

librio en la fuerza laboral entrenada, causando así una productividad comparativamente baja de trabajo.

Además, el enorme crecimiento de población está acorde con un proceso rápido de urbanización. Ya que la población actual de la ciudad de México está calculada como en 14 millones y sigue aumentando cuando menos en un 5% por año, se espera, que la población aumente a casi 30 millones para el año 2000. Consecuentemente, los problemas del desempleo culminan en la capital y en otros centros urbanos que muestran tasas de crecimiento aún más elevadas.

4.4 *Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Industrial*

Para superar los defectos estructurales existentes de la economía, el gobierno mexicano actual sigue una nueva estrategia económica que se encuentra establecida en el primer Plan Nacional de Desarrollo Industrial de 1978-82. Esta estrategia indica la necesidad de lograr tasas de crecimiento económicamente elevadas, compatibles con el objetivo central del desempleo interminable, el problema nacional más serio.

Los objetivos principales del Plan Industrial son el de fomentar la producción de los bienes de consumo básicos, el de desarrollar industrias bastante productivas capaces de competir en el mercado internacional, el de utilizar totalmente los recursos naturales del país, el procesar éstos domésticamente y el de integrar la estructura industrial desarrollando la producción de bienes de capital. Un sistema de prioridades sectoriales para unir el desarrollo industrial a la larga, está basado en estos objetivos.

En relación a la norma territorial para la actividad industrial, los objetivos principales del Plan son el descentralizar el área metropolitana de la ciudad de México y el de establecer nuevas industrias en otras regiones que ofrezcan potenciales elevados de crecimiento. Entre las regiones con prioridad más importante están las áreas fronterizas y costeras, con una perspectiva para desarrollar la exportación de manufacturas y de romper la relación desequilibrada de la industria con el mercado doméstico.

5. ESTRUCTURA FISICA Y PROGRAMAS PARA EL DESARROLLO EN LOS SECTORES DE INGENIERIA HIDRAULICA

5.1 *Desarrollo portuario*

De acuerdo con las proyecciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el volumen de carga marítima, casi se triplicará durante los próximos diez años y se espera que llegue como a los 236 millones de toneladas en 1990. El rápido incremento estará basado principalmente en la tremenda expansión de la industria petroquímica mexicana, impulsando así las exportaciones de petróleo y sus derivados, así como induciendo las importaciones de bienes de capital para apoyar la industrialización del país. Por otro lado, la carga marítima también aumentará debido al alto crecimiento de población que causará una demanda sustancial de importaciones alimenticias.

Consecuentemente, el total de carga líquida, mostrará un incremento acelerado de un 13.5% por año, aumentando así su participación en el volumen total de carga marítima de un 70 a un 78% de 1980/90.

La carga general y la carga total de mercancía desarrollará una tasa de crecimiento promedio de 6.2 o 6.8% respectivamente. La participación de carga marítima en total se proyecta que se incremente de un 63% (1980) a un 70% en 1990 (ver Anexo II).

Considerando la expansión esperada en el volumen de carga marítima, la infraestructura portuaria existente, no se enfrenta a las necesidades de tendencias futuras, convirtiéndose así en un gran cuello de botella para la industrialización. Aunque México tiene casi 10,000 Kms. de costas, existen solamente unos cuantos puertos marítimos de alcance suficiente. Con frecuencia, los costos elevados de manejo en los puertos mexicanos hacen que los productos no sean competitivos en el extranjero, mientras que a su vez, los países están desalentados de vender a México por los problemas de congestión portuaria. Esto se debe al hecho de que el comercio exterior de México, estuvo siempre orientado principalmente al mercado estadounidense, dando así mayor importancia a los enlaces ferroviarios y terrestres en el país, que a los marítimos.

La trayectoria de México para incrementar las exportaciones a Europa y al Lejano Este ha alentado al gobierno para lanzar un programa ambicioso de desarrollo portuario.

PUERTOS PETROLEROS

Para hacerle frente al incremento constante de exportaciones petroleras, PEMEX ha iniciado recientemente la construcción de un nuevo puerto petrolero en Dos Bocas sobre el Golfo de México. Está proyectado para convertirse en el mayor puerto petrolero de Latinoamérica, con una capacidad de cerca de 700,000 barriles diarios (i. e. 35 millones de toneladas por año). Como intercambio por el abastecimiento a gran escala de minerales y petroquímicos, Japón va a proporcionar apoyo financiero para el establecimiento de otro puerto petrolero ubicado en la costa del Pacífico. Además, PEMEX inició un programa de expansión en 1980, para promover la capacidad requerida de las terminales de carga existentes, estableciendo capacidades de almacenamiento adicionales, embarcaderos e instalaciones para manejo de carga en los puertos de Tampico, Veracruz, Pajaritos y Coatzacoalcos sobre la costa del Golfo, así como en Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico.

Por tanto, la capacidad total de exportación petrolera que actualmente llega a unos 1.2 millones de barriles diarios (i. e. 60 millones de toneladas por año), se espera que llegue a duplicarse en un futuro no lejano. Empezando en 1983, la infraestructura portuaria deberá estar lista para que puedan atracar buques petroleros hasta de 150,000 dwt.

PUERTOS COMERCIALES

Hasta ahora hay solamente 12 puertos marítimos principales en México que manejan más del 90 por ciento de movimientos de carga marítimos y costeros (sin incluir exportaciones directas de petróleo crudo y petroquímicos de las terminales de PEMEX en Pajaritos y en Salina Cruz).

Los puertos de mayor importancia para carga mixta y a granel, son Veracruz y Tampico. A lo que se llama puerto de Coatzacoalcos es en realidad un complejo de instalaciones: cuatro puertos en Coatzacoalcos, en las islas de Pajaritos, Nanchital y

Minatitlán. Ya que allí se encuentran ubicadas las tres plantas petroquímicas básicas, Coatzacoalcos —además de las enormes exportaciones petroleras— sirve principalmente como un puerto para importaciones de equipo pesado y bienes de producción para estas industrias petroquímicas.

El puerto de Lázaro Cárdenas fue diseñado para servir principalmente al nuevo complejo acerero de Las Truchas, trayendo carbón para la fundición y llevando sus productos para exportación. Los puertos de Guaymas, Mazatlán y Manzanillo son de importancia para las importaciones de grano y minerales. (Ver Anexo III).

Actualmente, el gobierno de México está lanzando un programa de largo alcance para mejorar y modernizar los puertos comerciales, como un medio de ampliar sus exportaciones y de traer mercancía necesaria para el desarrollo. Hasta 1982, se van a gastar como 1.7 billones de pesos para la ampliación de muelles, edificios para bodegas e instalación de equipo moderno para el manejo de carga, así como de dragado para el acomodo de grandes barcos. Se está dando un significado especial al establecimiento de una terminal contenedora en Veracruz y de un puerto terrestre (Alfa-Omega) a través del Istmo de Tehuantepec, para unir los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos.

PUERTOS INDUSTRIALES

En el Plan Nacional de Desarrollo Industrial, está establecido el principio político directriz para el desarrollo de puertos industriales —o sea de desalentar la inversión, de costos sociales elevados en el Valle de México, y el de promover el desarrollo industrial a ritmo acelerado en otras partes del país.

Ya que se da prioridad a las áreas costeras, el plan para construir cuatro grandes puertos industriales, refleja también la estrategia de fomentar exportaciones de bienes manufacturados. En otras palabras, el proyecto de los puertos industriales busca atraer a las industrias y a la gente de las zonas montañosas donde escasean los recursos naturales, a un nivel del mar donde todo lo necesario para unas condiciones de vida razonable se encuentre a la mano, y donde puedan enviarse los productos sin crear cuellos de botella, que son los que caracterizan el sistema de transporte actual.