



PUERTO CHIAPAS: UNA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SOCONUSCO A PARTIR DE LA APLICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

Puerto Chiapas: An Opportunity for the Development of Soconusco through the Application of Planning Instruments

Jaime Torres-Fragoso

Resumen: Por medio de una investigación documental, el objetivo de este trabajo es exponer la transformación experimentada recientemente en Puerto Chiapas. Como primera conclusión se señala que las posibilidades para la transformación de una organización pública son amplias si se observan una serie de consideraciones. Entre los factores clave para la modernización de una agencia estatal, que esta investigación identifica, figura el reconocimiento de las variables económicas, políticas y sociales más relevantes y que, a la postre, conforman el medioambiente en el que se desenvuelve. Además de la definición de estrategias y acciones convenientes para ese contexto en particular, así como la coordinación de esas acciones, por medio de instrumentos de planeación, entre los tres niveles de gobierno.

Palabras clave: instalaciones portuarias, desarrollo regional, modernización, medioambiente, planificación del desarrollo.

Abstract: Current management of ecotourism centers is based on intrinsic knowledge of natural and economic areas, cultural resources of local communities where tourism is developed. However, knowledge about the sustainability of these centers is far from complete, and the existence and use of indicators for diagnosis and evaluation to determine the distance to meet sustainability goals. This manuscript is a review of the use of tourism sustainability indicators in México and it attempts to analyze the information gaps; it also suggests implications for ecotourism activity for ecotourism activity. The article proposes that the construction of a system of indicators with generalities and specificities not only promotes the sustainable management of the destination, but also can be a means to dialogue among social actors involved.

Keywords: port facilities, harbors, regional development, modernization, environment, development planning.

Jaime Torres Fragoso, doctor en Ciencias Políticas y Sociales con orientación en Administración Pública por la Universidad Nacional Autónoma de México. Profesor-investigador en la Universidad del Istmo, Campus Ixtepec, Oaxaca, México. Temas de especialización: gestión pública, teorías del desarrollo y administración de puertos. Correo electrónico: jtorresfragoso@msn.com.

Enviado a dictamen: 14 de abril de 2015.
Aprobación: 17 de septiembre de 2015.
Revisiones: 1.



Introducción

Tal como lo manifiestan Delgadillo, Torres y Gasca (2001), las regiones —entendidas como un nivel subnacional en donde se aplican políticas territoriales de desarrollo enfocadas a la competitividad (CEPAL, 2000)— son el fruto de procesos socioeconómicos exógenos, pero reciben una clara influencia de factores endógenos que provocan su constante transformación, por lo que el desarrollo regional reclama la participación de inversión local y externa. Enríquez (2008) complementa esa idea al advertir que el desarrollo local no sólo es desarrollo endógeno, sino que implica también la utilización de oportunidades y dinámicas exógenas, lo que supone a la vez el involucramiento de diversos actores, como los gobiernos locales, instituciones del Gobierno central y otras organizaciones del Estado, empresas y la sociedad civil.

No obstante, y como bien lo refiere Moreno (2008), el desarrollo regional en nuestro país históricamente ha experimentado asimetrías territoriales producto de una excesiva centralización económica y política y, por consiguiente, una inequitativa distribución de los beneficios. Ante ello, Enríquez (2008) subraya que el desarrollo local representa una respuesta inédita a dichos desequilibrios y centralización y que, a la vez que la globalización sugiere un mundo en el que las distancias se acortan, se está produciendo una recuperación de la dimensión territorial. En esta nueva dinámica, uno de los retos del Gobierno es colocar el territorio a su cargo en una posición competitiva, impulsando una serie de proyectos regionales (Delgadillo *et al.*, 2001).

Numerosos investigadores han reconocido la importancia que tienen los puertos marítimos para impulsar el desarrollo económico de una región. Refiriéndose en específico a Latinoamérica, Martner (1999) afirma que los puertos adquirieron esa categoría a partir del agotamiento del modelo de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de importaciones, y que dio paso a la economía global de mercado, mientras que Ojeda (2013) indica que los puertos no deben ser considerados como simples unidades microeconómicas o centros de negocios

porque están situados en una localidad e integrados a una región económica con oportunidades, recursos, empresas y agentes económicos.

Con base en lo anterior, en esta investigación se pretende exponer las características fundamentales de Puerto Chiapas, considerando su infraestructura y servicios y sus indicadores de operación en lo que respecta a pasajeros y cargas, además de algunas de sus perspectivas a futuro. Esto se justifica si se piensa que, hasta hace unos cuantos años, este puerto se consideraba un proyecto fracasado, no inserto, de manera alguna, en la dinámica de la economía globalizada, y sin la capacidad de ser un promotor eficaz del desarrollo de Chiapas y del Soconusco.

Por el contrario, en los últimos años esta terminal marítima muestra una nueva dinámica en lo que respecta a los volúmenes manejados de carga, desarrollo de obras portuarias, creación de parques industriales y, principalmente, por el hecho de recibir grandes cruceros turísticos. Por consiguiente, después de una primera revisión de la información en torno al caso estudiado, la pregunta central de investigación que inspira este trabajo es la siguiente: ¿qué factores son los que explican de mejor manera la transformación de Puerto Chiapas? De forma complementaria, el objetivo general consiste en identificar las variables explicativas más importantes de la afortunada mutación experimentada en este puerto.

Para cumplir con tal propósito, la investigación constó de tres etapas. En la primera se estudiaron los rasgos de la reforma gerencial del subsector portuario implementada en los años noventa del siglo pasado, así como las características y servicios ofertados más importantes de Puerto Chiapas. Posteriormente se registraron los indicadores más significativos en la operación de este puerto considerando dos periodos: 1975-1994 y 1995-2014, además de que se analizaron los elementos que explican los favorables resultados en la gestión reciente del puerto. Finalmente se identificaron los impactos, retos y nuevas oportunidades en la administración de Puerto Chiapas y en el desarrollo del Soconusco. Sus productos se presentan a continuación.

La reforma del subsector portuario

Con 11 122 kilómetros de costas, el sistema portuario de México se compone de 117 puertos y terminales. Sin embargo, casi el 70% de la carga comercial se concentra en dieciséis puertos; de ellos, los más importantes son Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y Altamira y Veracruz en el Atlántico. Estos cuatro puertos movilizan el 96% de la carga contenerizada, el 65% del granel agrícola, el 40% del granel mineral y el 38% de la carga general suelta (Gobierno de la República, 2013). A partir de la década de los noventa del siglo pasado, el sistema portuario nacional implementó una serie de cambios drásticos, sustentados en los principios de la nueva gerencia pública (Torres, 2013), como consecuencia de problemáticas prevaecientes por años. Entre esos problemas figuraban una muy baja calidad y productividad de los servicios portuarios; tareas no acertadas de construcción y administración de puertos, así como de prestación de servicios, monopolizadas por el Gobierno federal y empresas paraestatales; inversión pública limitada, por lo que se contaba con instalaciones y equipos obsoletos, además de que las inversiones privadas eran casi nulas; asimismo, el sistema portuario presentaba indicadores de operación insatisfactorios.

El centro de estas transformaciones promovía que el Gobierno se concentrara en las funciones de planeación y coordinación —ya no en la operación portuaria—, así como en la desconcentración de actividades para alentar la participación de empresas privadas en la construcción y operación de infraestructura y en la descentralización de competencias, de tal manera que los problemas fueran atendidos en el lugar de origen —y no resueltos desde la ciudad de México—. Estos y otros cambios se materializaron en la nueva Ley de Puertos de 1993 que, como aspecto medular, estipulaba la creación de la organización nombrada como Administración Portuaria Integral (API), sociedad mercantil paraestatal cuyo capital social sería aportado por el Gobierno federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Entre las responsabilidades de la API figuran la planeación, administración y promoción del puerto,

además de la construcción de infraestructura y, a la vez, el establecimiento de los mecanismos que permitan que cada puerto se gestione de manera autónoma y autosuficiente desde el punto de vista técnico y financiero. De acuerdo con lo anterior, la API no debe operar las terminales y prestar los servicios, ya que el título de concesión recibido de la SCT le impone que lo haga por medio de terceros, promoviendo la competencia y eficiencia en el puerto. En el año 1994 se crearon diecisiete API en los principales puertos del país (ver cuadro 1), una de ellas en Puerto Madero.

Puerto Chiapas: características generales y servicios disponibles

Puerto Chiapas, que fue puesto en operación a partir de 1975 bajo el nombre de Puerto Madero —en 2005 recibió por decreto publicado en el DOF su actual nombre—, es el único puerto de altura del estado más meridional de México. Se ubica en la comunidad de Puerto Madero —antes llamada San Benito—, dentro de la región del Soconusco, a veintiocho kilómetros de la ciudad de Tapachula, su cabecera municipal y ciudad más importante del sur de Chiapas (ver mapa 1). Concebido en un principio para esencialmente exportar cargas agrícolas de la región del Soconusco, como plátano y café, y a nivel local productos pesqueros, presenta las características que aparecen a continuación.

Áreas e infraestructura

El recinto portuario se conforma de 589.6 hectáreas, de las cuales el 52% corresponde a zonas de agua y el 48% a áreas de tierra. Para ejecutar sus diversas actividades, Puerto Chiapas dispone de once muelles y áreas de atraque de embarcaciones —entre los que destacan un muelle de usos múltiples para contenedores y granel mineral, así como el muelle de cruceros—, un patio y bodega de usos múltiples, un patio para manejo de contenedores y mineral, junto a diversas vialidades y vías férreas que lo conectan con el resto del país y del mundo. Por su parte, la terminal de cruceros consta de: edificio, restaurante, alberca, chapoteadero y área de

mantenimiento (API de Puerto Madero, 2014); también existen instalaciones portuarias —muelles y bodegas— concesionadas a empresas privadas vinculadas a la industria de los lubricantes, combustibles, productos agroalimentarios y pesqueros. Asimismo, en las instalaciones contiguas del puerto se ubica una zona naval, el parque industrial Puerto Chiapas —que alberga empresas manufactureras como Cafés de Especialidad de Chiapas, CAFESCA— y un parque industrial pesquero, donde desarrollan actividades empresas cuya misión es el procesamiento y la comercialización de los frutos del mar (API de Puerto Madero, 2012).

Tipos de carga y servicios proporcionados

Asociados a los muelles o áreas de atraque referenciados antes, en Puerto Chiapas se manejan los siguientes tipos de carga —identificados, según la terminología relacionada con la planeación estratégica, como unidades de negocios—: granel mineral, granel agrícola, pesquera, contenedores, cruceros y fluidos. La oferta de servicios se clasifica en servicios al turista —como *tour* operadores, renta de autos y restaurante—, a la navegación —pilotaje, lanchaje, amarre de cabos y remolcador—, a la embarcación —avituallamiento, agua, recolección de basura, fumigación— y servicios a la carga —maniobras, almacenamiento, pesaje, agencias aduanales y consignatarias—. En su conjunto, estos servicios pretenden que el usuario del puerto aprecie un servicio integrado, apegado a altos estándares de calidad (API de Puerto Madero, 2012).

Enlaces marítimos, carreteros y ferroviarios

Con relación a los enlaces marítimos, la empresa Chiquita Brands, la cual mueve carga perecedera, tiene establecida la ruta Puerto Chiapas-Hueneme, California, lo que genera arribos con relativa frecuencia al puerto. La industria de los cruceros turísticos se ha convertido en una actividad vital en Puerto Chiapas, el cual es utilizado como escala en los trayectos entre la costa norte del Pacífico y el Caribe. Así, las rutas de los buques que tocan Puerto Chiapas comienzan

en Vancouver, Canadá, además de en Seattle, San Francisco, Los Ángeles y San Diego, en Estados Unidos, siendo sus destinos principales las ciudades de Miami y Fort Lauderdale —pasando por el Canal de Panamá— del mismo país, además de El Callao, Perú.

Respecto a los enlaces vía carretera, Puerto Chiapas se conecta con Tapachula y de ahí con todo el sistema carretero estatal y nacional. A través de esta misma ciudad, se enlaza por medio de una carretera de cincuenta kilómetros con Ciudad Hidalgo, el paso más importante de la frontera sur de México, lo que le permite conectar rápidamente con Guatemala y el resto de Centroamérica. Por otra parte, los enlaces por ferrocarril cubren las rutas Puerto Chiapas-Los Toros-Ciudad Hidalgo, hacia América Central, y Puerto Chiapas-Los Toros-Ixtepec, lo que posibilita comunicar el puerto con Salina Cruz o Coatzacoalcos, y de ahí con el centro del país y la península de Yucatán (API de Puerto Madero, 2012).

Hinterland y foreland

El *hinterland* o zona de influencia de Puerto Chiapas comprende inicialmente los quince municipios que integran la región del Soconusco chiapaneco: Acacoyagua, Acapetahua, Cacahoatán, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mazatán, Metapa, Suchiate, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán, Unión Juárez y Villa Comaltitlán (Gobierno del Estado de Chiapas, 2012), además del resto de las regiones de Chiapas, los estados de Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo y, finalmente, la República de Guatemala. El *foreland*, o zonas del exterior con las que guarda vinculación, comprende las costas del Pacífico de Estados Unidos, Canadá, Centroamérica y Sudamérica (API de Puerto Madero, 2012).

Los indicadores en la actividad de Puerto Chiapas

Periodo 1975-1994

Desde su apertura y hasta los últimos años de la década de los ochenta del siglo XX, este puerto —bajo el

nombre de Puerto Madero— reportó un movimiento de carga muy poco significativo, siendo los años 1992 y 1993 cuando registró sus máximos niveles históricos, con 194.1 y 188.9 miles de toneladas respectivamente, sobresaliendo el plátano de exportación como la principal carga movilizada, y en menor medida el maíz; en 1994 se registraron un poco más de 100 000 toneladas (API de Puerto Madero, 2006). Ante la caída en los precios internacionales, los productores de plátano optaron por distribuir esta fruta hacia el interior del país, lo que propició que las dos empresas transportadoras que hacían escala en el puerto se retiraran. Esta situación explica en buena medida que, entre 1995 y 1997 —aun con la reforma portuaria—, Puerto Madero no registrara movimiento de carga alguno.

En 1998 un fenómeno estrictamente circunstancial, como fueron las tormentas tropicales que en ese año ocasionaron desbordamientos de ríos, graves inundaciones, poblaciones incomunicadas y un desastre generalizado, permitió que Puerto Madero se convirtiera en la mejor alternativa para abastecer de víveres y materiales a la región; en total se recibieron 50 000 toneladas de carga en diecisiete buques. En el año 1999 sólo se despacharon 4000 toneladas de azúcar de exportación, pero nuevamente el derrumbe en los precios internacionales cancelaría esa carga, mientras que en el año 2000 se movilizaron, de forma prácticamente única, 36 000 toneladas de cemento (API de Puerto Madero, 2006). En lo que respecta al año 2002, fueron transportadas 6000 toneladas del mismo producto; en los años 2001 y 2003 no se reportó movimiento comercial, mientras que en 2004 se movieron 13 600 toneladas (ver gráfico 1).

En función de los anteriores indicadores, analistas como Castillo (2008) consideraron que el caso de Puerto Chiapas era un proyecto fallido, identificando entre las causas de esa valoración el que las obras del puerto nunca estuvieran concluidas, el mal estado que presentaban las vías de comunicación complementarias al sistema de transporte marítimo, los problemas en la productividad en las maniobras de los productos movilizadas en el puerto, además de un complejo

aparato burocrático que estorbaba al intervenir en asuntos de carácter operativo, fuera de su estricto ámbito de competencia.

Periodo 1995-2014

En forma paradójica, y como antes se comentó, los años posteriores a la reforma portuaria fueron particularmente malos en la operación de este puerto —considerando que la carga movilizada en 1994 se explica por una tendencia positiva experimentada desde unos años atrás—, lo cual se habría de prolongar al menos hasta 2005. A partir de 2006, cuando manejaba casi 14 000 toneladas, el puerto experimentó un interesante repunte en su actividad que permitió que cada año —salvo 2008 y 2011— se observaran incrementos en el total de carga operada, alcanzando 55 000 toneladas en 2010 y casi 140 000 en 2014, lo que le permitió superar desde 2012 al puerto de Salina Cruz, su principal competidor (ver gráfico 1).¹ En lo que corresponde al movimiento de contenedores,² en el periodo analizado Puerto Chiapas también experimentó una situación favorable ya que, de la mano de la infraestructura construida para tal propósito, en 2007 este puerto debutó en el manejo de este tipo de carga. Si bien los registros son comparativamente bajos, en 2010 y 2012 alcanzó a manejar 3590 y 3028 TEUS³ respectivamente, lo que propició que también desde ese último año Puerto Chiapas superara al puerto de Salina Cruz en este significativo rubro.

De manera adicional, el movimiento de cruceros significó un logro fundamental para el puerto en estudio, ya que le permitió ampliar su misión y la gama de servicios ofrecidos, además de ubicarlo en el circuito turístico global. En tal sentido, desde 2006 —también de forma paralela a la ampliación de las obras de infraestructura portuaria—, año en que se recibió un crucero con 137 paseantes a bordo, Puerto Chiapas no ha dejado de recibir cruceros, y además las cifras han ido en franca expansión. A manera de ejemplo, y tal como se aprecia en el gráfico 2, en 2007 se recibieron nueve embarcaciones y 10 894 turistas; en 2010 las cifras crecieron hasta llegar a veinticuatro cruceros recibidos con 25 720 pasajeros. Esa tendencia se mantuvo, y en 2014 se atendieron veintiocho embarcaciones y 45 822 turistas.

Estos resultados han generado que Puerto Chiapas haya superado a otros puertos con mayor tradición en materia de cruceros, como Zihuatanejo, Acapulco y Mazatlán —desgraciadamente muy afectados por la inseguridad experimentada en las ciudades donde se asientan—. Desde 2011 y 2012, Puerto Chiapas recibe más cruceros que Zihuatanejo y Acapulco, y en 2012 y 2013 tuvo mejores registros que Mazatlán. Además, sus cifras en este rubro casi se han igualado con las de Huatulco, un puerto cuyo desarrollo viene de mucho más tiempo atrás, pero que en los últimos años ha perdido mercado.

Por lo que respecta a la industria pesquera —cuyos registros se manejan de forma independiente a la carga comercial—, tenemos, a manera de muestra, que en el año 2000 el puerto movilizó 11 800 toneladas, mientras que en 2001 la cifra subió a 15 123, para llegar en 2004 a 21 795 toneladas.⁴ Esta actividad es vital para el desarrollo económico y social de la región en materia de generación de empleo, ya que en terrenos contiguos al puerto operan dos plantas procesadoras de atún y dos de camarón. Tan sólo la mayor planta de atún del puerto, propiedad de la empresa Herdez, tiene la capacidad de procesar 30 000 toneladas al año y recibir cien barcos (API de Puerto Madero, 2006).

Elementos que explican el reciente éxito de Puerto Chiapas

Su reciente desarrollo permite afirmar que, además de no ser un patrimonio olvidado, como sugería Castillo (2008), de acuerdo con el análisis y la metodología sugeridos por Ojeda (2002, 2014), Puerto Chiapas ha pasado de ser un puerto perdedor a uno ganador. Entre las variables exegéticas de esta transformación, en esta investigación se ha identificado fundamentalmente una buena articulación entre las acciones contenidas en los planes de desarrollo correspondientes a los niveles de gobierno federal, estatal y municipal en torno a este puerto. Gracias a ello, además de que los objetivos, estrategias y líneas de acción contemplados para transformar este puerto han sido llevados a la práctica, el proceso ha sido ordenado.

Así, tenemos que desde el año 2001, en el marco de la presentación del Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 —emanado del Plan Nacional de Desarrollo— por parte del Gobierno federal, ya se contemplaba, como una de las metas del Plan Puebla-Panamá, la modernización de los puertos del sureste para apoyar el desarrollo de la región, lo que incluía la reactivación de Puerto Madero por medio de la construcción de diversas obras de infraestructura portuaria e industrial (ver cuadro 2). Lo anterior encontró eco en el Plan Estatal de Desarrollo Chiapas 2001-2006, cuyo informe de evaluación correspondiente al sector infraestructura planteaba ubicar Puerto Chiapas en condiciones más ventajosas en materia de competitividad y la identificación de acciones detonadoras para lograr su reactivación, además de convertirlo en el polo de desarrollo económico del estado. Para tal efecto, se harían trabajos de urbanización del parque industrial, de edificación del recinto fiscalizado estratégico y, como un hito, se construiría el muelle de cruceros que se complementaría con la oferta de *tours* turísticos, lo cual daría dividendos en el corto plazo, pues desde 2007 Puerto Chiapas recibe de manera regular cruceros turísticos.

A nivel regional y municipal se han realizado importantes acciones de apoyo, como la constitución del Consejo Regional de Turismo y Proyectos Estratégicos Región Soconusco. De manera más específica, en el Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Tapachula y Costa Soconusco de 2006 se planteó la construcción de un malecón turístico y el desarrollo de más productos turísticos para los pasajeros de los cruceros. Además, los Planes Municipales de Desarrollo de Tapachula, correspondientes a los ejercicios 2008-2010 y 2012-2015, incorporaron acciones de ordenamiento ecológico, desarrollo urbano y desarrollo turístico en la zona de Puerto Chiapas.

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 ordenó nuevamente la ampliación de la infraestructura portuaria de Puerto Chiapas, mandato que a su vez retomó el Plan Estatal de Desarrollo 2007-2012 del Estado de Chiapas, el cual, además, propuso un plan de promoción de este puerto como destino de

cruceros. A su vez, el Programa Regional de Desarrollo 2013, Región Soconusco, a cargo del gobierno del mismo estado, incorporó la idea de contar con un plan estratégico para cruceros, junto al impulso a la competitividad de los servicios turísticos y la habilitación del recinto fiscalizado estratégico del puerto. En el mismo sentido, el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 plantea la creación de rutas integrales que consideren también Centroamérica, con la finalidad de posicionar aún más Puerto Chiapas. Gracias a estos planes y acciones, el segundo Informe de Gobierno de la Administración 2013-2018 del Estado de Chiapas expone logros en materia de infraestructura y promoción, que han permitido a este puerto alcanzar mayor competitividad en materia logística y la consolidación del parque agroindustrial, así como una mejor relación con líneas navieras de cruceros.

Impactos, retos y nuevas oportunidades para Puerto Chiapas

Los resultados observados señalan una gestión positiva del puerto en los recientes años. A partir de 2010 hay una mejoría significativa en el manejo de carga comercial y con números en ascenso, aunque se debe reconocer que sus registros son modestos con relación a su participación en el sistema portuario nacional. Respecto a la carga de contenedores, aunque los números son aún poco significativos, entre 2010 y 2013 hubo movimiento. Pero lo que representa el gran logro para Puerto Chiapas corresponde al manejo de cruceros, al presentarse entre 2007 y 2014, como antes se apuntó, un registro constante y con mejorías anuales, lo que le ha permitido alcanzar y superar en número de arribos y pasajeros a puertos del Pacífico con mucha mayor tradición turística. Con base en la información anterior y las inversiones realizadas, se puede considerar este puerto, siguiendo la clasificación planteada por Stopford (1997), como un gran puerto regional, particularmente por su oferta de terminales especializadas y el incremento en sus volúmenes operacionales.

Lo anterior tiene impactos favorables para Puerto Chiapas, para el municipio de Tapachula y para la región

del Soconusco. A Puerto Chiapas le permite cumplir con su misión que, entre sus lineamientos, considera el ofrecer una mejor alternativa en el transporte de personas y carga, coadyuvando en el crecimiento de la economía regional y en la generación de empleos (API de Puerto Madero, 2012). Los indicadores en la operación de Puerto Chiapas en los últimos años permiten dar sentido de racionalidad a las obras de infraestructura que se han realizado para su construcción y modernización. También posibilitan que se mantenga viva una unidad económica de vital importancia como lo es un puerto que, además de los empleos directos asociados a su operación, genera muchos empleos indirectos. Esto es particularmente notorio en la industria de los cruceros, donde los operadores de los *tours* turísticos, taxistas, guías, restauranteros, comerciantes, propietarios y trabajadores de sitios turísticos, entre otros, se ven beneficiados de esta actividad.

Los impactos de la actividad de este puerto para la región del Soconusco y el estado de Chiapas se pueden dimensionar de mejor forma si se realiza un análisis por tipo de carga (ver cuadro 3). Respecto al movimiento de graneles minerales, por Puerto Chiapas se exporta titanio, principalmente a China, extraído en los municipios de Huehuetán y Tapachula, además de que se importan fertilizantes con destino a todos los municipios de la región. De acuerdo con Quintana (2014), entre 2012 y junio de 2014 Puerto Chiapas exportó 104 000 toneladas de graneles minerales. Con relación a los graneles agrícolas, por este puerto se transporta maíz producido en Sinaloa, procedente de los puertos de Topolobampo y Guaymas, cuyos destinos más importantes son las ciudades de Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Villaflores y Tonalá, para usarse en las industrias de la masa y la tortilla, pecuaria y harinera (API de Puerto Madero, 2012). Asimismo, el Grupo Porres está moviendo importantes volúmenes de azúcar por este puerto; por ejemplo, en febrero de 2015 exportó 25 000 toneladas de este producto procedentes del ingenio de Huixtla con destino a California (API de Puerto Madero, 2015b). Por otra parte, la planta liofilizadora de café en el recinto fiscalizado estratégico garantiza la posibilidad de tener operaciones permanentes de este producto, generado en

esta misma región, a través de contenedores con destino a la costa oeste de los Estados Unidos y Asia (API de Puerto Madero, 2012).

En lo que corresponde a la operación de los cruceros turísticos, información oficial indica que, en 2014, del total de pasajeros que visitaron Puerto Chiapas a bordo de cruceros, 21 297 realizaron un *tour* a alguno de los atractivos turísticos de los alrededores (revisar cuadro 3), con una derrama estimada de 2 359 000 dólares (Gobierno del Estado de Chiapas, 2014). Se estima que, de los cerca de 2000 pasajeros a bordo de un crucero, 1400 (70%) desembarca en Puerto Chiapas para visitar los locales comerciales o el restaurante-bar, presenciar alguna actividad cultural o realizar un paseo turístico—para esto último, el 48% utiliza autobuses, el 33% camionetas especiales y el 19% servicio de taxi—. Además, un estudio señala que, si se registran 62 arribos al año, se estarían creando 700 empleos directos (API de Puerto Madero, 2006). En cuanto a los ingresos al propio puerto por esta actividad, el promedio anual de 2010 y 2011 fue de casi quince millones de pesos (API de Puerto Madero, 2012).

Respecto a los fluidos no petroleros, existe el potencial de transportar por Puerto Chiapas aceite de palma, dado que Chiapas concentra la mayor cantidad de hectáreas dedicadas a ese producto y cuenta con siete plantas extractoras—que lo posicionan como principal productor en el país, con cerca de 400 000 toneladas al año—. De estas siete plantas, cuatro se ubican en la región del Soconusco, dos en Acapetahua—una de ellas de capital social— y dos en Villa Comaltitlán; dado que las principales plantas de procesamiento se encuentran en Michoacán, la ruta tentativa sería entre Puerto Chiapas y el puerto de Lázaro Cárdenas. Información reciente señala que en el puerto que nos ocupa próximamente se licitará la construcción y aprovechamiento de una instalación para fluidos no petroleros, como alcohol, látex melaza y especialmente aceite de palma (Quintana y Zanela, 2014).⁵

Asimismo, en lo que corresponde a la carga general suelta, este puerto está recibiendo importantes envíos de acero, alambazón y cemento provenientes de Veracruz, Puebla y Oaxaca, cuyo destino final es la industria de

la construcción regional. Entre mayo y junio de 2014 se movizaron más de 8000 toneladas de esos productos (Quintana, 2014). Finalmente, la actividad pesquera es muy relevante para la región y, como se observó, en Puerto Chiapas operan cuatro plantas empacadoras de atún y camarón. Tan sólo la planta de atún de la firma Herdez, que comercializa sus productos en mercados nacionales e internacionales, genera 1400 empleos en la región, ingresos fiscales y, en general, una derrama económica significativa (API de Puerto Madero, 2012).

En este análisis de impactos de Puerto Chiapas para la región Soconusco conviene examinar también los indicadores en materia de desarrollo humano y marginación disponibles. Con relación al índice de desarrollo humano (IDH),⁶ que se estructura a partir de los subíndices de salud, educación e ingreso, las cifras indican que todos los municipios de la región presentan una mejoría entre los años 2000 y 2005. Así, Acacoyagua pasó de un IDH de 0.681 en 2000, a un IDH de 0.758 en 2005; Acapetahua, de 0.684 a 0.747; Cacahoatán, de 0.694 a 0.777; Escuintla, de 0.682 a 0.742; Frontera Hidalgo pasó de 0.676 a 0.743; Huehuetán, de 0.694 a 0.761; Huixtla, de 0.729 a 0.786; Mazatán subió de 0.683 a 0.763; Metapa lo incrementó de 0.768 a 0.769; Suchiate de 0.677 a 0.725; Tapachula, el municipio más desarrollado de la región y que alberga a Puerto Chiapas, pasó de 0.765 a 0.820; Tuxtla Chico, de 0.686 a 0.776; Tuzantán, de 0.672 a 0.765; mientras que Unión Juárez pasó de 0.689 a 0.752; finalmente, Villa Comaltitlán pasó de tener un IDH de 0.672 a uno de 0.754 (CONAPO, 2001; INAFED, 2010). Con estas cifras, y de acuerdo con la metodología tradicional del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), todos los municipios del Soconusco presentan un IDH medio alto.

Respecto a los indicadores de marginación,⁷ en el año 2000 Huixtla y Tapachula presentaron un grado de marginación medio, y los trece restantes municipios del Soconusco tenían un grado de marginación alto. En cambio, en el año 2010 ya eran siete los municipios con un grado medio de marginación; acompañando a Huixtla y Tapachula se encontraron Acacoyagua, Cacahoatán, Metapa, Tuxtla Chico y Unión Juárez, y los ocho restantes presentaron un alto grado de

marginación (INAFED, 2010). En ambos años el estado de Chiapas presentó un grado de marginación muy alto. Lo anterior indica que los municipios del Soconusco presentan, en promedio, un mayor IDH y un menor grado de marginación que los del resto del estado. Aunque de ninguna manera se puede establecer que la mejoría en los índices de desarrollo humano y de marginación que presentan los municipios del Soconusco se explica a partir del incremento de las operaciones de Puerto Chiapas, sí es posible afirmar que existe una correlación positiva entre estos eventos.

Entre los principales retos que habrá de enfrentar Puerto Chiapas en los próximos años figura el ampliar los volúmenes de carga comercial y de contenedores, que le permitan diversificar plenamente sus actividades y convertirse en el puerto estratégico de México en materia de intercambios con Centroamérica, además de consolidar el exitoso proyecto de cruceros turísticos. De manera complementaria, y con la finalidad de promover más eficientemente la economía regional y de competir de manera más decidida en los mercados nacionales e internacionales, será necesario que se dinamicen los parques pesquero e industrial y se asegure una gestión adecuada del recinto fiscalizado estratégico.

La oportunidad de seguir desarrollando la actividad de turismo de cruceros en este puerto, que permitió que en el primer fin de semana de febrero de 2015 arribaran dos buques con más de cinco mil paseantes en total, se suma a la reactivación ferroviaria de la ruta Chiapas-Mayab, la cual da servicio a este puerto y es operada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, lo que posibilitó aumentar los tipos —fundamentalmente productos de acero— y totales de carga manejada en 2014.

Asimismo, representa otra oportunidad, desde la perspectiva de la planeación estratégica, el anuncio realizado el 27 de noviembre de 2014, por parte de la Presidencia de la República, respecto a la creación de tres zonas económicas especiales que, además de Puerto Chiapas, incluyen el corredor industrial interoceánico del Istmo de Tehuantepec y los municipios de Guerrero y Michoacán colindantes con el puerto de Lázaro Cárdenas (obsérvese el mapa 1). Esto abre todo un abanico de posibilidades para que Puerto Chiapas

pueda consolidar lo realizado e incluso superar sus retos y metas. Como indica Villareal (2015), las zonas económicas especiales son un modelo probado con éxito en China, el cual ha servido para atraer importantes flujos de inversión de capital, tanto nacional como extranjera, lo que impulsó un crecimiento económico sostenido, generación de empleos y aumento de exportaciones en esa nación. Como una de sus fortalezas, las zonas económicas especiales podrán operar como zonas francas y disponer de ventajas en materia fiscal, comercial y aduanal, con la intención de hacer más competitivas las operaciones productivas de las empresas que en ellas se asienten. De manera específica, se indica que los clusters agroindustriales, como el que está instalado en Puerto Chiapas, serán los más favorecidos con este proyecto, ya que recibirán incentivos que impulsen su desarrollo.⁸ Lo anterior es de vital importancia para el puerto que nos ocupa y para el Soconusco, dado que la región es una importante productora de café, plátano, palma de aceite y cacao, entre otros productos. En tal sentido, y con base en las ideas de Delgadillo *et al.* (2001), el proyecto de las zonas económicas especiales puede ser relevante para atenuar las evidentes asimetrías territoriales observadas en México e impulsar un desarrollo más equilibrado en términos regionales.

Conclusiones

La experiencia presentada constituye un buen ejemplo de la yuxtaposición de los modelos precrisis y poscrisis del desarrollo. Académicos como Carrillo (2006) subrayan que el modelo precrisis se distingue por sustentarse en grandes proyectos pensados como polos de desarrollo, cuyos recursos son de naturaleza exógena y en los que la institución hegemónica es el propio Estado. En contraste, el modelo poscrisis se caracteriza por impulsar proyectos pequeños distribuidos en una región, empleando recursos endógenos y en los que las organizaciones protagónicas son de carácter local y regional. Como refiere Moreno (2008), la idea central del modelo de desarrollo endógeno es que el sistema productivo de

un país crece aprovechando el potencial de desarrollo existente en las regiones. En el caso estudiado, un gran proyecto planteado como un polo de desarrollo regional, Puerto Chiapas, concebido y gestionado por instituciones estatales, particularmente del Gobierno federal, que proveen los recursos financieros, se amalgama con una serie de actores y organizaciones locales (Enríquez, 2008) para generar una nueva sinergia que se suma a otros proyectos para impulsar el desarrollo en el Soconusco.

En tal sentido, además de los múltiples empleos directos que el puerto genera en sus diversas actividades internas —operativas, administrativas, comerciales y en materia de seguridad, construcción, mantenimiento, fumigación, provisión de agua y alimentos, etcétera—, se deben sumar los prestadores y representantes de una larga cadena de servicios e instalaciones vinculados a la actividad de cruceros turísticos y que se distribuyen en la región. Como se observa en el cuadro 3, entre éstos se deben contabilizar las agencias de bailes regionales, taxis y transporte público, guías, operadores de *tours*, restaurantes, dueños y empleados de fincas cafetaleras y plataneras contempladas en los recorridos, administradores de zonas arqueológicas y de turismo de naturaleza, artesanos, comerciantes, etcétera.

Una lección importante generada a raíz de esta investigación se refiere a la función de los instrumentos de planeación que tiene a su disposición el Estado, cuya utilidad ya antes se ha descrito (Torres, 2010). Se ha podido observar cómo el objetivo de reactivar Puerto Chiapas, planteado por el Gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fue encarado a partir de la implementación de una serie de acciones que fueron consistentes en el tiempo y que además fueron replicadas por el gobierno estatal de Chiapas y el gobierno municipal de Tapachula. Concretamente, la meta de iniciar la construcción del muelle de cruceros fue acompañada por una interesante labor de mercadeo a cargo de la administración del puerto y del gobierno del estado, mientras que el gobierno local se encargó de realizar actividades de

ordenamiento comercial y urbano, además de armar la oferta de paseos para los turistas.

Esta labor conjunta y coordinada permitió transformar un proyecto que en un principio parecía muy ambicioso, en una realidad. Lo anterior también se experimentó en el caso de la modernización de la infraestructura de este puerto, en la rehabilitación de las vías de ferrocarril, en la habilitación del recinto fiscalizado estratégico y en el desarrollo del parque agroindustrial, que con la nueva estrategia de las zonas económicas especiales seguramente se convertirá en un detonador del desarrollo para y desde Puerto Chiapas.

Este tipo de proyectos constata la necesidad de generar un modelo de desarrollo menos centralizado y que simultáneamente sea capaz de amalgamar los recursos endógenos prevalecientes en una región con una serie de políticas y recursos provenientes de los niveles federal y estatal de gobierno, así como de empresas nacionales e internacionales. Aunque un puerto marítimo no genera desarrollo por sí mismo, la experiencia de éste en concreto indica que es fundamental articular proyectos productivos y turísticos que aprovechen su infraestructura, dinamicen la propia actividad portuaria y generen a la vez más desarrollo local. Lo acontecido en el municipio de Tuxtla Chico, donde la industria del cacao se convirtió en un atractivo turístico vinculado a la actividad de los cruceros que visitan Puerto Chiapas, lo que a su vez ha permitido que este municipio incremente sus niveles de desarrollo y disminuya su grado de marginación, lo ejemplifica.

Finalmente, este trabajo se suma a otras propuestas en el sentido de aprovechar la dinámica de la sociedad y economía globalizadas, siempre y cuando se haga con sentido de sustentabilidad, en favor de localidades que, como la gran mayoría de las ubicadas en la zona austral de la República Mexicana, muestran evidentes signos de rezago. Enfoquemos entonces más nuestras miradas hacia el sur de México y Centroamérica; las posibilidades en materia comercial, industrial y turística, incorporando a Puerto Chiapas como estandarte, son amplias.

Notas

- ¹ Si bien estas cifras son todavía modestas si se comparan con los tonelajes manejados en otros puertos nacionales, el crecimiento observado en carga comercial en Puerto Chiapas entre 2006 y 2014 es de casi diez veces, —al tener, como ya se apuntó, registros cercanos a las 14 000 y 140 000 toneladas respectivamente—, lo que le acerca además a las cifras más altas registradas en su historia.
- ² En el comercio marítimo internacional la carga manejada por medio de contenedores es la más importante; a la vez determina que los puertos que participan en esta actividad sean los más relevantes.
- ³ TEU: acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa “unidad equivalente a veinte pies”.
- ⁴ El atún representa la captura principal. Tomando como referencia 2001, tenemos que de este producto se obtuvieron 10 477 toneladas, de tiburón 2615 toneladas y de pescados de escama 1333 toneladas. El valor de la pesca alcanzó los 274 millones de pesos en ese año y 408.7 millones en 2004. Cabe destacar que la actividad vinculada con el atún sigue un importante modelo de industrialización, mientras que en la pesca del tiburón prevalece un alto grado de rusticidad (API de Puerto Madero, 2006).
- ⁵ Ante ese anuncio, Arturo Bizarro, dueño de la planta de aceite Oleosur, señaló que: “nos ayudaría en el desplazamiento de nuestro producto terminado ya que actualmente nos comunicamos vía terrestre y así hay una ampliación de nuestro horizonte pues podríamos hacer exportaciones [sic]” (Quintana y Zanela, 2014).
- ⁶ El IDH es una metodología que permite medir los avances en salud —dimensión en la que se usa la esperanza de vida al nacer como indicador—, educación —que se apoya en los años promedio y los años esperados de escolaridad— e ingreso —en la que se utiliza el ingreso nacional bruto (INB) per cápita como referencia—. Para estimar el IDH, primero se construyen los índices de salud, educación e ingreso, los cuales después son combinados. Los valores del IDH van del cero al uno; cuanto más se aproxime a uno la estimación, más grande será el grado de desarrollo observado (PNUD, 2015).

- ⁷ Partiendo de reconocer que la marginación es un fenómeno multidimensional que se vincula con la ausencia de oportunidades sociales y con la insuficiencia de capacidades para adquirirlas o generarlas, además de la imposibilidad de acceder a productos y servicios básicos para el bienestar, el Consejo Nacional de Población (CONAPO) construye indicadores para su medición en cuatro dimensiones y nueve formas de exclusión. Las dimensiones socioeconómicas consideradas son la educación, la vivienda, la distribución de la población y los ingresos monetarios, de cuyo análisis, además de generar un índice, se determinan cinco posibles grados de marginación para las comunidades: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo (CONAPO, 2011).
- ⁸ Entre las reglas de operación figura que, si en la zona económica especial se instala un agroparque que tenga infraestructura para la posproducción, los productos agroalimentarios que sean producidos en la región recibirán el procesamiento y empaque para su comercialización dentro del parque. Los inversionistas podrán importar, libre de impuestos, maquinaria y equipo para utilizarla en las zonas francas y podrán ser financiados por el Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext) (Villareal, 2015).
- ⁹ Cabe aclarar que el Programa Sectorial de Infraestructura y Comunicaciones correspondiente a ese periodo contiene las mismas metas.
- ¹⁰ Lo anterior en virtud de que en 2005 el huracán Stan dañó 240 kilómetros de vías férreas ubicadas en la zona costera que va de Tonalá a Tapachula, dejándolas sin operar por un buen tiempo. El ramal que va a Puerto Chiapas, de 13.8 kilómetros, quedó en muy malas condiciones, por lo que era prioritaria su rehabilitación para revitalizar el puerto.

Referencias bibliográficas

- API de Puerto Madero (Administración Portuaria Integral de Puerto Madero) (2015a). “Servicios portuarios”. México: autor. Disponible en: <http://www.puertochiapas.com.mx/servicios-portuarios> (consultado el 17 de febrero de 2015).

- API de Puerto Madero (Administración Portuaria Integral de Puerto Madero) (2015b). "Se reapertura temporada de azúcar en Puerto Chiapas". México: autor. Disponible en: <http://www.puertochiapas.com.mx/noticias/12-marina/330-se-reapertura-temporada-de-azucar-en-puerto-chiapas> (consultado el 20 de junio de 2015).
- API de Puerto Madero (Administración Portuaria Integral de Puerto Madero) (2014). "Reglas de operación de Puerto Chiapas". México: autor. Disponible en: <http://www.puertochiapas.com.mx/documentos/reglas-de-operacion-2014.pdf> (consultado el 16 de febrero de 2015).
- API de Puerto Madero (Administración Portuaria Integral de Puerto Madero) (2012). "Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2012-2017". México: autor. Disponible en: http://www.puertochiapas.com.mx/qs/files/pmdp_2012-2017.pdf (consultado el 16 de febrero de 2015).
- API de Puerto Madero (Administración Portuaria Integral de Puerto Madero) (2006). "Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011". México: autor. Disponible en: http://www.puertochiapas.com.mx/qs/files/pmdp_2006-2011.pdf (consultado el 16 de febrero de 2015).
- Ayuntamiento Municipal de Tapachula (2012). *Plan municipal de desarrollo 2012-2015*. Tapachula, Chiapas: Ayuntamiento Municipal.
- Ayuntamiento Municipal de Tapachula (2008). *Plan municipal de desarrollo 2008-2010*. Tapachula, Chiapas: Ayuntamiento Municipal.
- Ayuntamiento Municipal de Tapachula (2005). *Plan municipal de desarrollo 2005-2007*. Tapachula, Chiapas: Ayuntamiento Municipal.
- Carrillo, Ernesto (2006). *Cambios en la teoría y la práctica del desarrollo: las estrategias del desarrollo local. Curso sobre gestión y promoción del desarrollo local*. Madrid: Diputación de Huelva, Fundación CEDDET, Agencia Española de Cooperación Internacional.
- Castillo, José F. (2008). "Puerto Madero Chiapas, ahora Puerto Chiapas: un patrimonio olvidado". En *Eseconomía*, núm. 17, enero-marzo. Disponible en: <http://repositoriodigital.ipn.mx/bitstream/handle/123456789/15340/Puerto%20Madero%20Chiapas,%20ahora%20Puerto%20Chiapas%20un%20Patrimonio%20Olvidado.pdf?sequence=1> (consultado el 16 de febrero de 2015).
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2000). *Nuevos conceptos de la política regional de desarrollo en Alemania: aportes para la discusión latinoamericana*. Santiago de Chile: CEPAL.
- CONAPO (Consejo Nacional de Población) (2001). *Índices de desarrollo humano, 2000*. México: CONAPO.
- CONAPO (Consejo Nacional de Población) (2011). *Índice de marginación por entidad federativa y municipio, 2010*. México: CONAPO.
- Delgado, Javier, Felipe Torres y José Gasca (2001). *El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios*. México: UNAM, Miguel Ángel Porrúa.
- Dirección General de Puertos (2005). "Informe estadístico mensual. Enero-diciembre-2004-2005". Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/direccion-general-de-puertos/estadisticas/anuarios-puertos/> (consultado el 16 de febrero de 2015).
- Dirección General de Puertos (1999). *Los puertos mexicanos en cifras 1992-1998*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
- Enríquez, Alberto (2008). "Introducción. Desarrollo local: hacia nuevas rutas de desarrollo". En Adriana Abardía y Federico Morales (coord.), *Desarrollo regional. Reflexiones para la gestión de los territorios*. México: Alternativas y Capacidades, A.C., pp. 11-33.
- Gobierno de la República (2014). *Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018*. México: Gobierno de la República.
- Gobierno de la República (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes*. México: Gobierno de la República.
- Gobierno de la República (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012*. México: Gobierno de la República.
- Gobierno de la República (2001). *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*. México: Gobierno de la República.
- Gobierno del Estado de Chiapas (2014). *2º Informe de Gobierno de la Administración Pública Estatal 2013-2018*. Chiapas, México: Gobierno del Estado.

- Gobierno del Estado de Chiapas (2013a). *Plan Estatal de Desarrollo. Chiapas 2013-2018*. Chiapas, México: Gobierno del Estado.
- Gobierno del Estado de Chiapas (2013b). “Programa Regional de Desarrollo. Región X Soconusco”. Chiapas, México: Gobierno del Estado. Disponible en: <http://www.haciendachiapas.gob.mx/planeacion/Informacion/Desarrollo-Regional/prog-regionales/SOCONUSCO.pdf> (consultado el 24 de febrero de 2015).
- Gobierno del Estado de Chiapas (2007a). *Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012. Eje 3, Chiapas Competitivo y Generador de Oportunidades*. Chiapas, México: Gobierno del Estado.
- Gobierno del Estado de Chiapas (2007b). *Programa Sectorial de Infraestructura y Comunicaciones 2007-2012. Construyendo un Chiapas Solidario*. Chiapas, México: Gobierno del Estado.
- Gobierno del Estado de Chiapas (2006). *Evaluación sectorial 2001-2006. Sector: infraestructura para el desarrollo*. Chiapas, México: Gobierno del Estado.
- INAFED (Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal) (2010). “Sistema Nacional de Información Municipal”. México: INAFED. Disponible en: <http://www.snim.rami.gob.mx/> (consultado el 21 de junio de 2015).
- Martner, Carlos (1999). “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”. En *Eure*, vol. XXV, núm. 75, septiembre, pp. 103-120.
- Moreno, Salvador (2008). *Desarrollo regional y competitividad en México*. Documento de trabajo núm. 39. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Ojeda, Juan N. (2014). “La gobernanza portuaria en México: ¿hacia un análisis exploratorio (1990-2012)?” En *Revista Atlántica de Economía*, vol. 1, pp. 1-29.
- Ojeda, Juan N. (2013). “Los puertos en la globalización: ¿entre paradigmas y metodologías?” En Fernando González y Juan N. Ojeda (ed.), *Los puertos de España y México*. España: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Netbiblo, pp. 7-31.
- Ojeda, Juan N. (2002). “Los puertos y el desarrollo regional de México: ¿entre la teoría y la realidad?” En *Economía Informa*, núm. 305, marzo 2002, pp. 18-28.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). *Índice de Desarrollo Humano para las entidades federativas, México 2015*. México, D.F.: PNUD.
- Quintana, Martí (2014). “Se exportaron 104 mil toneladas de titanio desde Puerto Chiapas.” En *T21, Marítimo*, 10 de junio. Disponible en: <http://t21.com.mx/maritimo/2014/07/10/se-exportaron-104-mil-toneladas-titanio-puerto-chiapas> (consultado el 21 de junio de 2015).
- Quintana, Martí y Luis Alberto Zanela (2014). “Licitará API Madero terminales de contenedores y fluidos.” En *T21, Marítimo*, 9 de abril. Disponible en: <http://t21.com.mx/maritimo/2014/04/09/licitara-api-madero-terminales-contenedores-fluidos> (consultado el 21 de junio de 2015).
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) (2007). *Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. Sector Comunicaciones y Transportes*. México: SCT.
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) (2001). *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006. 4 Infraestructura*. México: SCT.
- Secretaría de Desarrollo Económico Municipal del H. Ayuntamiento de Tapachula (2006). “Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Tapachula y Costa Soconusco. Proyectos Estratégicos”. Disponible en: http://archivos.diputados.gob.mx/Comisiones/Ordinarias/Economia/Plan_Tapachula/Proyectos_Estrategicos.pdf (consultado el 20 de marzo de 2015).
- Stopford, Martin (1997). *Maritime Economics*. Nueva York: Routledge.
- Torres, Jaime (2013). “Reforma gerencial en los puertos de México: análisis de las APIS a dieciocho años de su creación”. En Fernando González y Juan N. Ojeda (ed.), *Los puertos de España y México*. España: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Netbiblo, pp. 93-113.
- Torres, Jaime (2010). “Los planes de desarrollo municipal: Instrumentos del Estado en la reducción de los desequilibrios sociales”. En *Revista de Administración Pública*, núm. 123, vol. XLV (3), septiembre-diciembre, pp. 77-92.
- Villareal, René (2015). “Las zonas económicas especiales y los clústers agroindustriales”. En *Excelsior*, Sección Dinero, 13 de enero. Disponible en: www.dineroenimagen.com/2015-01-13/49149 (consultado el 20 de marzo de 2015).

Cuadro 1. Administraciones Portuarias Integrales creadas en 1994

Litoral del Pacífico	Litoral del Golfo-Caribe
Ensenada	Altamira
Guaymas	Tampico
Topolobampo	Tuxpan
Mazatlán	Veracruz
Puerto Vallarta	Coatzacoalcos
Manzanillo	Progreso
Lázaro Cárdenas	Quintana Roo
Acapulco	
Salina Cruz	
Puerto Madero	

Fuente: Dirección General de Puertos (1999).

Cuadro 2. Objetivos, estrategias y acciones vinculadas a Puerto Chiapas en planes e informes

Instrumento*	Objetivo/Estrategia-eje/Proyecto	Línea de acción-Resultado
PSCyT 2001-2006	Ampliar y modernizar los puertos del sureste para apoyar el desarrollo económico y social de la región. Plan Puebla Panamá.	Reactivar Puerto Madero. Prolongar rompeolas este, dragado del canal de acceso, rehabilitación del parque pesquero y urbanización del parque industrial.
Informe de Evaluación Sectorial 2001-2006 del estado de Chiapas. Sector infraestructura	Aprovechar la infraestructura marítima instalada. Dotar de soluciones técnicas a Puerto Chiapas para operar en condiciones de competitividad. Identificar acciones detonadoras para lograr en el corto plazo su reactivación económica. Llegar a ser el primer polo de desarrollo económico del estado. Lograr una inversión federal y estatal en 5 años superior a los 750 millones de pesos.	Hacer trabajos de urbanización del parque industrial de Puerto Chiapas en 2003. Construir el muelle de cruceros en el mismo año. Iniciar construcción del recinto fiscalizado estratégico de 20 ha en 2006. Identificar 32 tours turísticos.
Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Tapachula, 2006	Infraestructura básica. Marketing de productos turísticos	Construir un malecón turístico. Ofrecer tours para turismo de cruceros en Jeeps.
PNI 2007-2012	Ampliación portuaria	Ampliar Puerto Chiapas: dragado, muelle, patios y vialidades.
PED 2007-2012. Eje 3, Chiapas Competitivo ⁹	Rehabilitar, modernizar y desarrollar la infraestructura industrial y logística existente. Contar con un plan estratégico de promoción y desarrollo en el segmento de cruceros. Incentivar la inversión nacional y extranjera en el estado mediante la reactivación de infraestructura aérea, marítima y ferroviaria.	Gestionar ante la SCT la rehabilitación de la red ferroviaria de la costa de Chiapas y su ampliación hasta Puerto Chiapas. ¹⁰ Promover ante líneas navieras la inclusión de Puerto Chiapas como destino potencial. Fomentar la actividad de carga marítima en Puerto Chiapas.



Instrumento*	Objetivo/Estrategia-eje/Proyecto	Línea de acción-Resultado
PMD Tapachula 2008-2010	1. Habilitar un programa de desarrollo del corredor Tapachula-Puerto Chiapas. 2. Implantar un programa de desarrollo urbano Puerto Chiapas-San Benito.	1. Realizar un estudio de ordenamiento ecológico del corredor Tapachula-Puerto Chiapas. 2. Generar un estudio que potencie el desarrollo turístico de Puerto Chiapas.
PMD Tapachula 2012-2015	Desarrollar turísticamente a Puerto Chiapas	1. Ordenar la zona comercial y habitacional. 2. Convertir al malecón en un lugar de esparcimiento. 3. Mejorar su imagen urbana.
Programa Regional de Desarrollo 2013. Región X Soconusco	Desarrollo de infraestructura y servicios turísticos. Proyecto estratégico	1. Contar con un plan estratégico para cruceros. 2. Promover la competitividad de los servicios turísticos. 3. Crear un fideicomiso para la habilitación y admón. del recinto fiscalizado estratégico Puerto Chiapas.
PNI 2014-2018	Integrar acciones para que regresen los cruceros a los puertos del Pacífico.	Crear rutas integrales con Centroamérica para dar mayor realce a Puerto Chiapas.
2º Informe de Gobierno Estatal 2013-2018	1. Centro regulador de tránsito vehicular en aduana, centro logístico y terminal ferroviaria e intermodal en Ciudad Hidalgo. 2. Participación en el Cruise Shipping, en Miami y en el Seatrade Latin America Cruise Convention, en Rio de Janeiro	1. Más competitividad logística para Puerto Chiapas y consolidación del parque agroindustrial. 2. Mejor relación de Puerto Chiapas con diferentes líneas navieras.

* PSCyT: Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes. PDM: Plan Municipal de Desarrollo. PNI: Programa Nacional de Infraestructura. PED: Plan Estatal de Desarrollo.

Fuente: Adecuado de: Gobierno de la República (2001, 2007, 2013, 2014), Secretaría de Comunicaciones y Transportes-SCT (2001, 2007), Gobierno del Estado de Chiapas (2006, 2007, 2007b, 2013, 2013b, 2014), Ayuntamiento Municipal de Tapachula (2005, 2008, 2012) y Secretaría de Desarrollo Económico Municipal del H. Ayuntamiento de Tapachula (2006).

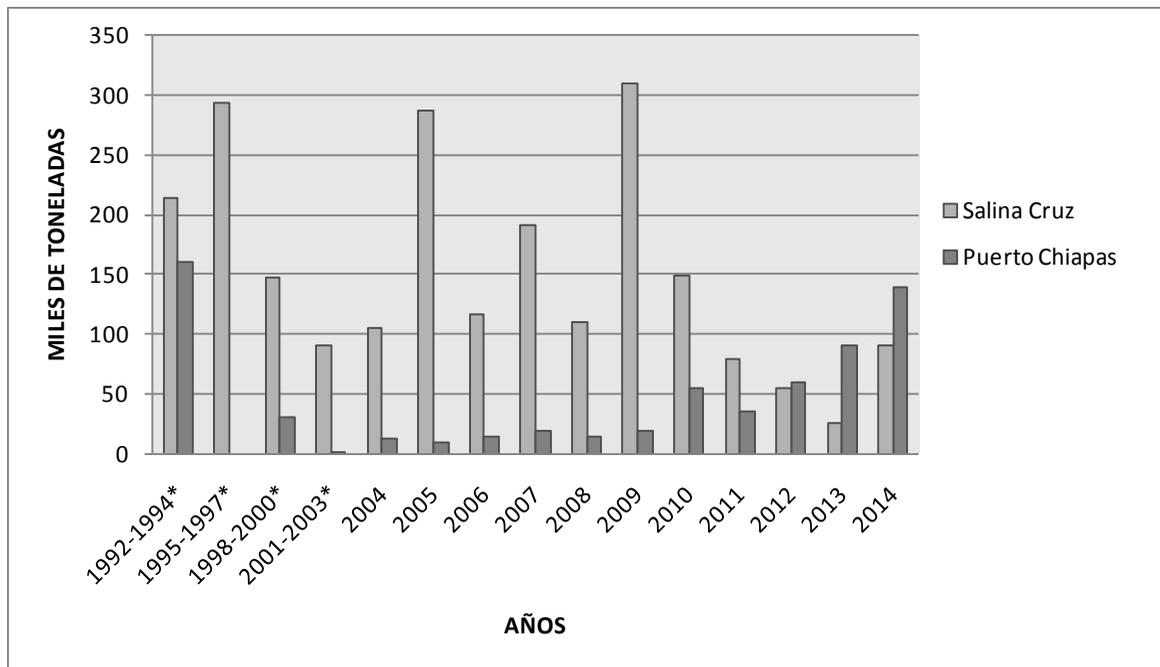
Cuadro 3. Actividades y productos más importantes manejados en Puerto Chiapas y su impacto en el Soconusco

Actividad	Impacto
Graneles minerales	El Titanio procesado en los municipios de Huehuetán y Tapachula es exportado a través del puerto hacia China. Se importan fertilizantes con destino a todos los municipios de la región.
Graneles agrícolas	Se recibe maíz de cabotaje con destino a las principales ciudades del estado. Se exporta azúcar producida en el municipio de Huixtla. Posibilidad de exportar café producido en la región a Estados Unidos y Asia.

Cruceros turísticos	<p>Diversas rutas turísticas: del café, del cacao (Tuxtla Chico y Cacahoatán), zonas plataneras (Tapachula), zona arqueológica de Izapa (Tuxtla Chico), volcán Tacaná (Unión Juárez), manglares de la Laguna de Pozuelos, barra de Zacapulco, parques ecoturísticos y ciudad de Tapachula.</p> <p>Beneficio para agencias de bailes regionales, taxis y transporte público, guías y operadores de tours, bares y restaurantes, artesanos y comerciantes.</p> <p>En 2014 esta actividad generó una derrama estimada de 2 359854.00 dólares.</p> <p>Ingresos para el puerto por un monto de 15 millones de pesos.</p> <p>Capacidad de generar 700 empleos directos, más empleos indirectos.</p>
Fluidos no petroleros	<p>Existe el potencial de movilizar aceite de palma en virtud de que en la región operan cuatro plantas extractoras. Próximamente se licitará una instalación para el manejo de este producto.</p>
Carga general suelta	<p>Se reciben envíos de acero, alambρόn y cemento vía ferrocarril con destino a la industria de la construcción de la región.</p>
Pesca	<p>En Puerto Chiapas están instaladas dos plantas procesadoras de atún y dos de camarón. La más grande de ellas genera 1400 empleos para la región, ingresos fiscales y cadenas económicas importantes —servicios, transportes, etcétera—.</p>

Fuente: API de Puerto Madero (2006, 2012 y 2015b).

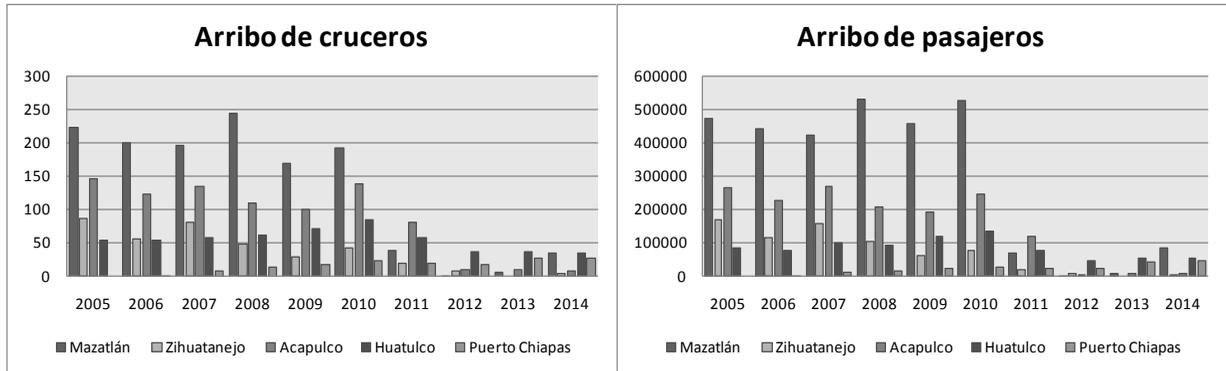
Gráfico 1. Registro de movimiento de carga comercial en Puerto Chiapas y Salina Cruz



Fuente: API de Puerto Madero (2006), Torres (2013), Dirección General de Puertos (2005, 2006, 2008, 2010, 2012 y 2014).
 * Para Puerto Chiapas es el promedio del periodo; para Salina Cruz, la cifra corresponde al último año.



Gráfico 2. Movimiento de cruceros y arribo de pasajeros en Puerto Chiapas y algunos puertos del Pacífico



Fuente: Dirección General de Puertos (2005, 2006, 2008, 2010, 2012 y 2014).

Mapa 1. Ubicación de Puerto Chiapas



Fuente: Villareal (2015).