y el Punta Gorda.

El país se comunica y enlaza con 9 600 kilómetros de carreteras y 403 kilómetros de vías férreas; es productor de ganado para carne y trabajo, produce en sus suelos: caña de azúcar, cemento, leche pasteurizada, cerveza, aceites vegetales, café, frijol, maíz, mandioca, sorgo, sésamo, ajonjolí, plátano, garbanzos, cacao, henequén, maderas, tabaco, fósforos, hilados y tejidos de algodón, jabón, calzado, gaseosas, perfumes, dulces, productos químicos y farmacéuticos, muebles, materiales de construcción, refinación de petróleo, detergentes y energía eléctrica, y su exportación está basada en café, algodón, oro y azúcar; sus clientes más importantes son: EU, Japón y Alemania.

La República Centroamericana de Costa Rica se extiende en 50 900 kilómetros cuadrados y cuenta con un litoral sobre el Océano Pacífico de 1 016 km., donde se asientan los puertos de Puntarenas, el Punta Morales y el Puerto Caldera, todos ellos de relativa importancia mercantil; mientras que en el Océano Atlántico cuenta con el Puerto de Limón-Moin que maneja el 75 por ciento de la carga nacional por vía marítima. Cuenta, además, con 1 286 kilómetros de vías férreas en todo el país y 9 000 kilómetros de carreteras.

Los principales productos que producen sus suelos son: arroz, caña de azúcar, café, papa, frijol, frutas y tabaco; maderas finas ganadería y productos del mar, son otros productos comerciales con los que maneja su mercado exterior, resaltando entre sus clientes Estados Unidos, Alemania y Holanda.

Las importaciones costarricenses son algunos artículos manufacturados, máquinas, productos químicos, alimentos, combustibles provenientes de Estados Unidos, Alemania, Japón, Reino Unido y algunos países de Centroamérica.

Todo este territorio suma en conjunto un total de 470 705 kilómetros cuadrados y se encuentra atendido por catorce diferentes puertos, de los cuales nueve son puertos pesqueros de relativa importancia por el volumen y las especies capturadas y cinco son mercantes que también resultan ser de poca importancia por los volúmenes de movilidad (recepción y despacho) de cargas, lo que en su totalidad significan uno para cada país en promedio, situación que además de formar parte del territorio internacional de influencia de Puerto Madero, Chiapas, son la alternativa natural para atender el Acuerdo de Países participantes de la cuenca del Pacífico.

Todo esto le permite a Puerto Madero, al reorientarse al mercado internacional, ofrecer una alternativa real de desarrollo sustentable y de gran competitividad, que apoyará de forma decidida el abatimiento de la pobreza relativa y real en una de las entidades más pobres de México, siempre y cuando podamos aprovecharla como se nos presenta.

Conclusión

Es importante tomar conciencia sobre los derroches presupuestales que originan las obras faraónicas sin uso, realizadas a medias o agotadas que en aras de la imagen presidencial se derrochan sin planeación, sin estudio previo, sin discriminación y con una miopía casi total de compromiso con la nación que debería preocuparnos a todos sin excepción, y éste es un punto muestra del uso y manipuleo "populista" que lo único que deja es más rezagos, desigualdades y contaminación los que después como es el caso, cuesta muchísimo más recuperar.

Esta forma de actuación pareciera ser el comportamiento más común en los que caen aquellos que desean trascender con el presupuesto de otros y con la libertad que les da la impunidad que les ofrece su investidura y su propio interés sobre todo político-económico, del que se valen para realizarlas.

El Puerto Chiapas llamado así ahora, pareciera según el relato realizado, que al cambio de nombre; primero Puerto San Benito, después Puerto Madero y ahora Puerto Chiapas, también cambia y se moderniza automáticamente con sólo el nombre... que ironía.

Finalmente como recomendación, este estratégico puerto debería tomarse en cuenta para desarrollar a plenitud su valor real y ponderado con vistas a adoptar un proceso de modernización integrador, donde se desarrollaran las actividades para las que fue visualizado y cumplir con ellas el compromiso nacional que demanda su ubicación envidiable y que al parecer y extrañamente no identifican los "eruditos" en esta materia, pues tal vez estén alejados de los intereses de la politiquería nacional.

Bibliografía

- Asociación Portuaria Integral Puerto Chiapas 2000.
Diario El Planeta Azul.
Diario La Jornada México.
Documentos de la Presidencia de la República Dic. 2005.
Documentos varios de la República.
Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales UNAM 2004.
www.economia.gob.mx
www.hollandamerica.com/dest/port
www.puertochiapas.com.mx