

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



FACULTAD DE DERECHO

**Antecedentes para fundamentar la
necesidad de creación de una Secre-
taría de Recursos Marinos**

T E S I S

QUE SUSTENTA

Angel Darío Díaz Walls Robledo

PARA OBTENER EL TITULO DE

Licenciado en Derecho

1982



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

**ANTECEDENTES PARA FUNDAMENTAR LA NECESIDAD
DE CREACION DE UNA SECRETARIA
DE RECURSOS MARINOS**

PROLOGO .-

**CAPITULO I.- ANTECEDENTES HISTORICOS DEL COMERCIO MA-
RITIMO:**

- a) FENICIOS
- b) GRIEGOS
- c) ROMANOS
- d) EDAD MEDIA
- e) EDAD MODERNA

**CAPITULO II.- REFERENCIAS HISTORICAS EN EL CONTINENTE-
AMERICANO:**

- a) EPOCA PRECOLOMBINA
- b) EPOCA COLONIAL
- c) DE LA INDEPENDENCIA A NUESTROS DIAS

CAPITULO III.- FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

CAPITULO IV.- DERECHO COMPARADO

**CAPITULO V .- REFERENCIA A LA SITUACION ACTUAL EN QUE-
SE ENCUENTRA NUESTRO COMERCIO MARITIMO:**

- a) ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS
- b) SOCIEDADES COOPERATIVAS
- c) EMPRESAS PARTICULARES

CAPITULO VI.- NUESTROS PRINCIPALES RECURSOS MARINOS:-

- a) FLORA
- b) FAUNA
- c) RECURSOS DEL SUBSUELO

CAPITULO VII.- HISTORIA DE NUESTRA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA MARITIMA:

CAPITULO VIII .LA SECRETARIA DE RECURSOS MARINOS:

a) NECESIDAD DE SU CREACION

- 1.- DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DESARROLLO DEL PAIS
- 2.- DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO

b) LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

- 1.- ANALISIS ADMINISTRATIVO
- 2.- SU NO ADECUACION A NUESTRA REALIDAD .

CONCLUSIONES.-

P R O L O G O

Nuestro país ha adolecido tradicionalmente de una política marítima adecuada.

Elegí el tema que a continuación se desarrolla -- por parecerme atractivo y considerarlo básico para nuestro -- desenvolvimiento.

Percatándome del romanticismo, vale decir irrealidad, con que se concibe todo lo relacionado con el mar: el aspecto de la Marina de Guerra, el comercial, la pesca, etc., -- me propuse ahondar en el tema para visualizarlo de una manera realista y extraer conclusiones que redunden en un enfoque -- correcto de éste y concomitadamente en mayor beneficio para -- el país como resultado de una investigación y explotación adecuadas de nuestros recursos naturales marítimos.

Este trabajo intenta proyectar una imagen general del problema y pretende incluir los aspectos fundamentales que lo constituyen. Para ello se inicia con una parte histórica que informe sobre la importancia que el mar ha tenido para la humanidad desde que ésta se lanzó a la aventura de utilizarlo para satisfacer necesidades y atender así a su supervivencia.

Se continúa con la fundamentación legislativa que, de acuerdo con nuestro Derecho, daría base legal para la unifi-

cación de los esfuerzos que conduzcan a la solución de los --
problemas del mar. Para ello se intenta el dar base legisla -
tiva para la creación de un organismo, que, formando parte --
del gobierno federal, concentre las atribuciones que permitan
llevar a cabo el objetivo que aquí se propone.

Se hace referencia al Derecho Intenacional Compa-
rado para situar el problema en su contexto internacional, y -
al hacerlo, se encuentra que un organismo tal y como se propo-
ne, sería una novedad.

También son tratados los recursos que encierra el
mar y en capítulo aparte se bosqueja el caos administrativo y-
la dependencia del exterior en que nos ha mantenido el descuido
de los asuntos del mar.

Como objetivo principal y último de esta tesis-
sería conveniente que llegara hasta los estratos de decisión -
gubernamentales para que fuese tomada en consideración, no por
su perfección inexistente, sino para llamar la atención sobre-
una posible contribución a la economía nacional y al desarro -
llo general del país por el aprovechamiento de recursos bas -
tísimos, aunque inexplotados.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL COMERCIO MARITIMO

a) En este primer capítulo que habla del comercio marítimo, aludiendo a sus aspectos históricos generales, es imprescindible mencionar, antes de hablar de los fenicios, los antecedentes más remotos de que se tiene noticia por documentos, tradiciones e historiadores que como Herodoto nos hablan de pueblos como los asirios, caldeos, egipcios, que durante la era mediterránea (hasta 850 a.C.) y en la edad de piedra más antigua de que se tiene noticia, contribuyeron en diversas proporciones al incremento del comercio por mares y ríos (especialmente en el Nilo). (1)

No se puede precisar el momento de iniciación del movimiento marítimo comercial, pero los descubrimientos arqueológicos señalan al tercer milenio y aún quizá a una época anterior. Estos primeros intentos de navegación se dieron en el Mediterráneo sobre cuya región oriental se sitúa Creta. (2)

Creta, por su misma situación geográfica aunada a otras circunstancias, constituyó el primer imperio marítimo del mundo circunscrito al Mediterráneo y especialmente -

-
- 1.-Herodoto 1o. y 2o, Nos. 115 y 179; Desjardins Arthur, Introduction historique a l'etude du droit commercial maritime, Félix Alcan Editeur, Paris 1890, pág. 45.
 - 2.-Vicealmirante Orozco Vela Oliverio, La marina en la historia del comercio, Talleres Graficos de la Nación, Méx.-1962, pág. 16

a la parte oriental de este mar, pues como se sabe, en aquella época y a causa de la ignorancia general de la geografía, no solo mundial sino local, se creía que la tierra tenía otras formas y se inventaban fábulas para justificar lo que no era sino una limitación debida tanto a nivel de conocimientos como al técnico empleado en la construcción de las naves.

Recapitando acerca de la motivación del quehacer humano en todas sus manifestaciones y consecuentemente del objetivo que se persigue, se concluye que es la necesidad y la satisfacción de ésta lo que la motiva y califica.

La navegación marítima comercial tuvo este mismo origen y concomitantemente, el fenómeno de su reglamentación.

El caso de Creta, por ser isla, tuvo que enfrentar el problema que le planteaba su situación como tal e implementar el transporte adecuado a esta circunstancia.

Los cretences llegaron a dominar el comercio -- por mar en su época, gracias al desarrollo alcanzado por sus naves y construcciones que aún hoy perduran como los rompe olas de la isla de Faros, en Egipto, uno de 700 y otro de -- 2,000 m.

Por medio de sus naves e instalaciones recorrían puertos del Asia Menor, Chipre, Cerdeña, el Adriático, Cornualles, España, Etruria y Galia. y se dice que arribaron a la India. (3)

En todos estos lugares se procuraban diversos satisfactores y materias primas como: estaño, cedros del Líbano, metales diversos, frutas, azufre, púrpura, vidrio, aceite, tinturas, asfalto, tejidos, pieles, papiro, incienso, granos, pórfido y marfil.

En cuanto a la reglamentación de este quehacer marítimo, en sus principios de consumo y a poco de intercambio, se encuentran monumentos legislativos tales como el Código de Hamurabi de 2,100 a.C., descubierto en 1901, que consta de 282 párrafos de los que faltan 35 y que en sus artículos 234 a 240 y 275 a 277 trata materia marítima como: construcciones navales, medida de los fletes, convenciones sobre contratación de tripulación, responsabilidad del transportista, etc.(4)

Por las consideraciones reseñadas y especialmente por la situación geográfica de la isla de Creta que se encontraba en la confluencia de las vías marítimas entre Siria, Grecia y Egipto, fue por lo que la civilización minoica o cretense, desarrolló el comercio marítimo. (5)

4.-Bonfante Pietro, Le Leggi di Hamurabi, A.Giuffré, Roma-1926, págs. 151, 191 y sigts.; Berger Peter L, Le Code de Hamurabi, Marchant et Billard, Paris 1907, pág.117.

5.-Segrè Ettore, Manuale di storia del commercio, Ed. V. Bonpiani, Turín 1915, págs. 15 y sigts.; Webster Hutton, A general history of commerce, Heath Publishing Co., Boston - 1903, pág. 7 y sigts.; Pardessus J. M., Collections de lois maritimes antérieures a XVIII siècle, I (4 volúmenes), Imprimerie Real, Paris 1828, pág. 89

La secuencia marítima se continúa con los fenicios que heredaron las tradiciones, rutas y tipos de embarcaciones cretenses, mejorándolas y ampliándolas.

Habitaron la faja comprendida entre el litoral mediterráneo y la cordillera del Líbano y se establecieron primeramente en Ras-Shamra, en el mismo lugar que ocupara Ugarit cuyo apogeo se dió de 1400 a 1340 a.C. Sus principales ciudades marítimas lo fueron Tiro y Sidón cuyo florecimiento a su vez se dió de los siglos XII a VIII a.C.

En su caso, como aconteció con los cretenses, -- su situación geográfica además de la escasa capacidad de su suelo para la agricultura, fué la motivación principal que los lanzó al mar en donde llegaron a constituir el imperio-marítimo comercial más notable de la antigüedad. Se establecieron también en Chipre, Rodas, las Cíclades, Memphis, y Saís; fundaron Leptis y Utica en Africa; Cádiz y Málaga -- en España. Se asentaron, asimismo, en Cerdeña y en Sicilia. Desplazándose por el Atlántico, alcanzaron Bretaña e Inglaterra. De todos estos lugares obtenían los materiales necesarios para su comercio como: estaño, cobre, hierro, plata, -- oro y marfil. (6)

-----Posteriormente, en el año 800 a.C., los fenicios fundaron Cartago que llegó a superar a cualquier otro de sus -----

establecimientos aunque desafortunadamente para la historia del derecho marítimo, este pueblo no dejó testimonio alguno de regulación relativa. (7)

b) La secuencia histórica nos lleva a los -- griegos que se extendieron por el Mediterráneo del siglo -- VIII al VI a.C. y que fundaron su hegemonía en el dominio de la comunicación por mar ocupando el lugar de los fenicios, - no sin tener que competir con los cartagineses que dominaban la cuenca occidental del mismo mar, hasta que éstos fueron aniquilados por los romanos. (8).

No era pues ya la situación anterior de la época cretense y de la fenicia, en que se ejercía hegemonía absoluta sobre su ámbito marítimo.

Los griegos llegaron a sobreponerse a la alianza-
etrusco cartaginesa y con ellos se instituye el gran comercio marítimo al penetrar en el Asia Menor, en el Mar Negro y en el Egeo; al dominar el Estrecho del Bósforo, al fundar Bisepcio y Calcedonia e innumerables colonias no solo en el Mediterráneo sino en el Ponto Euxino. Esto, aunado a la demanda de granos por parte de la creciente población que requiere -

7.- Luzzato Mario, Storia del commercio, Vaccì Larrosa, Florencia 1914, pag. 47. Storia Universale, Imprenta dello Stato, Turín 1913, págs. 25 y 45.

8.- Rehme Paul, Historia del Derecho escrito, I (3 volúmenes), Francke, Leipzig 1913, págs. 68 y sgts.

de su importación desde Egipto, Sicilia y Eacitia y que deben ser transportados por mar en su mayor parte. (9)

La ciudad estado Atenas, es la primera comunidad que depende para su subsistencia de la comunicación marítima con el exterior, lo que la lleva a desarrollar su marina y a fundar una liga marítima para la protección de sus intereses. Poseía naves mercantes y de guerra, complementadas por instalaciones portuarias excelentes. (10).

Este período, denominado helénico-cartaginés - - (850-146 a.C.), y que da comienzo con Cartago y termina con la destrucción de éste y de Corinto, es también reseñado en sus antecedentes históricos en la Iliada del Siglo XII y la Odisea que comprende del Siglo IX al VIII a.C. (11)

No ha quedado huella, si exceptuamos quizá alguna reglamentación referida a las prestaciones a cambio, a la co propiedad naval, de la que tenemos conocimiento a través de las "Oraciones" de Demóstenes, de la legislación griega en materia marítima. Esto se debe, posiblemente, a que esta --- legislación estaba formada en su casi totalidad por normas -

9.- Herodoto, op.cit., I y II, núms. 127 y 181.

10. Von Mayr Robert, Manuale di storia del commercio, Casa editrice Dott, Milano 1921, págs. 23 y sigts.

11. Rehme Paul, op.cit. I pág. 70

consuetudinarias.(12)

c).-Son los romanos los que suceden a los griegos en la secuencia marítima tratada y cuyo imperio se extendió del siglo V a.C. al V d.C.; se puede fijar el período romano desde la destrucción de Cartago hasta la muerte de Justiniano (146 a.C. a 565 d.C.).(13)

También, como en el caso de Atenas, el aprovisionamiento de Roma dependía del exterior y para ello amén de organizar una magnífica red de comunicaciones terrestres, idearon además vías marítimas que los llevaron a zurcar el Mediterráneo, el Mar Rojo, el Océano Indico y el Atlántico; tocando puertos como Alejandría, Creta, Ostia, Puteoli, Brindis, Aquileya. Claro que la navegación en aquel tiempo dependía de los vientos tales como los etesios del noroeste -- que durante el verano impedían la navegación y no fué sino hasta que Hipalus, navegante griego, descubriera la periodicidad de los vientos monzones a principios de nuestra era, que se pudo calcular la duración de las travesías aumentándose así considerablemente el tráfico entre Egipto, la India y

12.- Matthias -G., Nauticum foenus, Imprenta Agustín Gaspar, Barcelona 1881, págs. 4 y sgts.

13.- Costa Joaquin, Storia del diritto romano privato, editorial Saturnalia, Turín 1911, pág. 367.

Ceylán. A este tráfico marítimo hace alusión el navegante - y geógrafo Artemidoro de Efeso en su "Periplo del Mar Egeico", escrito a principios del siglo II d.C. (14)

Los romanos obtenían diferentes materiales de - - sus provincias que hoy llamaríamos colonias; muchos de estos productos ya han sido señalados anteriormente con respecto a cretenses, fenicios y griegos, aunque y como detalle curioso, se podría agregar que muchos de los nombres más afamados en el arte y la literatura, que hoy se recuerdan como de origen romano, provenían de las provincias conquistadas y sometidas como lo fué España. Es el caso de los dos Sénecas, Marcial, Quintiliano, etc. (15)

La obtención de materia prima así como el tráfico marítimo mismo llevaron a los romanos a Irlanda, Escocia, -- Jutlandia, Islas Bálticas, Suecia, Noruega, Asia Menor, China, India y Africa. Así se continuó hasta la bipartición del imperio romano, lo que trajo como consecuencia inmediata la disminución del tráfico marítimo de Italia que se centralizó por Bizancio, capital del imperio romano de Oriente. Sobreviene así la declinación comercial y militar romana que es precipitada por las invasiones bárbaras y que culmina con--

14.- Frank Bruno, Storia economica di Roma, Casa editrice-- Erasmus, Florencia 1923, págs. 211 y sgts.

15.- Orozco Vela, op. cit., pág. 20

la definitiva caída de Roma en el año de 476 d.C.(16)

De esta época proviene una importantísima compilación que fué denominada también Lex Rhodia, de la que se reprodujo lo conducente a la echazón llamándola De Legue -- Rhodia de Jactu y que Paulo cita en sus Sententia L. II, -- cap. VII. (17)

La influencia griega alcanza también a la legislación romana en casos como el préstamo marítimo a cambio, con intereses hasta del 24 y 30%; y la echazón. (18)

La marina bizantina domina el Mediterráneo hasta que son expulsados por los árabes que toman Constantinopla en 1453. Al mismo tiempo surgen Venecia, Génova, Amalfi y -- Pisa que luchan encarnizadamente entre sí, saliendo vencedora finalmente Venecia que se constituye en la república marítima italiana predominante.

A la muerte de Teodosio en 436 y con la escisión del Imperio Romano, se extiende la aplicación del derecho --

16.- Tamassia Francesco, L'Agonia di Roma, Imprenta Imperiale, Pisa 1894, págs. 63 y sgts.

17.- Mayns B., Cours de droit romain, II, (2 vols.), Librairie de Firmin Didot, Bruselas 1877, No.281.

18.- Desjardins, op.cit., pág. 13

bizantino cuyo máximo exponente lo constituyen las Basílicas (886 a 911 d.C.) y con las que se plasma el jus-graecoromanum en la compilación justineana y el derecho marítimo adquiere entonces perfil particular. (19)

Esta ley representa un avance con respecto al derecho romano y aún a las Basílicas en materia como: avería común, en la que, basándose en la comunidad de riesgos se extendía la contribución a todo caso de fuerza mayor. Avance también, al encontrarse en ella los inicios de la societas-lucri o participación en los beneficios y pérdidas. Contiene asimismo cierta política navegatoria proyectada posteriormente a las ciudades adriáticas. Su vigencia en la Italia Meridional se extendió hasta el Siglo XVI; al respecto concuerdan autores como Rehme, Bonolis, Valeri, Lampo y Pardessus.- (20)

El señorío marítimo árabe va del siglo VII al X y desplaza a Bizancio, dejando en su quehacer marítimo comercial, huella en las legislaciones posteriores y penetrando en las lenguas occidentales con sus vocablos; introduciendo los números árabigos; el sistema monetario; la forma de llevar los libros de comercio. (21). Asimismo, algunas costum-

19.- Pardessus, op.cit. I, págs.133, 179, 209 y 231.

20.- Ashburner Connan, The Rhodian Sea Law, George Bell and Sons, Oxford 1909, Introducción

21.- Bonolis Francesco, Il Diritto Marittimo Medievale De --
ll'Adriatico, Editorial Costanzo, Pisa 1921, pág.38

bres árabes pasaron a formar parte del llamado derecho vulgar, que en Italia tuvo aplicación inmediata posterior a la legislación justineana. (22)

d).- La Edad Media, en sus comienzos, es una etapa en que se da un estancamiento legislativo pero en la que se continúan aplicando los usos y costumbres marítimos del Mediterráneo, los que fueron recogidos por el Consulado del Mar y que venían siendo utilizados desde la época de las Cruzadas, existiendo entonces un derecho civil escrito y otro consuetudinario para el mar. Surge en este período la limitación de responsabilidad a la fortuna de mar y no se delimitaban las figuras tanto del capitán como del armador. (23)

La Edad Media es una etapa en la historia marítima que presenta un mosaico de fenómenos diseminados no solo en el Oeste sino también en el Este.

En el Oeste se tendrá que distinguir entre la región correspondiente a los mares y países más norteños con respecto a los meridionales pues se dieron desarrollos y tratamientos de la materia marítima con características locales, lo que no las hace demasiado diferentes entre sí puesto que lo marítimo es eminentemente universal por naturaleza. (24)

22.- Basta Enrico, Avvicinamento allo studio della storia del diritto italiano. Editorial Bataglia, Padua 1925, págs. 17 y sgts.

23.- ASSOURNER, op.cit. pág. CXXII y sgts.

24.- PARDUSSUS, op.cit. I, pág. 12

Y aunque poco o casi nada se sabe del desarrollo que los acontecimientos marítimos tomaron en el Este, se hará mención de la navegación y tráfico en los mares orientales.

Así pues, se da durante la Edad Media, un estancamiento o recesión legislativa debida a la situación de movimientos sociales calificados por el mismo crecimiento de las poblaciones que trae consigo un reacomodo social que incluye la búsqueda de soluciones a problemas territoriales y de mercado que tienen como base fundamental el surgimiento de las rudimentarias técnicas artesanales que propiciarán, más tarde, la evolución y definición de las clases sociales en función, principalmente, del elemento económico; proceso que se hace más patente a partir del derrocamiento de la nobleza y el consecuente predominio de la burguesía que se constituye en clase dominante desde entonces y cuya decadencia comienza a hacerse notoria a partir del primer cuarto de nuestro siglo, siendo necesario un nuevo cambio estructural de la composición social que permita enfrentar y resolver la problemática mundial de la creciente población.

Durante la etapa medioeval, en sus inicios, comienzan a surgir las legislaciones de los pueblos iniciándose la formación de unidades más definidas y uniformes que desembocarán en los diferentes Estados que hoy conocemos.

En los mares septentrionales de Europa y en los-

tiempos antiguos, se supone que existía ya comercio entre lo que hoy denominamos Inglaterra y el Continente, extendiéndose al Báltico. Se cree que los primeros marinos de aquella región fueron los escandinavos, siguiéndoles los frisones y posteriormente los normandos, quienes incursionaron por los mares del norte de Europa y se supone llegaron hasta América. Penetraron en el Mediterráneo y se asentaron en Rusia.

Punto clave de este quehacer es el puerto de Brujas que servía como centro y punto de distribución de mercancías provenientes no solo de la Europa Septentrional y meridional, sino también del Oriente. (25)

Este poderío marítimo septentrional desemboca en la creación de la Liga Hanseática alrededor del siglo XII y tiene su principal y más conocido monumento legislativo en la Ley Marítima de Gothland o Derecho de Wisby, que arranca de 1407 y que se estima derivación de los roles de Oleron - en conjunción con costumbres de la cuenca del Báltico. Provenientes de esa recopilación se dan el Derecho de Gragas, - en Islandia; el Dänische Wasserraht, en los países escandinavos (1508); el Código Marítimo de Federico II de Dinamarca - (1561) y el Código Danés sancionado por Cristiano V en 1683. Influenciando el derecho marítimo nórdico en tan alto grado que

25.- Orosco Vela, op. cit., págs. 14 a 17

la Europa Septentrional lo consideraba derecho común. (26)

Aparte de la Liga Hanséatica y de los polacos y holandeses que le hicieron fracasar y que la sustituyeron, se perfilan también y en cuanto a la Europa del Sur, los estados llamados Repúblicas y que basaron su preponderancia en el poderío marítimo y estratégica colocación geográfica y cuya formación fué propiciada por las invasiones de los llamados bárbaros, que no lo eran tanto, aunada a una tradición marinera reforzada por la necesidad. Estos Estados o Repúblicas fueron: Venecia, Génova, Amalfi, Pisa y Barcelona.

Venecia alcanzó grande esplendor durante los siglos XII a XIV, hasta que los otomanos y los portugueses dieron cuenta de su señorío que se basaba en un tráfico que incluyó al Oriente y que tenía como elemento fundamental una excelente flota tanto mercante como de guerra. Regulaban su navegación por medio de estatutos que datan del siglo XIII y que no experimentaron influencia alguna del Consulado del Mar, de creación posterior, regulando materias como el seguro de mercaderías, préstamo marítimo y naufragio. (27)

Los orígenes de Amalfi son similares a los de Venecia y como ella alcanzó gran prosperidad basada en su trá-

26.- Pardessus, op. cit. I, págs. 463 y sgts.

27.- Zeno Riniero, Storia del Diritto Marittimo Italiano nel Mediterraneo, Milano 1946, págs. 37 a 39

fico marítimo que sostuvo luchando contra sarracenos y na-
politanos, hasta que en el año de 1135 fué arrasada por los-
pisanos aunque antes ya habían reinstalado el antiguo tráfi-
co marítimo romano hacia Oriente. Introdujeron el uso de la-
brújula a bordo y nos legaron en el plano legislativo, las -
Tablas de Amalfi de influencia griega y catalana y que se --
aplicaron en el Mediterráneo hasta el siglo XVI. (28)

Pisa, asimismo, fué otro emporio marítimo comer-
cial que creó su código de comercio marítimo en 1075 en el -
que se recopilan los usos de la Cuenca del Mediterráneo y -
cuyos magistrados aplicaban el Derecho Romano hasta su crea-
ción. (29)

Los genoveses, antes aún que los venecianos, abrie-
ron durante el siglo XIII el tráfico marítimo entre los ma-
res del Norte de Europa y el Mediterráneo y establecieron --
agencias en Flandes y en Londres. Su pugna con Venecia la de-
bilita y por fin la hace desaparecer como potencia marítima-
en 1458. (30)

En cuanto a Barcelona, surge como emporio maríti-
mo alrededor de 1150 y a partir de la toma de Valencia, Mur-
cia y las Islas Baleares, fué el principal centro de tráfico

28.- Bonolis, op. cit. pág. 42

29.- Zeno, op. cit., pág. 77

30.- Orozco Vela, op. cit., pág. 41

marítimo del Mediterráneo Occidental; expidiendo hacia mediados del siglo XI su famoso Consulado del Mar y que durante cuatro siglos fué considerado como la base del derecho marítimo común del Báltico al Mediterráneo. Se desarrolló tanto comercial como industrialmente y juntamente con Aragón, llegó a su mayor esplendor en el siglo XIV, dominando plenamente el sur de Italia y el llamado Ducado de Morea -- que comprendía la Grecia clásica. Debe mencionarse en lo legislativo las Ordenanzas de Barcelona de 1435. Se encuentran en ellas reglamentaciones de policía y seguro marítimo, constituyendo el primer documento legislativo sobre este último. Debe mencionarse las Ordenanzas de Bilbao que en lo marítimo rigieron en la llamada América Hispana y cuyos antecedentes se localizan en los estatutos o leyes locales de España, así como en el Consulado del Mar como se ve en el Código de las costumbres marítimas de Capmany, citado por Paredessus. (31)

Solo mencionaré, nombrándolas, otras recopilaciones y codificaciones que se dieron en este período: el Gallardete del Mar, del siglo XVI, recopilación mediterránea posterior al Consulado del Mar y que incluye diversas materias, -- especialmente seguros y exponiendo el estado de la jurisprudencia de la época; recogiendo, asimismo, gran parte del material de los estatutos de Florencia, Génova, Bilbao y otros. -

31.- Orozco Vela, op. cit., pág. 43

El Consulado del Mar data según Ripert del siglo XIV aun -- que otros autores dicen que es anterior. Fué utilizado en -- toda Europa como norma consuetudinaria desde su creación -- hasta 1700. El artículo 44 lleva el título de 'Aquí comencen les bones costums de la mar' (32)

Otros estatutos son: los Status d'Arlés de 1150; - las Coutumes de Montpellier, del siglo XIII; los Status de Marseille de 1228, 1253 y 1255; los Assises de Jerusalem de fines del siglo XII; y por último y para finalizar la etapa de la navegación a vela, las ordenanzas francesas de 1673 y 1681 inspiradas en las de Bilbao de 1531 y 1560. La Ordenanza Francesa de 1681 inicia la codificación y unificación legislativa de las recopilaciones de normas consuetudinarias. Su ejemplo fué seguido por los posteriores de origen latino como los nuestros de comercio. (33)

La Revolución Francesa señala un avance importante en el Derecho Marítimo, pues a partir de ella se suprimen los tribunales del almirantazgo, considerados de excepción y se establece la manera en que se asigna la nacionalidad y -- propiedad de los buques. En la segunda mitad del siglo XVII-

32.- Zenc, op. cit., pág. 234; Pardessus, op. cit. II, pág. 377

33.- Pardessus, op. cit. III, págs. 263 y 315; Zeno, op. cit., pág. 234

se individualiza la empresa de transportes, diferenciándose de la de comercialización. Se definen por tanto las figuras del propietario armador, del cargador y del capitán que absorbe al escribano; se desarrolla el seguro y se define el flete.

Influenciada por los códigos francés y español en materia de comercio es por lo que nuestra legislación de la materia incluye la marítima. De una masa de derechos, más generales, se comienzan a destacar y crear nuevas ramas que se ajusten a las necesidades que requieren de soluciones adecuadas al progreso de los pueblos. El Derecho Marítimo surgió así de la necesidad, de la conveniencia y de la adecuación a las nuevas situaciones.

e).- Sobrevenida la etapa de navegación a remo y de aprovechamiento de los vientos, se inicia la etapa de la aplicación del vapor, aunque al principio, sin abandonar el uso de la arboladura. De aquí, al perfeccionamiento rápido de las embarcaciones para carga y pasaje y su ampliación correspondiente en función de los requerimientos exigidos por el también creciente volumen de intercambio, no media más -- que muy poco tiempo.

La legislación marítima, como se puede constatar históricamente, es tan vieja como los intentos del hombre de regular otro tipo de actividades. No obstante, a partir de la creación de los Estados modernos, se le ha incluido dentro de

la legislación mercantil dentro de cuyos estrechos límites no puede contenerse el desarrollo de la primera.

Para ejemplificar, tomemos un solo aspecto de lo marítimo, el transporte, del que Manuel Broseta Pont dice: la evolución del transporte marítimo en el siglo XIX se debió a tres factores señalados por Rodière, a quien cita y que son: la aparición en el siglo XVII de los armadores que devienen modernamente en sociedades anónimas y que estipulan contratos de transporte con los cargadores; la aplicación del maquinismo y del progreso técnico a la navegación (el motor de explosión, hélices, radiofonía, grandes buques metálicos); y el establecimiento de grandes líneas regulares de transporte con escalas e itinerarios fijos que cuentan con enormes buques divididos en compartimientos. (34)

Claro que el transporte marítimo es la columna vertebral de la actividad que se lleva a cabo utilizando como escenario al mar como lo expresa el Doctor Raúl Cervantes Ahumada, mas no es la única ya que se ve complementada por otras instituciones y actividades que al ser recogidas por la legislación, conforman, complementándose unas a otras, el derecho marítimo. (35)

34.- Broseta Pont Manuel, Manual de derecho mercantil, Editorial Tecnos, Madrid 1974, pág. 686

35.- Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A., Méx. 1970, pág. 603

La actividad marítima ha alcanzado vital importancia en relación con el desarrollo de los pueblos, coadyubando al acercamiento diplomático, mercantil y cultural, siendo expresión de los logros y avances tanto de la Ciencia como de su realizador fáctico que es la Técnica.

Al contrario de Bonnacase que va contra el particularismo al sostener que el derecho marítimo no es conceptualmente distinto de otras ramas privadas, me permitiré expresar mi total adhesión a la opinión de Broseta Pont quien al tratar de las peripecias del derecho marítimo, encuadrado en el mercantil según la legislación española (él es Catedrático de la Universidad de Valencia), caso que se repite en otras legislaciones, opina que es necesario que cese esta situación por constituir el derecho marítimo una disciplina autónoma con las características de una rama independiente. El autor que citamos llega a esta conclusión después de analizar las opiniones de jurisconsultos tales como Chauveau, Ripert, Rodière, Rubio. (36)

36.- Bonnacase Julien, Precis elementaire de Droit Maritime, Editions Genin, Paris 1932, Introducción.

C A P I T U L O I I

R E F E R E N C I A S H I S T O R I C A S

E N E L

C O N T I N E N T E A M E R I C A N O

a) Época precolombina .- Dados en el Capítu--
lo anterior los lineamientos históricos generales de la -
navegación y del tráfico marítimo en el mundo desde la --
más remota antigüedad de que se tiene noticia, se enuncia
en el título de este capítulo II, la relación de hechos -
y circunstancias que sobre el mismo asunto se desarrolla-
ron en lo que hoy se conoce como Continente Americano.

Los europeos encontraron a su llegada a Amé -
rica tres grandes culturas: la azteca, la maya y la inca.-

(1)

Existen indicios de que entre los diferentes-
pueblos de este continente, se realizaba la comunicación -
que utilizaba el medio acuático como vía. Se navegaba en -
aguas interiores como lagos, lagunas, ríos y esteros, así-
como también en el mar.

De estos hechos nos dan noticia documentos --
contemporáneos de los mismos como también historiadores --
posteriores a ellos.

En el Códice Tira del Museo , se menciona el
uso de canoas de remos y en el Códice Mixteco Nuttall , --
aparecen guerreros en canoas así como en algunos murales --
mayas representados en el Templo de los Guerreros en Chi-
chén-Ytzá. (2)

1.- Hagen Víctor, El mundo de los mayas, Museo de Antropo-
logía e Historia, Méx. 1964, pag. 7

2.- Hagen Víctor, op. cit. pag. 43

También se hace mención a la navegación en la América prehispánica en los Códices Lienzo de Tlaxcala, - Durán y Florentino . (3)

En una relación escrita por Cristóbal Colón se relata el hecho de la navegación y en ella habla de haber encontrado embarcaciones tan grandes como las mismas carabelas que él tripulaba. (4)

De esta navegación anterior a la llegada de individuos de otro Continente nos hablan autores tales como Thor Heyerdahl. Este autor y cinco personas más embarcaron en una balsa de troncos ecuatorianos y zarpando del Puerto del Callao en las costas peruanas, remataron su empresa en los arrecifes de Raroria muy cerca de las Islas de la Sociedad (Islas Hawaii); todo el tiempo fueron arrastrados por el viento y en un trecho considerable llevados por la corriente de Humboldt. La balsa no poseía elemento alguno de propulsión mecánica o de otro tipo producto de nuestra técnica actual. Con esto, no queda necesariamente probado que los actuales habitantes del Archipiélago mencionado sean de

3.- Archivo General de la Nación, Anales, 51

4.- Avalos Guzmán Juan, Muestras canoas en el mediterráneo americano, Fernández editores, Méx. 1961, pág. 13

cendientes de los primitivos pobladores del Perú, mas, con esta trevesía se estableció que es posible realizar grandes recorridos sobre el mar, en este caso el Océano Pacífico, -- utilizando para ello un objeto flotante tan primitivo como lo es una balsa construída y en todo punto conforme a las especificaciones de los antiguos constructores de barcas del Perú. Lo que sí se demostró, sin lugar a dudas, es que las balsas de los incas estaban en condiciones de realizar el viaje hasta la región polinésica. (5)

Más aún. Existe un dato poco conocido aún por algunos especialistas y que consiste en el descubrimiento -- por parte de un equipo de antropólogos y arqueólogos, de un relieve egipcio en el que se representa la travesía de una embarcación que conducía a un gran faraón con su séquito y que se representa en la posición de un barco que viaja hacia lo que ahora se conoce como Continente Americano. (6)

Como se sabe, el planeta tierra ha sufrido -- grandes conmociones telúricas que provienen de su no extinguida actividad volcánica pues el centro de la tierra y las capas más cercanas a éste se saben todavía en estado incandescente. Esta actividad volcánica y sísmica ha transformado

5.- Heyerdahl Thor, Kon-Tiki, Allen and Unwin, London, --

1952

6.- Vicealmirante Orozco Vela, op. cit., pág. 48

varias veces, según los geólogos, la superficie de nuestro planeta, es decir, la proporción de la superficie de tierra con respecto a la de agua.

Por esta razón, algunos de estos científicos suponen como coincidentes la costa suroriental de nuestro Continente con la correspondiente costa occidental del Continente Africano y piensan que, probablemente alguna vez, estas dos costas hoy separadas por el Océano Atlántico formaban una sola tierra.

Si esto se llegara a comprobar se podría encontrar la explicación a fenómenos y circunstancias de orden étnico, lingüístico, de fauna, etc., etc., que hasta hoy no han obtenido una respuesta satisfactoria.

Volviendo a nuestro Continente, existen autores que afirman la existencia de un intercambio (más que comercio) entre los imperios azteca e inca. (7)

Lo anterior no es del todo imposible ya que, como se sabe, el imperio azteca se extendía hasta lo que hoy constituye la parte más norteña de Colombia.

Igualmente es conocido el hecho, que trasciende de el ámbito de las culturas prehispánicas, de que el comercio es una de las fuentes más importantes de ingresos para -

7.- Orozco Vala, op. cit., pág. 49

los pueblos que encuentran en el tráfico la forma de penetrar las culturas, las economías y la política de otros estados.

Los hallazgos arqueológicos de los mayas han comprobado la existencia de piezas metálicas de las que originaban, lo cual evidencia relaciones comerciales con otros pueblos. En especial se han descubierto algunas piezas de origen panameño, así como conchas de la América Central, de las que igualmente se han encontrado entre los incas.--

(8)

Debió haber existido un comercio mucho más activo en las Antillas por razón lógica de su proximidad que facilitaba el transporte por medio de canoas, sobre todo antes de la época de los grandes ciclones que en esas regiones son de una fuerza devastadora.

De toda esta actividad de navegación nos habla también Hernando de Cortés quien, en su cuarta carta de relación y a propósito de las incursiones en Michoacán, escribe también sobre la navegación de que tuvo noticia al través de las descripciones que le hicieron los señores de Ciguatán y de Colimán. (9)

-
- 8.- Chavero Alfredo, Historia antigua de México, G. S. López, Méx. 1940, pág. 63
 - 9.- Cortés Hernando, Cartas de relación, Archivo General de la Nación, pág. 18

Bernardino de Sahagún, hace alusión a embarcaciones en las que los naturales transportaban cosas para vender y con las que tropezaron al arribar a Chalchiuhcuecan (Veracruz). (10)

El sitio mismo de Mechtli-Tenochtitlan constata el fenómeno de la navegación y de él hace mención Enrique Hurtado Nuño en su obra al hacer referencia a los miles de canoas de los mexicanos y a su táctica naval adaptada a su armamento consistente en hondas y flechas. (11)

Alfonso Toro refiriéndose al código "Tira del Museo", menciona una isla, Aztlán, de la que parte una canoa tripulada rumbo a Culhuacán. Se refiere asimismo el autor a los ríos Colorado y Jila y a la llegada a Huey Culhuacán (Culiacán). (12)

Alfredo Chavero menciona que existían pueblos marítimos costeros, dedicados a la pesca con exclusión de cualquier actividad agrícola o industrial y que navegaban por el Mar Bermejo, atravesándolo. (13)

-
- 10.- Sahagún Bernardino, Historia general de las cosas de nueva España I (4 vols.), Editorial Porrúa, Méx. 1956, - pág. 71
 - 11.- Hurtado Nuño Enrique, La marina del México prehispánico, Editorial Litorales, Méx. 1962
 - 12.- Toro Alfonso, Historia de México, Secretaría de Gobernación, Méx. 1927, pág. 32
 - 13.- Chavero Alfredo, op. cit., pág. 48

Otras diferentes y variadas referencias sobre el mismo tema se contienen en las obras de autores tales como Juan de Dios Bonilla, Francisco Bulnes, Bernal Díaz del Castillo, Antonio García Cubas, Luis Pérez Verdía, Vicente Riva Palacio, así como en el Archivo General de la Nación. --

Todo esto viene a constituir evidencia de que, en el México anterior a la llegada de los invasores y deprecadores europeos, se llevaba a cabo un intercambio que utilizaba como medio el acuático y que incluía la navegación marítima.

b) Antes de abordar lo correspondiente a la Epoca Moderna es preciso tratar la Etapa Colonial.

Durante la Colonia y dentro del conjunto de relaciones de todo tipo que se establecieron entre España y América, sobresalieron necesariamente, dado el avance de la ciencia y la técnica contemporáneas a esa etapa, las comunicaciones marítimas.

La importancia que tuvo el llamado descubrimiento del Nuevo Mundo fué de tal magnitud y repercutió con tanta fuerza en la vida toda de los europeos, que de ella se ocuparon personajes tales como el Papa Alejandro VI que se pronunció en su famosa Bula Intercoëtra sobre el dominio de esas nuevas tierras y que concernía también a la navegación ya que se estableció la prohibición de pasar a América sin -

permiso de los Reyes Españoles, limitación reforzada por Felipe II. (14)

Vicente Riva Palacio nos dice que al gobierno español le preocupaba sobremanera la navegación ya que era el medio que aseguraba las relaciones mercantiles con lo -- que los españoles llamaban Las Indias Occidentales. (15)

La situación anterior se manifestaba entre -- otras cosas por el cuidado extremo que se ponía en fijar -- las condiciones de tonelaje, tripulación, alojamiento de -- la carga y demás. Esto se puede apreciar en documentos tales como la cédula de catorce de febrero de mil quinientos-cincuenta y dos. (16)

Los productos obtenidos de América transformaron la existencia de los europeos, no sólo enriqueciéndoles en la misma medida en que se empobrecían por medio de la explotación más inicua, irracional e inhumana los dueños y productores auténticos de esa riqueza, sino influyendo en fenómenos demográficos tales como el poblamiento de ciertas áreas de Europa que, sin la papa, ese tubérculo tan menos --preciado, no hubiera sido posible.

- 14.- Tardiff Guillermo, Historia general del comercio exterior mexicano, Editorial Panamericana, Méx. 1968, -- pag. 321
- 15.- Riva Palacio Vicente, México a través de los siglos, - I (5 vols.), G. S. López, Méx. 1940, pag. 137
- 16.- Archivo General de la Nación, Anales, 72

El impacto en las economías y por lo tanto en la política de los pueblos europeos, beneficiarios del descubrimiento, fué total y definitivo para la configuración e imagen que hoy presentan y para la situación que califica el estado de cosas imperante en la comunidad mundial total.

Durante la época colonial la metrópoli trató -- siempre de restringir y aún prohibir el intercambio entre -- las colonias. A través de la Casa de Contratación de Sevilla y después, por la de Cádiz, monopolizaba el comercio con las Colonias siendo estos organismos los únicos encargados por la corona de los pleitos mercantiles y de la jurisdicción criminal sobre navíos en viaje.

Ningún rey español visitó las colonias americanas y tampoco se preocuparon por conocer su población y menos de concebir y poner en práctica una política adecuada a sus intereses parasitarios. No emplearon la inteligencia ni la diligencia requeridas.

Una manifestación de lo anterior lo constituye la falta de leyes recopiladas, preocupación de la que dan févarias cédulas reales como las de 1541, 1548 y 1549. Fué el Virrey Luis de Velasco el que dispuso que en defecto de recopilaciones se legislara con base en las cédulas reales.(17)

17.- Manzano Manzano Juan, Historia de las recopilaciones de Indias, Ediciones cultura hispánica, Méx. 1950, pág.17

Las leyes han de adecuarse a las circunstancias de tiempo y lugar y no como sucedió en México, que las leyes castellanas dictadas para un pueblo situado en un nivel de desarrollo histórico avanzado, se aplicaron arbitrariamente a otro de nivel de evolución menor .(18)

La investigadora del Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM Teresa Castro Leal, revela la irregularidad de las condiciones en que se realizaba el comercio de la Nueva España con Filipinas, el cual se inició con el viaje de Miguel López de Legaspi en 1564 y el cual acabó por abandonarse por las dificultades que imponía la Corona, la lejanía y dificultad de arribo, así como porque el tráfico en sí con Filipinas no era muy atractivo en sí mismo ya que carecía ésta de riqueza natural fácilmente aprovechable por los medios de que entonces se disponía. (19)

Humboldt llama la más renombrada feria del mundo a la que se iniciaba en Acapulco con la llegada del galeón de Filipinas. (20). Y modernamente, Miguel Lerdo de Tejada escribió una síntesis de lo que representaba para la --

- 18.- Solórzano Pereyra Juan, Política indiana, Editoriales - Atlas, Madrid 1972, pág. 466
- 19.- Castro Leal Teresa, Estudios sobre el comercio con las Filipinas durante la época de la colonia, UNAM Instituto de Investigaciones Históricas, Méx. 1962, pág. 26
- 20.- Humboldt Freiherr Alejandro, Reconillación de hechos de las colonias españolas, F. Maspero, París 1969, pág. 49

Nueva España y España misma el mutuo intercambio comercial y en la que hace resaltar el hecho del enriquecimiento de esta última a base de la explotación de que hacía objeto a sus colonias. (21)

Solo se preocupaba España por sostener el lujo cortesano y un ejército que sirviera con efectividad los propósitos de conquista.

Posteriormente, otros países europeos produjeron y desarrollaron técnicas de producción a la vez que un comercio organizado con lo que dieron al traste con la hegemonía española.

Pero todos estos países europeos fueron y son depredadores y se ingeniaron para resucitar una actividad, la piratería, que es tan vieja como la navegación, para desposeer a los españoles de los productos sustraídos a los americanos.

Luis F. SoteloRegil en su Historia de Campeche, habla de la piratería y el corso en la Nueva España. (22).

Manuel B. Trens habla también de los filibus-

- 21.- Lerdo de Tejada Miguel, Historia del comercio exterior de México, Banco Nacional de Comercio Exterior, Méx. -- 1967, pag. 28
- 22.- Sotelo Regil Luis F., Historia de Campeche, Imprenta M. León Sánchez, Méx. 1963, pag.13

teros a propósito del asalto a Veracruz por Laurent Graff.-

(23)

El Presbítero, licenciado tabasqueño Manuel Gil y Sáenz, en su Historia de Tabasco, menciona la expedición del año 1707 contra los piratas de la Isla del Carmen llamada por entonces Tris. (24)

También el mismo Riva Palacio hace mención de este fenómeno predatorio y constata las correrías de Tomás Cavendish y Francisco Drake, que por 1586 apresaron galeones a la altura de Baja California. (25)

Fueron muchos los piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios europeos de las diferentes nacionalidades que estuvieron y siguen en competencia por las riquezas que roban de nuestros países, por no hablar de los africanos y asiáticos.

La piratería y la inseguridad condujeron al establecimiento del Banco de San Carlos en 1782, en España, que se extendió después a México. (26)

- 23.- Trens Manuel Bartolomé, Historia de la Ciudad de Veracruz, Ayuntamiento de Veracruz, Méx. 1955, pág. 47
- 24.- Gil y Saenz Manuel, Historia de Tabasco, Gobierno del Estado de Tabasco, Méx. 1943, pág. 38
- 25.- Riva Palacio J., op. cit., pág. 27
- 26.- Tardiff Guillermo, op. cit., pág. 384

El 25 de agosto de 1806 se dictó una orden que -- adjudicaba las presas de contrabando hechas por corsarios -- y que promovían la navegación y la pesca; se abolían los derechos sobre transacciones navales. Con ello quedaban derogadas las normas del Libro IV, Título XXV de la Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias . (27)

En esta recopilación se obtiene una visión de conjunto de las reglamentaciones de los diferentes renglones de tráfico y de los productos que eran objeto de éste. (28)

La etapa colonial fué, entonces, ya no solo de -- desenfrenado saqueo sino también y visto desde una perspectiva jurídica, de un caos administrativo y una ignorancia total acerca de la forma de organizar una política económica y comercial. Esto desemboca, con toda su espesa problemática, en la declaración de independencia.

27.- Tardiff Guillermo, op. cit., pág. 392

28.- Recopilación de leyes de los Reynos de Indias, tomos -- I y II, Ediciones Cultura Hispanica, Madrid 1973, págs. 18 a 22 y 12 a 14

c).- Paso ahora a tratar el período que abarca desde las declaraciones de independencia de nuestros países americanos hasta la actualidad.

Como antecedente y para resaltar la importancia que lo marítimo tiene en la vida de México así como la navegación en general, citaré a Guillermo Tardiff: "Para México, -- el ingreso de sus aduanas marítimas por el pago de sus derechos de importación y exportación, fué el principal y en ve -- ces el único renglón de ingresos de la economía fiscal y por -- tanto del Gobierno Federal". (29)

A partir de la independencia de cada uno de los -- países de América, no se nota un afán especial, si exceptua -- mos a los Estados Unidos de Norteamérica, de formar una ma -- rina mercante y mucho menos, y este es el tema que me preocu -- pa personalmente, el de crear un organismo que se avocara a -- resolver los problemas del mar. Un organismo que estuviera -- destinado a investigar las posibilidades que encierra el li -- toral del país, las perspectivas incalculables de la explo -- tación de los recursos marinos; y también aquí habría que --- incluir las aguas interiores, las corrientes de tierra firme, así como los lagos, por afinidad con la actividad productiva -- que se refiere al medio acuático en general.

El iniciar una vida política y social independiente, no trae aparejada necesariamente una conciencia -- acerca de las propias necesidades y la manera de resolverlas. Las luchas de independencia se han realizado siempre por el imperativo que los pueblos tienen de desarrollarse y progresar, de evolucionar; más ello no trae consigo un conocimiento pleno de lo que hay que hacer y de cómo realizarlo; esto se va aprendiendo en el curso de los acontecimientos. Los visionarios que han encabezado estos movimientos históricos no transmiten necesariamente su percepción, intuición y conocimiento a las masas.

Nuestros países americanos llegaron así al punto de su iniciación como unidades independientes de sus metrópolis. Mas no supieron organizar sus respectivas economías y por ello fueron permeados y sometidos; situación que prevalece.

Es cierto que por el mismo juego de la historia y concretamente por las necesidades de desarrollo y expansión de los países tecnificados y más concretamente por necesidades de estos países de hacerse de mercados en donde colocar sus productos y asegurarse medios de obtener materias primas con que elaborarlos, nuestros países han sufrido un desarrollo dependiente y raquítico que podríamos denominar como subdesarrollo, ya que estas potencias se cuidan muy bien de que no nos superemos en tal for-

ma que nos transformemos en competidores y es por ello que nos transmiten técnicas obsoletas en nombre de supuestas -- alianzas de carácter cultural. Esto, aunado al desorden existente en la Administración y la inexistencia de planificación en la economía, da por resultado el que no se disponga de los organismos adecuados para lograr que evolucionemos y nos desarrollemos.

Siendo esto así, tampoco se ha pensado y menos se ha llevado a la realidad la creación de un organismo -- ad hoc para la solución de los problemas del mar.

Nuestros países latino americanos se han desarrollado en un medio de anarquía administrativa y sin planeación económica. Así vemos como el resultado ha sido el de una dependencia completa con respecto a los países industrializados, quienes por medio de la exportación de su ciencia, técnica y cultura, nos dominan económicamente y a través de esta sujeción económica, influyen nuestra política interior y exterior.

A partir de la década de 1950, algunos países han querido romper ese cerco económico, técnico y cultural en general de que los países latino americanos son objeto (sin contar a los africanos y asiáticos), y han declarado, ahora sí de una manera efectiva, su independencia.

Esos países han comenzado, aún con la multitud de errores que ha caracterizado su intento, a desarrollar --

sus potencialidades, tanto humanas como materiales. Están tratando de saber con que cuentan y para ello investigan, estudian y calculan y a pesar del bloqueo económico y el chantaje político de que son víctimas, están saliendo adelante.

Podemos citar dos países latinoamericanos para ilustrar al respecto: Cuba y Perú y más recientemente, aunque circunscrita a ciertos y determinados renglones de su economía, a Venezuela.

Si tomamos el ejemplo de Cuba nos impondremos del hecho de que, siendo un país minúsculo, con una población que no llega a los once millones de habitantes, ha desarrollado una flota pesquera muy completa y que se tiende a perfeccionar y a aumentar y que ya sus barcos destinados a este ramo de la explotación marítima se construyen en su mismo territorio sin tener que recurrir a la importación.

Este país, Cuba, se permite actualmente y desde hace ya algún tiempo, el exportar especies comestibles marítimas después de haber saturado el mercado interno.

En cuanto al Perú, al que ya nos referimos en la etapa colonial, ha desarrollado una flota pesquera muy completa que al igual que la mercante, surca todos los mares y comercia con países de ambos bloques y aún con los países del Benelux y con los nórdicos que guardan según ellos mismos dicen una situación no alineada, intermedia, in

definida e incomprensible desde todos los puntos de vista, de países neutrales; países que declaran no pertenecer a -- ninguno de los dos sistemas en que se divide a la comunidad de naciones: capitalismo y socialismo. Aunque personalmente sostengo que Suecia, Noruega, Dinamarca, son capitalistas; -- ya que, aunque por la misma mecánica interna del capitalismo hayan llegado a desarrollar instituciones que funcionan siguiendo los lineamientos del socialismo o sea la producción planeada en ciertos ramos de su economía, la apropiación de los productos de esta producción es individual.

Tenemos también el caso de la hermana República de Chile que el 11 de septiembre de 1973 fué reconquistada por la reacción local auxiliada o más bien encabezada por las potencias capitalistas extranjeras, en especial los Estados Unidos de Norteamérica, cuya participación es un hecho comprobado y mundialmente conocido. En Chile se dió tam bién durante más de cuatro años el fenómeno del verdadero avance y durante los cuales se intentó afianzar las bases del bienestar para las futuras generaciones. Este país, que llegó a la verdadera independencia y libertad por la vía -- electoral, no tuvo tiempo de demostrar todo lo que un país verdaderamente libre en base de una economía auténticamente independiente es capaz de realizar.

Supimos lo de la nacionalización del cobre, fi -- lón importantísimo de su economía ya que es el principal -- productor de este metal en el mundo, con lo que la hegemo --

nia imperialista sufrió un golpe definitivo en las personas de las compañías que ahí lo representaban, drenando al país.

Puesto que si se le hubiese dado el tiempo para realizar los cambios que ya se bosquejaban, el gobierno del Presidente Allende, él o algún otro, hubiera llevado a la práctica la realización de un organismo que se encargara de los problemas del mar.

De los demás países americanos, de los llamados latinoamericanos, incluido el nuestro, no hay muestras todavía de que este problema vaya a tener una solución -- temprana; aunque ya se comienza a formar una conciencia de que los recursos que el mar ofrece son incalculables y que bastaría con ellos para solucionar multitud de problemas que actualmente doblegan a la humanidad toda o cuando menos a ese 80% de que tanto se habla en las estadísticas de los países pero por el que no se hace nada a pesar del estado de necesidad en que se encuentran debido principalmente a la explotación de que son objeto y que tiene como uno de sus efectos principales el bajísimo y casi nulo -- poder adquisitivo.

A excepción de Bolivia que no tiene costas ni salida natural al mar todos los demás países del continente americano disponen de litorales de mayor o menor ex -

tensión, pero todos explotables.

El caso de México es típico. Con casi diez mil - kilómetros de costa no disponemos, ni de una flota mercante ni de una pesquera suficientes en aspecto alguno; ni mucho menos de organismos avocados a la investigación de las posibilidades de nuestros mares y sus rendimientos y que propongan los medios y métodos para hacer realidad lo que hasta - el momento representa solamente una posibilidad.

Por todo ello, en el curso de este trabajo de tesis profesional abogo reiteradamente por la idea central -- que le dió origen: la creación de una SECRETARIA DE RECURSOS MARINOS.

- - - - -

C A P I T U L O I I I

FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

En el presente capítulo se procederá a fundamentar jurídicamente la creación de la Secretaría de Recursos Marinos que se propone en esta tesis, con el objeto de regular la explotación de los recursos del mar de México.

Al respecto, necesario es acudir al marco general en que se fundamenta la legalidad del país: la Constitución.

Nuestra ley fundamental contiene varios preceptos que tratan de materia marítima, pero antes de enunciarlos y de comentarlos, se debe dar idea de lo que es una Constitución, ya que ésta es el documento del que derivan todas las instituciones jurídicas del país, a las que confiere una línea o modalidad determinadas.

El tema constitucional ha sido tratado a lo largo de la historia, sobre todo en los estados modernos, porconnotados jurisconsultos, concretamente, los más representativos a quienes aquí se aludirá, y que han tenido mayor influencia en nuestra legislación. Todo ello para conformar un concepto de Constitución del que participe nuestro derecho positivo vigente.

Para Fernando Lassalle la esencia de una constitución reside en definiciones jurídicas y formalistas que se aplican por igual a toda suerte de papeles firmados, proclamados como Constitución. (Págs. 50 y 63).

Ley y Constitución tienen una naturaleza ge -

nérica común: la de requerir su promulgación legislativa.- Su diferencia estriba en que la Constitución reúne los fundamentos que rigen necesariamente a la ley y que están basados a su vez en los factores reales de poder que predominan en una sociedad determinada, en la clase de relaciones que se dan en su seno en un momento histórico y en un espacio determinados. (Págs. 51 a 62). De la influencia -- real que cada uno de estos sectores posea, depende la -- orientación que se da al fundamento constitucional. (Pag.- 70).

En esencia, la Constitución de un país es la suma de los factores reales de poder, a los que se da expresión escrita, erigidos en derecho y plasmados en instituciones jurídicas. (Pág. 63).

Existen dos clases de constituciones: la real y efectiva, formada por la suma de factores reales y efectivos que rigen en la sociedad y constitución escrita que es "la hoja de papel". (Pág. 70)

En opinión de Karl Loewenstein, la clasificación de un sistema político como democrático constitucional, depende de la existencia de instituciones efectivas -- por medio de las cuales el ejercicio del poder político es -- té distribuido entre sus detentadores y a través de las -- que éstos estén sometidos al control del pueblo, para evitar el abuso del poder. (Pág. 42)

Para este autor, la política no es otra cosa que la lucha por el poder. (Pág. 63)

El Doctor Ignacio Burgos Orihuela, en su extensa obra, desarrolla el tema constitucional tratando los -- aspectos que lo conforman, mismos que expondremos aquí resumidamente.

El Estado Mexicano se compone de los siguientes elementos: territorio, población, orden jurídico fundamental (constitución), poder público, gobierno y poder soberano o soberanía.

La nación o pueblo, su poder soberano de auto-determinación o constituyente, y el orden jurídico primario fundamental, concurren en síntesis dialéctica a crear al Estado como institución pública suprema dotada de personalidad jurídica. (Pág. 291)

Para que el Estado cumpla sus fines debe estar investido de poder público, potestas, autoridad. Sus funciones se ejercitan mediante actos de autoridad o actos del poder público, los que participan de los atributos esenciales de imperatividad, coercitividad y unilateralidad. El poder público, como poder de imperio, tiene la capacidad en sí -- mismo para imponerse a todas las voluntades individuales, -- colectivas o sociales, dentro del espacio territorial del -- Estado. (Pág. 292)

Según el artículo 39 constitucional, la radi-

cación de la soberanía, y por lo tanto del poder constituyente, reside en el pueblo, aunque establece indebida equivalencia entre poder y órgano.

El artículo 41 constitucional establece que el ejercicio de la soberanía se deposita en los poderes de la Unión (órganos federales) y en los de los estados (órganos locales).

Los órganos estatales ejercen un poder de imperio que no es soberano. (Pág. 306)

El derecho es elemento formativo del Estado que lo crea como suprema institución pública y lo dota de personalidad jurídica. (Pág. 320)

La Constitución es el ordenamiento fundamental y supremo en que se proclaman los fines primordiales del Estado y se establecen las normas básicas a que debe ajustarse su poder público de imperio para realizarlos. (Pág. 319)

La justificación y existencia del Estado, está dada por sus fines. (Pág. 342)

La Constitución es el ordenamiento fundamental y supremo del Estado que establece su forma y la de su gobierno; crea y estructura sus órganos primarios; proclama los principios políticos, sociales y económicos sobre los que se basan la organización y teleología estatales; regula sustantiva y controla adjetivamente el poder público en beneficio de los gobernados. Su legitimidad deriva de la autenticidad-

del órgano que la crea. (Pág. 376)

Las decisiones fundamentales que sustentan y caracterizan a un orden constitucional, están en íntima relación con los factores reales de poder. (Pág. 406)

La Constitución recibe denominaciones como: ley fundamental del Estado, ley primaria, fuente de validez -- formal de normas secundarias, ley suprema. (Pág. 412)

El principio de supremacía constitucional se -- consagra en el artículo 133 de este ordenamiento que se -- complementa a su vez con el de rigidez que se estatuye en el artículo 135 del ordenamiento supremo y que atiende al -- aseguramiento y efectividad constitucionales, aunque señala también los medios para que sea reformada. (Pág. 423)

Existe un mecanismo de control constitucional -- a través del juicio de amparo y cuando se habla de inviolabilidad constitucional se alude a la imposibilidad jurídica de que la ley fundamental sea desconocida mas que por el poder constituyente (el pueblo, la nación), por su expresión -- mayoritaria como lo preceptúa el artículo 136 de nuestro ordenamiento supremo.

Se puede apreciar, por la exposición que se ha hecho de los autores citados, que su preocupación principal se refiere a la fundamentación del ordenamiento jurídico que da sustentación y validez a las relaciones de todo -- orden que se producen en el Estado. Tratan de definir y con

ceptuar con el objeto de encontrar el sentido que anima - la síntesis representada por el Estado y explicar la interrelación de sus elementos dentro de un marco jurídico general, de carácter supremo.

Estos autores, dotados de una sensibilidad social superior, recogen las instituciones jurídicas por medio del análisis histórico, encontrando los elementos que las eslabonan y los objetivos a los que tienden, aunque a su vez influyen en la formación del criterio aplicado a la modificación de las instituciones jurídicas. Se da así una acción - de carácter recíproco entre estas últimas, producto del devenir histórico y la actuación que aquellos ejercen sobre - éste.

Haciendo referencia de todo lo anterior con respecto a la justificación del Poder Ejecutivo dentro de la - trilogía de poderes estatuido por la Constitución, se tiene su explicación jurídica en el equilibrio que debe existir - en el ejercicio del poder o imperio inherente a las atribuciones del Estado y que le es necesario para cumplimentar - sus fines a través de la administración de los negocios públicos a aquel encomendados.

Constitucionalmente se regula el Poder Ejecutivo en el capítulo tercero de la Constitución Política de los - Estados Unidos Mexicanos, en el que se delinea y diferencia de los otros poderes, estableciéndose, al mismo tiempo, sus

relaciones con éstos y en donde se encuentra la justificación y apoyo, en su artículo 90, de creación de una dependencia de este poder que coadyuve en la esfera administrativa al despacho de los asuntos relacionados con la explotación de los recursos del mar.

La naturaleza de las Secretarías de Estados administrativa puesto que son los elementos a través de los cuales el Poder Ejecutivo lleva a cabo las tareas que se le han encomendado en base a la división de poderes y por lo tanto de funciones que la Constitución le establece, y como aplicación práctica del principio de división del trabajo. Sus objetivos están determinados por la función encomendada y varía según el ramo asignado a cada Secretaría de Estado.

La forma de la Secretaría de Recursos Marinos quedaría configurada por: un Secretario, auxiliado por un Subsecretario y el Oficial Mayor y las correspondientes Direcciones y Departamentos; distribuyendo entre los dos últimos las tareas a realizar, que serían las de investigación, prospección y explotación de los recursos marinos. Interviniendo la citada Secretaría en las demás fases del proceso productivo, industrializador y distributivo con -- juntamente con los demás componentes del Poder Ejecutivo, Secretarías y Departamentos, en sus respectivas competencias, coordinando todo este esfuerzo por medio de su su --

pervisión y asesoramiento.

Las razones para la creación de la Secretaría que se propone son de orden histórico y práctico, ya que no se registra en el devenir del Estado Mexicano un organismo tal que se haya avocado al conocimiento y resolución de los problemas del mar; siendo el aspecto práctico el de lograr un mejor nivel de vida a través de la explotación de los productos marinos con la correspondiente creación de empleos y posibles exportaciones una vez saturado el mercado nacional, y un régimen alimenticio adecuado de nuestra población que se contiene en un territorio dotado de los bastos recursos materia de esta tesis.

En un ordenamiento constitucional como el mexicano, se debe encontrar el fundamento aplicable a la nueva situación que en este trabajo se propone, y que permitiría al Estado cumplir con su finalidad que es el bienestar público, que quedaría cumplimentado en el caso que nos ocupa, por la creación de la Secretaría de Recursos Marinos.

El artículo 27 constitucional preceptúa:
"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los compo-

mentos de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos;

"Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores;"

"En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes."

"La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea -

de base desde la cual se mide el mar territorial."

El artículo 27 constitucional traduce la preocupación del Constituyente de 1917, que se propuso asegurar -- para la nación la explotación de los recursos marinos, otorgando a la materia marítima rango federal, y aunque se hace la salvedad expresa de que a esta explotación podrán tener acceso los particulares, solo se da mediante concesión otorgada por el Ejecutivo Federal; y cuando se trate de extranjeros se exige, además, la intervención de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Tomando en cuenta la fecha en que fue elaborada nuestra Carta Política Fundamental, es admirable el tacto de los Constituyentes de 1917 que no podían tener en cuenta los considerables avances de la ciencia y técnica actuales. No obstante, están cubiertos los aspectos jurídicos fundamentales complementados por las reformas y adiciones a este artículo.

Dentro del capítulo II que trata de las partes integrantes de la Federación y del territorio nacional, el artículo 42 constitucional estatuye: "El territorio nacional comprende: I. El de las partes de la Federación. II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes. III. El de las Islas de Guadalupe y de las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico. IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y --

arrecifes. V. Las aguas de los mares territoriales en la -- extensión y términos que fije el Derecho Internacional y -- las marítimas interiores."

Si en el artículo 27 Constitucional se sientan las bases del dominio directo de la nación sobre su territorio y su transmisión a los particulares, constituyendo la propiedad privada, fijando el tipo de política y régimen económico del Estado Mexicano, en el artículo 42 del mismo ordenamiento, se especifican los componentes que constituyen a uno de sus elementos que es el territorio.

El artículo 48 constitucional complementa el tema territorial marítimo: "Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del gobierno de la federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción -- los Estados."

El artículo 48 trasluce la idea legislativa en- derezada a determinar con precisión lo que constituye la parte marítima del territorio nacional y es de tipo enunciativo.

En el capítulo III, que trata de las facultades del Congreso, el artículo 73 constitucional, en sus fraccio-

nes X, XIII y XVII, se refiere a la materia marítima.

Artículo 73 constitucional: El Congreso tiene facultad: fracción X. "Para legislar en toda la República-- sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, -- comercio, etc....."

Se sabe que los mayores depósitos de hidrocarburos se encuentran en el área marítima, así como que el -- potencial minero de este sector es prácticamente ilimitado; -- también, que el comercio que se realiza actualmente es, en un altísimo porcentaje, utilizando la vía marítima. En cuanto a la energía eléctrica, su obtención a partir del oleaje del mar es ya un hecho aun cuando actualmente se encuentran en etapa experimental.

Artículo 73 constitucional, fracción XIII. -- "Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al Derecho Marítimo de paz y guerra".

La primera parte de este texto alude a circunstancias de conflicto internacional, mas la parte relevante a este trabajo es el de la expedición de leyes en el ámbito del derecho marítimo con lo que se afirma la idea de hacer a este derecho de la competencia federal, denotando la importancia que se le confiere.

Artículo 73 constitucional, fracción XVII. - "Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y-

sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y --
aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal."

Sabido es que el mar representa una vía de comu-
nicación de primer orden, tanto de transporte de carga como-
de pasajeros, encontrándose aquí de nuevo la explotación del
medio acuático en general.

En el capítulo III de la Constitución , que --
trata de las facultades y obligaciones del Presidente, el --
artículo 89, en su fracción XIII, dice: "Habilitar toda cla-
se de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, -
y designar su ubicación."

Esta disposición pertenece al ramo administra-
tivo, y faculta al Ejecutivo a proveer, dentro de la esfera -
de sus atribuciones, al ámbito marítimo. Lo relativo a las -
aduanas, así como lo que respecta a su localización, son de-
carácter fiscal, de estrategia económica.

El Estado se allega los medios económicos ne-
cesarios para la consecución de sus fines a través de los --
impuestos, los derechos y los aprovechamientos. Las percep-
ciones del segundo tipo, que son las que se perciben en las
aduanas, bien administradas, serían un importante renglón -
de ingresos para el Estado.

El fundamento constitucional para la creación
de una nueva Secretaría de Estado, que en esta tesis se propo-
ne, avocada a administrar la explotación de los recursos ma-

rinos nacionales, se encuentra en el artículo 90 constitucional que a la letra dice: "Para el despacho del orden administrativo de la Federación, habrá un número de secretarios que establezca el Congreso por una ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría."

La ley a que se hace alusión en el artículo que se acaba de citar es la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Dentro del despacho de los asuntos del ramo judicial, comprendido en el capítulo IV, del Poder Judicial, se contiene el artículo 104 constitucional. Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:II. "De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo."

Una vez más se encuentra aquí el nivel de carácter federal que se da a lo marítimo, ya que por el tratamiento que nuestra ley fundamental le otorga, los conflictos de este ramo serán ventilados en tribunales de jurisdicción federal, con lo que nuevamente se confirma la mentalidad legislativa del Constituyente de 1917 para dar seguridad en un renglón tan importante para el país como es la explotación de los recursos marítimos.

En suma. El contenido del presente capítulo--- trata de fundamentar la proposición de crear una Secretaría de Recursos Marinos, tanto desde el punto de vista teórico - como de la perspectiva del derecho positivo vigente.

SIBLIOGRAFIA UTILIZADA EN EL III CAPITULO

Lasalle Fernando, ¿Qué es una Constitución? (. Introducción de Franz Mehring), Ediciones Siglo Veinte, Buenos-Aires, 1964

Loewenstein Karl, Teoría de la Constitución, Ediciones--Ariel, Barcelona, 1964

Burgoa Orihuela Ignacio, Derecho Constitucional Mexicano, Editorial Porrúa, S.A., México, 1973

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,--
Edición Popular de la Cámara de Diputados, 1981

CAPITULO

IV

DERECHO

COMPARADO.

En la última parte del capítulo precedente se trató lo relativo al Derecho Internacional. En este capítulo cuarto se incursionará en el Derecho Comparado, que en cierto modo tiene relación con lo internacional.

¿ Porqué de la inclusión del Derecho Comparado en este trabajo? Esto está relacionado -- con algunos temas anteriormente tratados en el curso de esta tesis y con otros que a continuación voy a exponer.

Se ha dicho ya que nuestra legislación marítima es de reciente creación y por lo tanto no ha tenido o dispuesto del tiempo necesario para valorar sus logros y mucho menos para abarcar nuestra realidad en constante cambio, crecimiento y evolución.

Cuando se tiene ante sí un panorama nuevo, imprevisto hasta cierto punto, se tiende a acudir, en son de referencia, a instituciones creadas por otros derechos y que regulan ya esas materias - en sus respectivos países donde se dan. Y es natural que así suceda, pues, si atendemos a la creación y desarrollo de las instituciones jurídicas de países relativamente jóvenes o simplemente, menos viejos que otros, nos encontramos con que estos Estados de más reciente creación se inspiran y en casos hasta

se podría decir, calcan, en las instituciones de esos países, que, con referencia a ellos, tienen ya un mejor asentamiento en razón directa del tiempo y por lo tanto han estado en posibilidad de desarrollarlas.

Tomemos el caso de nuestro país.

México, como todos los países americanos, pertenece al tronco de las culturas europeas dando el fenómeno de colonización y la correspondiente aculturación que sufrimos por parte de éstas.

Sin dejar de considerar el hecho histórico, comprobado y comprobable de que, al contacto de dos culturas, estas se influyen mutuamente en alguna medida, aunque esta sea mínima y casi imperceptible, se ve que, por el hecho de la misma violencia de la imposición que de su cultura hicieron los europeos en nuestro continente tratando de sofocar y aún de hacer desaparecer todo vestigio de las manifestaciones de las culturas autóctonas, no se trata de una mezcla o combinación, no se trata de que las culturas autóctonas hallan participado con las europeas en un proceso evolutivo conjunto y desde el punto de vista que nos ocupa, de las instituciones jurídicas, diera como resultado y al cabo del tiempo un producto nuevo resultado de la citada mezcla; no, sencillamente los europeos impusieron su cultura a los conquistados, tomada aquella como el conjunto de todos los aspectos

que la constituyen, es decir, esta tomada en su sentido más amplio y global. Enmarca lo social, lo político y lo económico.

Trasladando ya esta realidad histórica a nuestra legislación, vemos que efectivamente ésta se inspira directamente en la española, la cual lo hace a su vez de la francesa.

Al surgir nuestro país a la vida económica moderna y concretamente a partir de la Independencia, penetran, ya con mayor determinación, corrientes de pensamiento filosófico, ideas políticas y formas económicas de origen europeo que influyen nuestra evolución y desarrollo.

Las logias escocesa y yorquina; las ideas de liberalismo burgués; posteriormente, en la etapa del porfirismo, la implantación del positivismo. He aquí influencias determinantes en nuestro país.

En todo este proceso evolutivo el país descuida renglones que podrían haber desarrollado su economía y por lo tanto, fortalecido su independencia política.

Si juzgamos por los resultados veremos que México no posee una economía desarrollada y esto se dice así, fácilmente, pero detrás de ello se encuentra la imprevisión, la desorganización y la anarquía; el desconocimiento de nuestras necesidades y -

su estudio correspondiente con el objetivo de solucionarlas.

Llega el momento en que nos damos cuenta y ahora sí, por comparación de otros países desarrollados, que es perentorio desenvolver nuestra economía de una manera armónica que es en lo que consiste el verdadero avance, dando énfasis a los recursos que nos son más asequibles o abundantes.

No hay más que observar a los países que poseen una alta técnica y que generalmente carecen de territorio de dimensiones adecuadas a sus necesidades, lo que los llevó al coloniaje y actualmente a lo que se ha dado en llamar neocolonialismo, para percatarnos de que utilizan lo que poseen, su técnica, para progresar y también para penetrar a otros países. Aspecto que ya se ha tratado anteriormente y que seguirá mencionándose en el curso de este trabajo.

Concretamente. Vemos como nuestro país al hacer consciente lo que los mares significan para su supervivencia, vuelve los ojos a los países desarrollados en busca de instituciones que lo orienten en la creación de una propia; mas se encuentra con la situación que en el ramo concreto que se propone en esta tesis, o sea, la creación de un organismo estatal, específicamente una Secretaría de Estado que se ocupe de lo concerniente a todo lo referente a los

recursos marinos de que disponemos, no existen antecedentes en otras legislaciones contemporáneas.

Se encuentran sí, ejemplos de organismos avocados directamente a lo mercante marítimo, mas ninguno de la especie que se propone. Podemos citar a Francia cuyo comercio marítimo se encuentra regulado por la Secretaría General de Marina Mercante, organizada conforme a la ley de 28 de febrero de 1948. En los E.E. U.U. se da un organismo autónomo llamado Administración Marítima, establecido en el año de 1950 y que substituyó a la antigua Comisión Marítima que se encargaba de realizar los programas autorizados -- por el acta de Marina Mercante de 1936. En Argentina esta el Consejo Nacional de la Marina Mercante; y en el Brasil, la Comisión de Marina Mercante creada por decreto el 7 de marzo de 1941, vinculada al Ministerio de Transportes y que goza de autonomía administrativa y financiera.

No obstante que en el mundo contemporáneo existen más de una centena de países con litorales marítimos, solamente 19 cuentan con estructuras administrativas que en forma exclusiva (Ministerios de Pesquerías) o combinada, tratan del estudio y aprovechamiento de ciertos recursos oceánicos: Botswana, Canadá, Tchad, Dinamarca, Irlanda, Islandia, Jamaica, Mauritania, Noruega, Países Bajos, Perú, Inglaterra,

República Democrática de Corea, República Popular China, Sri Lanka, Surinam, Trinidad Tobago, Uganda y URSS.

Los Ministerios de Recursos Naturales -- son de muy reciente creación y no suman más de trece: Ecuador, Filipinas, Haití, Honduras, Irán, Kenia, Líbano, Malawi, Mauricio, Nigeria, Pakistán, Tanzania y Turquía.

Hay todavía otro ejemplo de intento de solución de los problemas del mar, constituido por los siguiente documentos: 1) Cámara de Diputados crea el Ministerio del Mar (Mensaje) , Comisión de Gobierno Interior, Bol. # 627-(71)-1, Santiago de Chile, 1º de marzo de 1971, Salvador Allende Gossens y Humberto Mertonés; y, 2) Subcomisión encargada de estudiar el Proyecto de Ley de Origen, en un mensaje que crea el Ministerio del Mar. Comisión de Gobierno Interior, - Cámara de Diputados, República de Chile. Sesión # 39 de 30 de junio de 1971.

Por todo lo anterior, que vislumbran a ser los datos que reflejan la situación en que se encuentra la materia del tema que nos ocupa en cuanto al Derecho Comparado se refiere, se puede constatar fácilmente que para el efecto de la construcción y desarrollo de un organismo que se avoque al estudio y solución de los problemas del mar, nos encontramos ante la situación de que, si descontamos el ejemplo del --

Ministerio del Mar, instituido por el Doctor Salvador Allende Gossens que arriba se menciona y que no dispuso del suficiente tiempo para demostrar sus bondades y aciertos, no se cuenta con ningún antecedente al respecto, por lo que debemos concluir que ha llegado el momento de crear algo sin partir mas que de la propia experiencia, de la propia intuición.

Para proporcionar una idea más amplia acerca de lo que constituye la materia de este capítulo, se debe mencionar o más bien, enumerar, las partes que constituyen el derecho del mar:

1.- Fuentes y desarrollo, sobre todo en el aspecto internacional. 2.- El alta mar. 3.- Las aguas territoriales. 4.- Bahías y golfos. 5.- Estrechos y canales. 6.- Ríos. 7.- Régimen legal de los buques de guerra y de los mercantes. 8.- Codificación internacional de la navegación, comercio de ultramar y pesquerías.

También integra el derecho del mar el derecho internacional del mar en tiempos de guerra y que se constituye con: 1.- Las reglas generales sobre guerra naval. 2.- Fuerzas navales de los beligerantes. 3.- La determinación del área en que se desarrolla la guerra naval. 4.- Consecuencias del rompimiento de hostilidades en el ámbito marítimo. 5.- Reglamentación de la presa marítima. 6.- Neutralidad. 7.- Contrabando. 8.- Bloqueos. 9.- El de

recho de visita, investigación y captura. 10.- Tribunales de presa y capturas navales en tiempo de guerra.

Las costumbres y los tratados en la ley marítima internacional, han tenido y tienen una preponderancia y una vigencia indiscutible y determinante en la elaboración y efectividad del derecho del mar.

A través de la aplicación de las costumbres y de los tratados, se ha fijado la posición de los países con respecto a los diferentes aspectos del Derecho del Mar, influyendo, al mismo tiempo, sus legislaciones nacionales e incidiendo en el desarrollo y consolidación de esta materia, que cada día va adentrándose en la conciencia de los gobiernos para constreñirlos a actuar con respecto a las soluciones que plantea la presencia omnímoda del mar.

El alta mar no es de ningún país en particular, sino que es un patrimonio común de todos los países del mundo y es libre como el espacio superyacente y el subsuelo marítimo correspondiente a estas áreas.

La conferencia de la Hagué, de 1930, codificó y definió lo que se debe entender por mar territorial, colocándolo dentro del límite de tres millas marinas. Con respecto a esta materia se pronunciaron también la Comisión de Derecho Internacional y la Conferencia de Génova sobre el mar de 1958 y 1960.

Hay que hacer notar que el Derecho del Mar, sobre todo en el ámbito internacional es la obra de los países que dieron origen al comercio marítimo en la antigüedad y, modernamente, a los países que reputamos como desarrollados. Presentándose el fenómeno de que, todos los demás países que gravitan en su esfera de influencia, han adoptado de una manera o de otra y en muchas ocasiones -- se puede decir, calcado, las codificaciones que al respecto han elaborado estas naciones poderosas e influyentes y que no tienen otro objeto que cuidar y salvaguardar sus intereses particulares como naciones predominantes que actúan unas veces por su cuenta y otras en grupo o bloque, en defensa de intereses individuales o comunes, según el caso.

Los países desarrollados, industrializados, a los que hago mención, son: los Estados Unidos de Norte América, Francia, Inglaterra, Alemania. Con menos fuerza e influencia pero todavía muy por encima de los demás países se encuentran: Holanda, Suecia, Noruega, Dinamarca.

Los países de América, Asia, Africa y la misma Australia, están supeditados a alguna o algunas de estas naciones, o incluídas en algún bloque y bajo la correspondiente dominación, o como área de influencia y punto estratégico de las potencias mundiales.

Esto, hasta cierto punto y con cierta relatividad, ya que como se sabe, por el juego mismo de las fuerzas ocu

nómicas que califican el quehacer político de los diferentes países, la Nación verdaderamente predominante en el bloque capitalista lo es los Estados Unidos de Norteamérica y en el socialista, Rusia.

Para aclarar más esta situación de hegemonía de estos dos países sobre los que se encuentran dentro de sus respectivos bloques o áreas de influencia, citaré algunos ejemplos prácticos de las maneras como influyen -- y determinan, por así decirlo, la vida toda de esos países sujetos a ellos.

La Administración Pública Francesa ha tenido -- necesariamente que hacer intervenir en su administración a las máquinas computadoras de naturaleza electrónica -- cuyas patentes y firmas que las manejan son en su casi -- totalidad, norteamericanas. Es el caso que como este tipo de máquinas que intervienen en la computación de datos cuando el volumen actual de ellos no se podrían manejar en otra forma, se modifican y cambian sus modelos -- constantemente, alcanzando un altísimo costo, se ha hecho usual el que no se compren sino que se alquilen.

Se ha dicho que el acto político de los Estados Unidos de Norte América determinando proporcionar más estas máquinas al gobierno francés, por ese solo hecho se sacaría de balance toda la estabilidad de este gobierno ya que, para no ir más lejos, no se tendrían en tiem-

po los cálculos necesarios para emitir el presupuesto de ingresos y el correspondiente de egresos.

Inglaterra viene a ser la punta de lanza a través de la cual el país Estados Unidos de Norte América ha intentado siempre penetrar el mercado común europeo y que en un pasado reciente ha logrado su intento.

Alemania, desde las guerras mundiales fué prácticamente repartida entre las potencias triunfantes so pretexto de amortizar el pago de lo que constituiría la deuda de guerra. Los Estados Unidos se quedaron con las principales firmas alemanas de las que citaremos solamente a la Volkswagen.

Países como Holanda y los nórdicos vienen a recaer en lo que se podría denominar en la jerga internacionalista como potencias medianas y no tienen en realidad mayor influencia en los destinos de las demás naciones. Esto debido a la situación actual que guarda el capitalismo que ha alcanzado su etapa monopolista, imperialista.

Todos estos países desarrollados, poseen marinas que, sin excepción, están diseñadas para servir a los propósitos mercantiles, existiendo organismos de investigación aplicada en algunos de los ramos que interesan a las economías de los países, pero, y esto es lo importante, desmembradas y sin formar un conjunto armóni

co del que se ocupe un organismo especializado, tal como el que aquí se propone, que las abarque y unifique.

Curiosamente y como señalan, a mi parecer acertadamente la casi totalidad de autores tanto de Derecho Internacional como de Derecho Marítimo, se registra en el ámbito del Derecho Marítimo Comparado, un paralelismo, una similitud en la codificación marítima de los países que sorprendería de no mediar las características comunes que impone la presencia misma del fenómeno físico -- del mar, sin importar ni latitud, ni ninguna otra consideración que pudiera influir para hacer del Derecho Marítimo, patrimonio exclusivo de una sola nación o de un país en particular. El Derecho Marítimo tiende a convertirse, cada vez más, en un derecho supranacional.

El Derecho del Mar en tiempo de guerra con su reglamentación de la misma, de las fuerzas empleadas, -- del teatro elegido para su desarrollo, de su declaración cuando se da en el ámbito marítimo, cuando se pronuncia sobre las presas marítimas en tiempo de guerra y de paz, cuando trata de la neutralidad, del contrabando, de los bloqueos, del derecho de visita, de los tribunales que dictaminan sobre las capturas en el mar y hasta cuando habla a futuro acerca de lo que constituiría el Derecho del Mar, cuando se tratan todas estas materias que constituyen, unidas, el Derecho Marítimo, se advierten simi-

litudes que se explican porque las codificaciones particulares de cada nación y los tratados, convenciones y -- conferencias internacionales, se califican mutuamente, -- interactuando en una forma que podríamos llamar sinérgica, utilizando un término específicamente de la sociología.

Volvemos a notar aquí y tenemos que resaltar el hecho de que nuestros países, simples proveedores hasta ahora de materias primas y como pueblos que no han alcanzado un desarrollo político discursivo y actuante, no -- intervienen directamente en este quehacer marítimo internacional total ya que, por ejemplo, en materia de guerra marítima no declaramos ni reglamentamos nada sino que -- seguimos al país que predomina en nuestra área y guía la marcha de los acontecimientos y que nos obliga a permanecer con él en el triunfo o la derrota, con todas sus -- consecuencias que ya sabemos por experiencia histórica -- que nunca nos son favorables y a menudo se reducen a que continuemos en un sometimiento y estado de explotación y dependencia cada vez más acentuado.

Cuando se examina la información proporcionada por las embajadas de los diferentes países y la que nos -- dan los autores autorizados en el tema que nos ocupa, nos tenemos que percatar que esos hechos y fenómenos de los -- cuales se da noticia, son experiencias ajenas que se die-

ron y dan en situaciones y circunstancias geográficas, climatológicas, de momento histórico determinado y en general, físicas y sociales diferentes de las de nuestros pueblos, tenemos que volver a la idea que motivó este trabajo y que constituye también su objeto y que es la de crear conciencia de nuestra problemática nacional total que no está desvinculada de la de los demás pueblos tanto de nuestro continente como de la de otros; problemática que descansa esencialmente sobre una base económica con sus necesarias ramificaciones en lo político y que, dado el tema escogido dentro de esta problemática se refiere a lo marítimo.

Llegó el momento en que la magnitud del problema planteado por la creciente población y la toma de conciencia de la desigualdad que prevalece, rompe con los viejos cauces por los que se manejaba el problema que no obstante nunca tuvo solución aceptable ni aún a nivel de las circunstancias del pasado inmediato.

El nuevo planteamiento requiere de nuevas soluciones.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DE INFORMACION UTILIZADAS

EN EL CAPITULO IV

Sepulveda César, Curso de Derecho Internacional Público, --
Editorial Porrúa, Mex. 1960

Sierra Méndez Justo, Lecciones de Derecho Marítimo Interna-
cional, citado por Guillermo Tardiff en Historia General del
Comercio Exterior Mexicano

United Nations, Laws and Regulations on the Regime of the --
High Seas. 1977

Revue de Droit Maritime Comparé, 1920-1929

Revue Trimestrielle de Droit Commercial, 1967-1977

Revista Española de Derecho Marítimo, 1967-1977

Colombos John C., International Sea Law, Longmans, Green and-
Co. Ltd., Estados Unidos 1962

CAPITULO

V

REFERENCIA A LA SITUACION
ACTUAL
EN QUE SE ENCUENTRA
NUESTRO COMERCIO MARITIMO.

a) Organismos descentralizados.- Careciendo de un organismo como el que se propone y que es el motivo y título de este trabajo de tesis profesional y no disponiendo de antecedentes al respecto que sirvieran de modelo o guía para su creación, ahora se debe hablar acerca de aquellos organismos y agrupaciones que, formando parte importante de nuestra economía -- dentro del ramo del comercio marítimo, constituyen el intento de encauzar la actividad conectada con el medio acuático en general y para los fines que se proponen, con lo marítimo en particular.

Lo que se quiere decir es que, no teniendo una referencia directa y general que abarque la reglamentación y aprovechamiento de nuestros recursos marinos, se tiene necesariamente que hablar de -- los organismos ya existentes y estos están referidos directamente a lo mercantil, a la actividad de este tipo que se realiza por agua y como ya se dijo y para los fines específicos de este trabajo, por mar; aunque lo primero no quede excluido, naturalmente.

Se impone pues exponer, tal como se ha organizado el capítulo presente, lo referente a los organismos descentralizados; sin olvidar los de participación estatal que se describirán en este mismo inciso.

Habrá que comenzar por decir que existen

en México dos organismos descentralizados que abarcan materia marítima y que son : Petróleos Mexicanos y Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. De los cuales se tratará en primer lugar lo referente a Petróleos Mexicanos (PEMEX)

Petróleos Mexicanos es el organismo descentralizado por excelencia, pues además de ser el más importante es el que tiene mayor presupuesto.

Antes de seguir adelante, sería útil el explicarnos el porqué de que tal institución, Pemex, sea una empresa descentralizada.

Nos ocuparemos en primer término de la parte correspondiente a la teoría y concepto de lo -- que, dentro de la Administración Pública se entiende por descentralización.

Siguiendo al maestro Gabino Fraga, se puede escindir la descentralización administrativa en descentralización por región, por servicio y por colaboración.

Según el mismo maestro Fraga se puede -- caracterizar la descentralización como una necesidad que surge dentro de la misma Administración Pública -- para el efecto de suministrar o prestar un determinado servicio encomendado a la misma en forma eficiente y que se corresponda con la situación real en que se encuentra la necesidad que se tiende a cubrir con él.

Conviene en vez de hacer participar en el manejo del servicio a los mismos que se van a beneficiar de éste, dotándolo de una personalidad jurídica y de un presupuesto propios. Al mismo tiempo, el vínculo de jerarquía que une y unifica a los órganos de la Administración, no opera. No hay que confundir -- con la situación en que se encuentra, por ejemplo, el D.F., en que se dan también las características de -- personalidad y patrimonio propios y que sin embargo -- esta vinculado dentro de la Administración con el nexo de la jerarquía. No, en el caso no es así. El -- punto clave de la descentralización consiste precisamente en que, con respecto al órgano descentralizado, no se da el nexo de jerarquía y que se ha diseñado, -- digámoslo así, para que la empresa de que se trate se desarrolle atendiendo a los cánones de una empresa -- privada. Como ejemplo , en el mes de agosto de 1976, se dió una declaración del entonces Director de Pemex, Ing. Jorge Díaz Serrano , en que, entre otros conceptos y puntos de vista acerca de esta institución y -- que han servido para conformarla hasta el presente y planeamos el desarrollo para el futuro, dijo que no era conveniente el transformar a Pemex en una Secretaría de Estado si se quería que la institución, dedicada a la explotación y beneficio de los hidrocarburos, siguiera rindiendo y progresando con el ritmo que lo ha hecho.

En cuanto a su organización, Pemex está constituido como cualquier organismo o empresa privada en la que el Consejo de Administración es el elemento rector y que en este caso está compuesto por nueve miembros de los cuales cinco son designados directamente por el Ejecutivo Federal y el resto por la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Comercio, con lo que se asegura el predominio de los intereses nacionales y comunitarios sobre los de carácter privado.

Pemex realiza trabajos de exploración y explotación que soportan su producción industrial; asimismo lleva a cabo actividades comerciales dentro de las cuales la rama del transporte no deja de tener una gran preponderancia.

Muy importante es el renglón de financiamiento que está constituido por el crédito interno y el externo, explicitando Pemex el origen de sus recursos como sigue: propios, 66.04%; extraordinarios 2.99%; financiamientos 28.36%; existencia inicial 2.61%.

Clasifica también gastos de operación 43.16%; inversiones 19.42%; liquidación de pasivo 7.19%; operaciones ajenas 7.30%; enteros Tesorería Federal 0.28%; existencia final 7.81%; impuestos 14.84%.

Dispone Petróleos Mexicanos de una basta red de buques en operación y de terminales de almacenamiento y embarque marítimos.

Después de haber expuesto el esquema general de la institución Petróleos Mexicanos corresponde -- ahora emitir un juicio crítico a su respecto para encuadrarla dentro de los fines del presente trabajo.

Pemex es un ejemplo de lo que constituye una empresa que funciona y está en camino de cumplimentar sus fines y en donde el importante renglón de los -- transportes ha alcanzado gran eficiencia.

En cuanto a su flota se hace patente que la disponibilidad de buques que la forman hace necesario el fletar otros barcos pertenecientes a otras instituciones, generalmente de otras nacionalidades, lo -- cual representa para el país una pérdida o cuando menos, el dejar de percibir una ganancia. Este faltante de equipo flotante podría ser producido en nuestro -- país.

En cuanto a su crédito, a pesar de que en México se cuenta con la suficiente capacidad económica -- si no en el sector público sí en el privado, se recurre a la importación de capitales lo que constituye -- un creciente endeudamiento económico y dependencia -- del exterior, lo que contribuye a que los países exportadores de capital nos influyan y dominen retardando nuestra verdadera independencia que tiene bases -- dudablemente económicas.

Las principales fuentes externas de aprovisionamiento en cuanto a Pemex son: Chase Manhattan Bank; Kuhn Loeb Co. y First Boston Ltd. (Europa); Singer y Friendlander Ltd.; Bayerische Landsbnk; The Prudential Insurance Co. of America.

Para la compra de los barcos holandeses se continuó operando con Stichting Nederlandsche.

Finalmente, se contrataron créditos revolventes en el exterior por un total de 5,187 millones.

Este es el panorama general de esta institución descentralizada tan importante para nuestro desarrollo e independencia.

Toca ahora tratar lo referente a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos - - (CPFISC).

Este organismo, ahora descentralizado, comenzó sus operaciones como de participación estatal con la denominación de Constructora del Sur, S. A. de C. V. y se constituyó como tal el 22 de septiembre de -- 1949 con la finalidad de construir, adquirir, operar y explotar caminos, carreteras y puentes de peaje en la República Mexicana. Posteriormente, el 23 de agosto de 1956, cambió a Caminos Federales de Ingresos, S.A. de C.V. . Más adelante devino en Caminos Federales de Ingresos , creado por Decreto de 25 de julio -

de 1958 y erigido en organismo descentralizado. El 25 de marzo de 1959, por otro Decreto que abroga el anterior, se denomina Caminos y Puentes Federales de Ingresos y continúa siendo organismo descentralizado. Por último, y por Decreto de 27 de junio de 1963, publicado en el Diario Oficial de 29 de junio de 1963, vigente a la fecha, se crea el organismo descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos .

La razón por la que se incluye este organismo es por la que se deriva de la fracción VII del Decreto de que se trata y que en su parte conducente establece que..... "la Secretaría de Marina conservará bajo su vigilancia los transbordadores a que se refiere la fracción IV", en la cual se especifica que - "..... la operación de los transbordadores se hará de acuerdo con los requisitos de la misma Secretaría de Estado mencionada".

Existe, además, un organismo que con el rango de Subdirección de Embarcaciones, creada el 10 de enero de 1974, forma parte de la institución que nos ocupa y que coordina los aspectos técnicos, operativos y administrativos, así como las superintendencias generales del Pacífico y las del Sureste y los departamentos a su cargo.

Además de todas las funciones que lleva a cabo esta Subdirección, que son sobretodo de vigilancia, y con el fin de que se efectúe el buen funcionamiento de las instalaciones y equipo flotante, y de que se cumpla con lo establecido en las leyes marítimas y convenciones internacionales, sirve para coordinar las actividades que conjunta y complementariamente -- llevan a cabo la Secretaría de Marina, la de Obras Públicas, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos y la Asociación Mexicana de Caminos.

Por el panorama que antecede CPFISC es un organismo sumamente importante dentro de la economía nacional dentro del campo de las comunicaciones.

Su material flotante encaja en la denominación de transbordadores y a continuación damos el -- arqueo total nacional de nuestra marina mercante para dar idea de la proporción que representa el organismo que analizamos: 31% corresponde a la flota de altura y cabotaje de Pemex; 26% a la industria pesquera; -- 25.8% al cabotaje, servicios públicos, recreo y servicios especiales; 9.8% a Transportación Marítima Mexicana (TMM); 3.7% a Navimex; 3.7% CPFISC.

CPFISC, constituye otro ejemplo de lo que una empresa descentralizada significa en cuanto a sus métodos propios de organización, funcionamiento y ma-

neje financiero.

Esta empresa cien por ciento del Estado, aplica los remanentes que resultan de haber cubierto la -- amortización del capital, a la construcción de nuevas vías de comunicación y adquisición de nuevos transbordadores con el objeto de incorporar a los grupos sociales marginados e integrar las regiones apartadas -- de manera que participen en forma unificada, en el -- desarrollo general del país.

Se tiende a que los caminos de cuota y los transbordadores cubran la totalidad del territorio nacional, sobreponiéndose a los problemas que presenta la topografía de nuestro país, constituyendo auténticos puentes marítimos que coadyuven al desarrollo económico, aún en ramas tales como el turismo.

Todo esto se logra mediante el cobro de las cuotas por derecho de tránsito de las obras a cargo del organismo en cuestión y que atienden principalmente a su régimen financiero, sin descuidar la economía y ahorro de los usuarios.

Siendo esta la visión general de la institución que arriba reseñamos, trataremos de extraer -- enseñanzas y consecuencias en relación con el presente estudio.

CPFISC cumple con los propósitos asignados

a juzgar por sus rendimientos a la fecha. Por lo tanto creo se podría tomar como guía para la creación de organismos similares cuando esto se haga necesario.

CPFISC está en constante expansión, lo que redundará en una mejor comunicación del país, ya que integra así los centros de producción con los de consumo.

Mucho se ha hablado de que México produzca su propia flota mercante, cosa factible de no mediar la indiferencia que ha caracterizado a períodos anteriores de gobierno. Al parecer la presente administración tiene la intención de dar alguna solución al problema marítimo de México, aunque sea en forma parcial y referida específicamente a la pesca.

Nosotros no somos un país que por la naturaleza de su suelo, topografía y clima, seamos predominantemente agrícola ya que en todo caso, lo seríamos-minero. Pero contamos con casi diez mil kilómetros de costas y ahora con un mar patrimonial que abarca ya - las doscientas millas y esto significa algo.

CPFISC al igual que todos los organismos referidos a lo marítimo, son susceptibles de alcanzar la autosuficiencia en base de una planeación a nivel gubernamental, los capacite y dirija o asesore para alcanzar sus fines.

b) Sociedades Cooperativas.- La Sociedad Cooperativa consiste en una asociación de individuos pertenecientes a la clase trabajadora y que tiene como objeto procurar el mejoramiento económico y social de éstos por medio de la acción conjunta en una obra colectiva.

He aquí las condiciones que según la ley, deben reunir las sociedades cooperativas de producción pesquera.

Según la fracción I del artículo 10. de la Ley -- General de Sociedades Cooperativas (LGSC), éstas deben integrarse por individuos de la clase trabajadora (pescadores de oficio) que aporten a la sociedad su trabajo personal.

Deben funcionar dentro de principios de igualdad - en derechos y obligaciones de sus miembros, de acuerdo a lo estatuido por la fracción II del artículo 10. de esta ley.

Según la fracción VI del artículo 32 de la Ley Federal para el Fomento de la Pesca (LFFP), debe estar integrada por no menos de 30 socios.

Según el artículo 10., fracción IV, tener capital-variable y duración indefinida.

Conceder a cada socio un solo voto.- LGSC. artículo 10. fracción V.

No perseguir lucro.- LGSC, artículo 10. fracción - VI.

Artículo 10. fracción VII de la LGSC; se estatuye - aquí el mejoramiento social y económico de sus asociados mediante la acción conjunta de éstos en una obra colectiva.

Artículo 10. fracción VIII, que ordena repartir los rendimientos a prorrata entre los socios en función del tiempo trabajado individualmente.

Las cooperativas ofrecen diversos tipos de beneficio, que son: capacitación, equipos, especies reservadas a cooperativas, servicios médicos, créditos, mejores precios, infraestructura y exención de impuestos de carácter federal (del timbre por cinco años, sobre la renta, sobre ingresos mercantiles).

Para constituir una cooperativa de producción pesquera se procede de la siguiente forma: reunión preliminar; obtención del permiso para su constitución de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE). Todo esto de acuerdo con lo especificado en el artículo 80. del Reglamento de la Ley Orgánica de la fracción I del artículo 27 Constitucional.

Existen dos modalidades en función de que las actividades de pesca se realicen en aguas ribereñas o en Alta Mar.

La última fase la constituye la autorización que otorgue la Secretaría de Comercio (SC) por medio de la Dirección General de Capacitación y Fomento Cooperativo, que es -- la encargada de estudiar la solicitud presentada.

El panorama cooperativista de nuestro país es bastante abigarrado ya que existen en todo el territorio nacional, es decir, en todos los estados de la República, -- que disponen de litorales.

Las especies marinas más explotadas de nuestras --- aguas son: abulón, atún, camarón, escama, langosta, ostión, sardina, almeja, cabrilla, ronco, tiburón, pulpo, charal.

Toda esta actividad se lleva a cabo tanto como pesca de altura como de ribera, predominando la segunda sobre la primera.

De la totalidad de cooperativas existentes en el país, la mayor parte se localiza en el litoral del Pacífico.

De la población dedicada a la actividad pesquera es ligeramente mayor la parte que corresponde a las cooperativas, siendo el resto pescadores libres.

Hay que mencionar ahora a los diferentes organismos estatales y de participación estatal que se relacionan con la pesca en general y con las cooperativas, en particular: en el plano de la investigación: Instituto Nacional de Pesca; Fideicomiso Unico para el Desarrollo de la Fauna y -- Flora Acuáticas (FUDFyFA); Fideicomiso para el Desarrollo de la Fauna Acuática (FIDEFA).

En el aspecto de planeación económica: Dirección de Planeación (SC); Comisión Nacional Consultiva de Pesca (CC);

Productos Pesqueros Mexicanos.

En financiamiento: Nacional Financiera, S.A. - -
(NAFINSA); Banco Nacional de Fomento Cooperativo (BANFOCO),
Fideicomiso Pesquero; Fideicomiso Educación Pesquera; - --
(FUDEFyFA).

Respecto a política tributaria: BANFOCO; Secretaria
ría de Hacienda y Crédito Público.

Comercio Exterior: Instituto Mexicano de Comercio-
Exterior (INCE); Banco Nacional de Comercio.

Comercialización: Productos Pesqueros Mexicanos.

Fomento general del sector: Subsecretaría de Pes -
ca; Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos - - -
(SARH); BANFOCO; FIDEFA; Fideicomiso Pesquero de Cooperati-
vas (FIPESCO); Comisión Nacional Consultiva de Pesca (SC);-
NAFINSA.

Capacitación: Secretaría de Educación Pública - --
(SEP); Subsecretaría de Pesca; Secretaría de Marina.

Asistencia técnica: Instituto Nacional de Pesca; -
FIPESCO; Centros Superiores; Organismos Internacionales.

Control de recursos: Subsecretaría de Pesca; Secre-
taría de Marina.

Las atribuciones de los órganos expresados en ma-
teria de pesca se encuentran en los siguientes instrumen-
tos: Secretaría de Comercio.- Ley de Secretarías y Departam-
entos de Estado, de 23 de diciembre de 1958, publicada en-

el Diario Oficial del 24 del mismo mes y año, artículo 8o. -

Subsecretaría de Pesca de la Secretaría de Comercio.- Creada por Acuerdo Presidencial de 30 de enero de 1971, publicado el 2 de febrero del mismo año y cuyos fundamentos se encuentran en los artículos 26 y 28 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y que delega en ella las facultades del ramo en los términos del artículo 8o. fracciones XVIII y XIX a XXV de la misma ley y sus reglamentos.

Existen otras direcciones y el Instituto Nacional de Pesca que dependen y complementan la labor que lleva a cabo la Subsecretaría de Pesca y son: Dirección General de Regiones Pesqueras; Dirección General de Tecnología Pesquera; Dirección General de Planeación y Promoción Pesquera; - Dirección General Jurídica.

Fideicomiso Pesquero, creado por la Ley de Impuestos sobre la Explotación Pesquera, de 31 de diciembre de 1951, derogado por la Ley de Impuestos y Derechos a la Explotación Pesquera, de diciembre de 1971.

PIDEFSA, creado conforme al Plan Nacional de Piscicultura y Pesca en Aguas Continentales y cuyo acuerdo de constitución se publicó en el Diario Oficial de 24 de agosto de 1972, quedando su desempeño a cargo de NAFINSA.

El fideicomiso para adquirir embarcaciones y bigones para la investigación y educación pesquera, fué creado en 1972 para dinamizar el sector administrativo pesquero.

FUDyFA, creado para la captura del camarón en 1972, realiza planes piloto y subsume cinco fideicomisos en este ramo.

Existen, asimismo, organismos autónomos del Estado como: Productos Pesqueros Mexicanos, S. A., de C. V., creado por Decreto de 9 de febrero de 1971 y publicado el 27 del mismo mes y año; BANFOCO, S.A. de C.V., creado en -- 1961; Comisión Nacional Consultiva de Pesca.

El primero de estos organismos administra las empresas pesqueras de participación estatal, que hasta antes de él lo eran por el Banco Nacional de Fomento Cooperativo, el cual, a su vez, coordina la construcción de -- barcos pesqueros, quedando la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, creada por Decreto de 8 de diciembre de 1961, como órgano de consulta y asesoramiento de la Secretaría de Comercio.

Existe además, un último organismo autónomo -- denominado Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, -- creada por Ley de 27 de diciembre de 1970 y que tiene por objeto coordinar las actividades de servicios marítimos y portuarios en los puertos marítimos y fluviales.

Este viene a ser el panorama cooperativista -- en nuestro país.

Toca ahora el extraer de estos datos, que conforman la realidad de nuestro país en cuanto a la situación de las cooperativas, enseñanzas que contribuyan a la solu-

ción del problema marítimo de nuestro país.

La cooperativa en sí es una buena aportación a la economía del país pero adolece en la práctica de deficiencias que la inhabilitan para llenar plenamente su cometido. Las principales son:

El desconocimiento total o parcial de los ordenamientos legales referentes a sociedades cooperativas por parte de los socios; la escasa preparación de éstos en aspectos técnicos tales como los métodos de pesca, manejo, conservación y procesamiento de los productos; la correcta operación de motores, refrigeración, aplicación de equipo electrónico marino y el desconocimiento de aspectos técnicos en general relacionados con los equipos de pesca; la deficiente administración (corrupción de directivos); desconocimiento del mercado, lo que origina que caigan en manos de acaparadores que explotan tanto a las cooperativas como al consumidor; la utilización de métodos empíricos en las capturas que origina una baja productividad; equipos y embarcaciones obsoletos; la costumbre tradicional de capturar una sola especie; la existencia de cooperativas factureras; la venta del camarón al margen de la cooperativa; la no diversificación de la pesca en forma organizada; el endeudamiento constante de las cooperativas por falta de solvencia para cumplir con sus obligaciones crediticias.

En el renglón importantísimo del cooperativismo -

pesquero en nuestro país, se refleja la situación toda -- que se vive en el mismo, tanto en el aspecto administrativo, político y social.

Económicamente no se les da el auge que las -- perspectivas de una cooperativa ofrece, ya que, sabido es que la producción nacional pesquera es insuficiente para cubrir las necesidades del país.

Políticamente, las dependencias de las Secretarías, han migrado de unas a otras como es el caso de la -- Dirección de Marina Mercante, hasta hace no mucho encuadrada dentro de la Secretaría de Marina y actualmente dentro de la de Comercio y elevada al rango, dentro de ésta, de -- Subsecretaría, sin un fundamento auténtico o quizás por carecer del organismo estatal adecuado.

Las cooperativas de pesca deberían de pertenecer a un organismo que estuviera en condiciones, desde los puntos de vista ya enunciados, de cuidar de su administración y desarrollo. Este organismo, lo reitero, es la Secretaría de Recursos Marinos.

En el aspecto social incide una vez más el problema de la preparación, ya que una actividad como lo es la pesca necesita de una formación previa, determinada por los últimos rendimientos de la ciencia y la técnica y a la que -- malamente puede atender la Secretaría de Comercio.

c) Empresas Particulares.- Para iniciar esta parte del trabajo, empezaré por tratar lo relacionado -- con Transportación Marítima Mexicana (TMM), que, aunque desde el punto de vista estrictamente jurídico es de participación estatal, de hecho es una empresa privada, -- en realidad la más importante de todas las de su ramo, -- ya que el mayor porcentaje de acciones se encuentra en poder de particulares.

TMM nace en el año de 1955, fecha en que un grupo de empresarios mexicanos se une para formar una empresa de transporte marítimo que atendiera el comercio exterior de México, entrando en desigual competencia con marinas mercantes ya bien asentadas, con experiencia y capital. A la fecha en que TMM adquirió su primer barco, "Anáhuac", no existía un solo barco de bandera mexicana en servicio internacional y con itinerarios fijos

Se empezó a recorrer rutas que habían sido -- operadas por más de 50 años por barcos de bandera extranjera, cosa que significaba una importante fuga de divisas.

A partir del 11 de junio de 1955 se gestionó la utilización de las instalaciones físicas de muelles y bodegas en Nueva Orleans y Nueva York, así como la basta red de agentes en puertos nacionales y extranjeros; sin contar lo que representa la adquisición de experiencias-

acumuladas en un negocio marítimo en plena operación.

Todas sus unidades son operadas y tripuladas por mexicanos con el mismo índice de eficiencia que los noruegos y se está en situación de operar rutas con itinerarios fijos.

Se crearon, en 1961, filiales de TMM para cubrir las necesidades de transporte marítimo. Estas empresas son: Marítima Mexicana, S.A. y Servicios Marítimos Mexicanos, S.A..

En 1962, el Gobierno Federal adquirió el 30% de TMM, quedando suscritas las acciones en porcentajes iguales por Banco Nacional de México, S. A., NAFINSA, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A.

TMM ha venido incorporando nuevos servicios de línea en las principales rutas marítimas internacionales, lo que contribuye a desarrollar el comercio exterior de México, buscando nuevos y más amplios mercados para el incremento y diversificación de sus exportaciones. Al efecto ordena la construcción y organiza la operación de barcos altamente especializados para la transportación de minerales, cereales, carbón, fertilizantes, cemento y otras cargas a granel.

Sus unidades son generalmente construídas en astilleros europeos y para la realización de sus objetivos colabora con compañías como la Trasatlántica Española.

El intercambio internacional realizado a través de TMM, es de suma importancia para México ya que se exportan en volúmenes considerables miel de abeja, ixtle, plomo, plata, textiles, café, henequén, artesanías, etc. Importando asimismo bienes de producción necesarios para nuestro proceso de industrialización.

La diversificación de los mercados para los productos mexicanos, encuentra en el servicio prestado por TMM un valioso instrumento.

A principios de 1971, TMM en combinación con la Compañía Trasatlántica Española, S.A., constituyó la Tras-MexLine con la que ha establecido rutas entre puertos mexicanos, centro y sudamericanos. Este tráfico se inició en 1966 transportando correo y actualmente, libros, ferretería, granos, etc. e importando harina de pescado y concentrados de plomo.

Este organismo ha tenido que ir modernizando sus instalaciones y transportes de acuerdo con las necesidades del país. Para ello, contrata la construcción de buques especializados en el transporte de contenedores, hasta en número de 455, la mayor parte de ellos destinada a carga refrigerada. En suma, el equipo utilizado refleja la más alta técnica.

Con esto hemos dado una visión general de TMM, organismo que puede servir de modelo para sentar

las bases de nuestro futuro desarrollo marítimo y de medio acuático en general.

Podemos tomar ejemplo de su organización económica y administrativa y de las finalidades que persigue.

Su régimen económico se rige por los principios relativos a la ganancia. Administrativamente, tiene una organización a la medida de los requerimientos de una -- gran empresa en la que todo y todos tienen que funcionar eficientemente para que el organismo cumpla sus fines.

En cuanto a sus finalidades son las de comunicar y transportar, renglones importantísimos en cualquier economía.

TMM funciona, crece y progresa.

Ya se expresó que el Gobierno no tiene sino un 30% de las acciones de la Compañía. Si sabemos que el -- Consejo de Administración de una firma es la que toma -- las decisiones y fija el rumbo de la empresa, claramente se constata el hecho de que para que nuestro Gobierno de terminara esencialmente ese rumbo de que se habla, su -- porcentaje de acciones debería de ser cuando menos del -- 51%.

Sería de desear se transformara a TMM en un organismo descentralizado al estilo de PEMEX o de CPFISC, -- o que adquiriese el porcentaje antes mencionado para -- ajustar los fines de esta empresa a los requerimientos --

de la colectividad.

TMM está funcionando y posee un recorrido con su correspondiente cúmulo de experiencia. Sería el momento de que el Estado se haga cargo de una empresa que a mi modo de ver, constituye el gérmen de nuestro progreso y avance económico.

Una Secretaría de Recursos Marinos podría ejercer control de tal organismo o aún formar parte de aquélla.

Visto lo relacionado con TMM, trataremos ahora lo relacionado con Naviera Mexicana, S.A. de C.V. - - - (NAVIMEX).

Esta empresa, de capital exclusivamente privado, se dedica a la transportación de carga y cuenta para ello con cinco buques propios y dos arrendados, aunque éstos pueden, eventualmente ser más, dependiendo del volumen de carga a transportar en un momento dado.

Los itinerarios de todos estos buques están sujetos a cambios, dependiendo de la demanda de servicios que en una determinada época tenga la empresa.

Las rutas que cubre NAVIMEX son también de tipo internacional, pero predominan las trazadas en todo nuestro Continente.

Debo decir que toda la información relacionada con esta empresa y que aquí expreso, me fué proporcionada

nada en el Departamento de Operaciones de la Empresa que tratamos y personalmente, por el Sr. Ernesto E. Juárez, Jefe del mismo quien expresó opiniones de criterio y muy documentadas con respecto, no solo a la empresa de la -- que él forma parte, sino en relación a TMM (en la cual -- trabajó) y en general a toda la cosa naviera mercante de nuestro país, con respecto a la cual tiene 22 años de -- práctica constante.

Me indicó primeramente, que TMM constituye una competidora de NAVIMEX, siendo tal competencia ruinosa -- para esta última.

A mi pregunta de que si estimaba beneficiosa -- para la firma el que el capital del Estado participara en ella, me expresó su franca disposición en pro de esta inversión, aunque y desde luego, sin que por ello el Estado determinara los destinos de NAVIMEX. O sea, que según él la empresa se beneficiaría con la aportación económica del Estado pero como socio menor. Claramente se ve -- que este es un concepto que se encuadra dentro de los -- pertenecientes a la iniciativa privada.

Me participó de su desconfianza en relación -- al manejo de la empresa con métodos burocráticos, ya que siempre que el gobierno a través de alguna de sus Secretarías de Estado, llevaba a cabo algún proyecto, éste se realizaba mal. Me citó el caso de la terminal de trans --

bordadores de Mazatlán, Sin. que fué mal realizada pues en su situación no se atendió a la dirección que lleva el oleaje al penetrar en ella y que tampoco se le dieron las dimensiones adecuadas para la maniobra de barcos de esloras superiores a los 70 metros, que es lo que mide el muelle.

Posteriormente, Ingenieros y técnicos extranjeros se pusieron a la tarea de protegerlo con otra obra complementaria de la primera y con la consiguiente dilapidación de medios. Esta obra fué realizada por Ingenieros Navales.

La razón que dió el citado señor Juárez, aparte de las técnicas, fué la de que los usuarios o beneficiarios de estas obras no fueron consultados.

En otro renglón, me dijo que él considera que las disponibilidades actuales de instalaciones y personal relacionados con el comercio por mar de nuestro país, son suficientes pero que, comparadas éstas con las de otros países, especialmente tales como Noruega, Estados Unidos de Norte América, Holanda y en general todos los industrializados, es insignificante.

En relación a la obtención de datos que conformaran la investigación relativa a este organismo, tengo que expresar lo siguiente: al tratar de profundizar en el tema, me encontré con la negativa de otros departa -

mentos y se me dijo que toda información sobre la empresa era estrictamente de carácter privado

Lo mismo, y esto constituye otro paréntesis - - ilustrativo y sintomático, me sucedió cuando quise allegarme datos sobre la industria pesquera privada. Al efecto, me dirigí a la Cámara Nacional de Pesca que agrupa a los armadores del país. Se me informó que éstos, no deseaban participar a nadie de sus actividades y domicilios por temor a la fiscalización y al control del Estado, todo lo cual demuestra la poca contribución que por parte del sector privado obtiene el Estado.

Para terminar, me referiré al transporte de personas que en nuestro país se lleva a cabo, si descontamos a CPFISC, exclusivamente por compañías extranjeras de las más diversas nacionalidades y de las cuales Agencias Generales Marítimas, S. A. de C.V., (agentes de buques) no son sino oficinas de boletos y representantes de estas compañías en México, que a continuación menciono: Flagship Cruises, Italian Line, Cruise East, Lloyd Triestino, Polish Ocean Lines.

Agencias Generales Marítimas, sostienen sucursales en los principales puertos de ambos litorales en nuestro país y en algunas ciudades del interior. Los enunciaré: Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Acapulco, Tampico, Veracruz, Manzanillo, Coatzacoalcos, Salina Cruz,

Lázaro Cárdenas, Ciudad Obregón, Guadalajara y Monterrey.

Citaré que desde que se dió la baja de nuestra moneda se afectó el movimiento de pasaje en un 75% y que el grueso de los que utilizan los servicios de NAVIMEX - son en un 90% de nacionalidad norteamericana, lo que en sí mismo constituye un dato valioso en relación a nuestra economía ya que denota la baja capacidad económica de la mayor parte de nuestra población.

Finalmente diré que todo este movimiento marítimo se complementa con la intervención de aduanas , que a continuación menciono: TRAFIMEX INCL, S.A. de C.V. con Patente No. 520, Registro No. 105 y cita en Veracruz. -- TRAFMES, S.C. con Patente 221, Registro 21 y domicilio - en el Distrito Federal. TRAFMAN, S. C. con Patente 67, - Registro 2 y localizada en Manzanillo, Col.

Estas agencias aduanales son meros negocios -- privados que se encargan del trámite y papeleo ante el - gobierno de nuestro país.

Vemos por todo lo expuesto, que la situación actual en que se encuentra nuestro comercio marítimo, en caja perfectamente en el cuadro general de nuestra economía y no constituye una excepción, es un síntoma, un elemento de juicio en relación al problema económico, político y social total.

Se manifiesta claramente a través de este as-

pecto que se acaba de tratar, parte del tema enunciado en el título de esta tesis.

FUENTES DE INFORMACION PARA LA ELABORACION
DEL V CAPITULO.

**Fraga Gabino, Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, --
Méx., 1958, págs. 287 a 323**

Memoria de Labores de Petróleos Mexicanos de 1978.

Antigua Dirección de Marina Mercante.

Diario Oficial de la Federación.

Secretaría de Obras Públicas

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos

Secretaría de Marina

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Co -
nexos.- Estudio realizado por cuenta de la Unidad de Or-
ganización y Métodos, perteneciente a este organismo ---
descentralizado y denominado La Evolución de la Marina-
Mercante Mexicana y la Educación Náutica del País

Transportación Marítima Mexicana, S.A.

Marítima Mexicana, S.A.

Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.

Compañía Trasatlántica Española, S.A.

Tras-MexLine

Asociación Latinoamericana de Libre Comercio ALALC

Línea Mexicana del Pacífico

Ley General de Sociedades Cooperativas y su Reglamento

Ley Federal para el Fomento de la Pesca

Secretaría de Relaciones Exteriores

Reglamento de la Ley Orgánica de la Fracción I del - -
artículo 27 Constitucional

Secretaría de Comercio a través de: Dirección General de Capacitación y Fomento Cooperativo Pesquero; Dirección -- General de Regiones Pesqueras; Dirección General de Tecnología Pesquera; Dirección General de Planeación y Promoción Pesquera; Dirección General Jurídica.

Fideicomiso Unico para el Desarrollo de la Fauna y Flora-Acuática (FUDFYFA).

Fideicomiso para el Desarrollo de la Fauna Acuática - - - (FIDEFA)

Comisión Nacional Consultiva de Pesca

Productos Pesqueros Mexicanos

Nacional Financiera, S.A.

Banco Nacional de Fomento Cooperativo

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Instituto Mexicano de Comercio Exterior

Subsecretaría de Pesca

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos

Secretaría de Educación Pública

Instituto Nacional de Pesca

Fideicomiso Pesquero de Cooperativas

Ley de Secretarías y Departamentos de Estado

Ley de Impuestos y Derechos a la Explotación Pesquera

Banco del Pequeño Comercio

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

Naviera Mexicana, S.A. de C.V.- Depto.de Operaciones.

Agencias Generales Marítimas, S.A. de C. V.

C A P I T U L O V I

NUESTROS PRINCIPALES RECURSOS MARINOS

a) Flora.- El conocimiento de los recursos correspondientes a la flora marina en el mundo entero, no es extenso ni mucho menos profundo sobre todo si lo comparamos con el de las plantas de superficie. Esto, debido principalmente a que la flora de superficie, por razón natural, ha sido más estudiada, ya que para allegarse conocimiento acerca de la marítima, se ha requerido del desarrollo de la ciencia y la técnica en razón de que el medio acuático es un ambiente en el que el hombre no se puede desarrollar con la misma facilidad que en el terrestre en función de su fisiología particular. En suma, el conocimiento de nuestra flora marítima, de por sí incompleto por las razones expresadas, se restringe a las aguas situadas cerca de nuestros litorales.

De las aguas profundas no se sabe nada, prácticamente.

La flora en general se compone de dos grandes clasificaciones a saber: fanerógamas y criptógamas. Las primeras, también llamadas angiospermas, son las que producen flores y fruto; las segundas no producen ni lo uno ni lo otro, son gimnospermas.

En el medio marino, las fanerógamas equivalen a pastos susceptibles de entrar en el consumo nutricional.

Se estima en 250,000 el número de especies vivas de plantas superiores, de las cuales solamente el 0.018% o sea, 50 especies, son marinas.

Existen también unos microorganismos llamados bacterias que, aunque dentro de los vegetales, no se manejan en la práctica como plantas verdes.

Ahora bien, las algas marinas, de las que existen numerosísimas especies, son las más abundantes y estudiadas, encontrándose que tienen numerosas aplicaciones. Existen más de 30,000 especies de las que una proporción muy alta son marinas.

En los mares mexicanos hay 12 especies de algas conocidas.

Para ejemplificar acerca de la importancia económica de las plantas marinas resumiré dos trabajos de investigación llevados a cabo en el Instituto de Biología de la UNAM.

Agar o sargazo rojo.- Las algas agarofitas - constituidas por un gran número de géneros y especies de algas rojas marinas son usadas actualmente como fuente de agar-agar o gelosa con múltiples aplicaciones en la industria.

La explotación del sargazo rojo se inició en México hace más de 25 años. La cosecha se realiza en las costas de la Península de Baja California en lugares de fondo rocoso y hasta una profundidad de 16 metros. La cosecha se efectúa todo el año por medio de buceo de escafandra. No existe veda para la especie.

El agar tiene una gran variedad de aplicaciones en la industria, siendo muy importante su empleo para la realización de estudios en laboratorios microbiológicos. No siendo tóxico, aumenta cada vez más su consumo en la fabricación de confitería y de conservas alimenticias como son la de la carne y el pescado, aplicándose también en pequeñas cantidades a cereales y otros alimentos. Se usa además como emulsionante en laxantes. Se utiliza también en la elaboración de cosméticos, cueros y en las -- industrias textil, fotográfica, papelera, etc.

Parte del producto natural se destina a la exportación como materia prima, principalmente a los Estados Unidos y al Japón, procesándose solamente una parte en México.

Si se incrementara la producción de agar y su industrialización, se obtendría un mayor beneficio del que representa la exportación de la materia prima a los mercados internacionales.

El segundo ejemplo lo constituye el sargazo gigante.- Todas las grandes y algunas de las pequeñas algas pardas marinas, contienen un mucílago localizado en la pared celular, el cual, tratado químicamente produce un compuesto nuevo llamado ácido alginico, insoluble en agua pero con gran capacidad para absorberla, dando altas viscosidades.

Los alginatos de los metales pesados forman materiales de tipo plástico cuando están húmedos y se endurecen al secar.

La variedad de propiedades del ácido algínico y de sus diferentes sales, le da a su producción un mercado con amplio rango de aplicación en diversas industrias.

En México, es la principal fuente de ácido algínico.

Su cosecha se inició en nuestro país en 1956, ocupando actualmente el segundo lugar entre los productos marinos que se explotan en Baja California.

Se encuentra a profundidades de 3 a 35 metros realizándose su cosecha durante todo el año y no existiendo veda para la especie.

La cosecha del sargazo gigante incluye, mezcladas en pequeña cantidad, otras algas pardas.

Entre los muchos productos en los cuales se usa ácido algínico se encuentran en la industria farmacéutica, la producción de antibióticos, sulfas, aspirinas, polvos hemostáticos, laxantes, pastas dentífricas, emulsiones y ungüentos. Se emplea para impresiones dentales y ortopédicas. Por sus cualidades coloidales no tóxicas, se usa en la elaboración de quesos, cremas, helados, jarabes, ensaladas, pastelería y confitería. En la indus

Industrialización del hule se aplica para la fabricación de latex, sintéticos y endurecedores de llantas. Se emplea en la fabricación de adhesivos; para la elaboración de empaques de papel y cartón; productos relacionados con ceras, pinturas, cerámica, separadores de baterías y muchos más.

El producto natural se exporta íntegramente como materia prima a los Estados Unidos.

Sería interesante hacer todas las investigaciones referentes a la industrialización de este valiosísimo recurso marino, a fin de evitar la salida de divisas, cubrir las necesidades del país y entrar al mercado internacional de la industria de los alginatos.

A partir de estos hechos se impone extraer algún criterio para con ello tender al mejoramiento de nuestra base humana y de nuestra economía.

La flora marítima mexicana es, potencialmente, fuente de recursos económicos y alimenticios que a la fecha no se aprovechan debidamente en beneficio del país y mucho menos en forma organizada y planeada.

Urge dar coherencia a todos los aspectos que componen la problemática marítima de México por medio de leyes que se expidan al efecto.

b) Fauna.- Una consideración preliminar acerca de la fauna es la de que está ligada íntimamente a la

flora ya que sus ciclos vitales se complementan mutuamente.

Los peces se sitúan en relación con el alimento, como lo hacen también con respecto a la temperatura y -- otras consideraciones que determinan el medio.

Desde el punto de vista biológico, tanto la -- flora como la fauna y los elementos del subsuelo forman una unidad indisoluble ya que se califican mutuamente, -- constituyendo el medio ecológico en el que se dan todas las posibilidades de vida y actividad que se conocen.

Nuestros mares poseen una amplia gama de peces, muchos de los cuales son aprovechables y algunas especies, aprovechadas.

Existen 5,000 especies en las aguas del Continente Americano, calculándose en 20,000 especies la -- fauna acuática mundial.

En México, existen 1,600 especies conocidas y se calculan en 1,500 más, las existentes en nuestras -- aguas y que no están clasificadas. De este gran volumen, solo 35 especies que constituyen el 95% de la pesca nacional, representan la explotación que de nuestra fauna acuática se realiza en la actualidad.

De estas 35 especies, solamente algunas alcanzan lo que se puede denominar como nivel satisfactorio -- de pesca, a saber: atún, abulón, camarón, langosta, huay

chinango y mero.

Estos niveles de pesca satisfactorios se obtienen en las pesquerías que están calificadas como de mejores que son las del noroeste, aunque las de la Península de Yucatán también son buenas.

Son buenas pesquerías tanto por su organización como por sus recursos humanos y técnicos.

En nuestro país, la especie más explotada es el camarón y en este campo la Secretaría de Comercio por medio de su Subsecretaría de Pesca se ha visto en la necesidad de regular la inversión debido a los grandes rendimientos que se obtienen de él.

Nuestros recursos acuáticos están clasificados según su uso en prioritarios y secundarios. Los primeros son: irrigación, electrificación y usos industriales y domésticos. Los secundarios son: pesca, piscicultura, navegación y usos recreativos.

La producción nacional pesquera es realizada por los pescadores de sociedades cooperativas y permisionarias libres. Examinando las cantidades aportadas por ambos sectores, se ve que el correspondiente al privado es mucho más importante en el período comprendido de 1950 a 1974. En 1950 el porcentaje correspondiente a cooperativas fué de 46.2% mientras que el de particulares lo fué del 53.8%. En 1974: cooperativas 37.1%; particula

res 62.9%.

Las cooperativas explotan especies reservadas, que se venden directamente en el mercado externo, mientras que los permisionarios explotan especies de escama de consumo interno.

Se hace necesario que se incrementen las capturas y se diversifiquen con el objeto de elevar el consumo de las clases mayoritarias de la población.

La carne de los animales marinos es rica en -- aminoácidos básicos que forman a su vez proteínas susceptibles de abarcar la cuota diaria para los habitantes de nuestro país.

Para el aprovechamiento y beneficio de los -- productos del mar existen una serie de industrias conexas, complementarias de la actividad pesquera en el ramo de -- la conservación, almacenamiento, empacadoras, beneficiadoras, deshidratadoras y enlatadoras. De todas estas -- existen en el país 368 plantas.

La industria pesquera nacional tiende a procesar especies que se destinan al mercado externo (Estados Unidos), descuidándose casi completamente el mercado interno.

La inversión pesquera nacional está mal distribuida, ya que el 73% se reparte entre los estados de Baja California, Sonora y Sinaloa, de lo que se desprende

la necesidad de impulsar la creación de infraestructura pesquera en las demás zonas del país.

En 1975, el consumo nacional per capita era de 6 kilogramos, de lo que se desprende que la demanda de productos pesqueros en México es reducida y esto a causa mayormente de su precio originado, a su vez, por el monopolio del mercado interno, a lo que debe agregarse la -- utilización de técnicas atrasadas, bajo aprovechamiento de la capacidad instalada, altas tasas de amortización, -- rápida acumulación de beneficios comerciales y anarquía y desorganización en las cooperativas; todo esto basado en una super explotación del trabajo de los pescadores. Hay que agregar a esto la acción de los intermediarios.

Para desarrollar nuestra producción pesquera, se debe incrementar el nivel de ocupación, la industrialización de productos pesqueros, el fomento de las exportaciones y sustitución de importaciones, el fortalecimiento de la industria auxiliar (construcción de embarcaciones pesqueras, maquinaria, equipo, etc.).

En regímenes anteriores y con el fin de desarrollar la actividad pesquera, se suscribieron varios convenios.

En 1971 por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con el Banco Interamericano de -- Desarrollo (BID), en el que intervinieron: la Organización para la Alimentación y la Agricultura de las Nacio-

nes Unidas; Presidencia, Secretaría de Marina, Secretaría de Industria y Comercio y la Empresa Productos Pesqueros Mexicanos. El objetivo de este programa lo constituyó el aumento de la producción por medio de fuertes inversiones en equipos, barcos y sobre todo de personal técnico.

A lo largo de estas actividades, se pudo constatar que la administración e investigación pesquera en México, adolecen de la falta de planeación y coordinación de tareas específicas.

Para ejemplificar, mencionaré la duplicidad de funciones de las dependencias gubernamentales que tienen nexo con la pesca y que tienden a justificar un presupuesto algunas veces excesivo. También la existencia de otras dependencias que no tienen porqué intervenir en materia de pesca y no obstante, lo hacen.

En cuanto a educación y capacitación pesquera, operan en la República 30 escuelas tecnológicas, distribuidas en Baja California, Nuevo León, Sonora, Campeche, Mazatlán y Distrito Federal.

En cuanto al transporte y distribución de pescado al mercado y a las plantas procesadoras, se lleva a cabo en forma burda, caótica, primitiva e insalubre.

Un programa aislado de investigación, coordinado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología - -

(CONACYT), creado por Decreto Presidencial en 1973, se lleva a cabo por la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Pesca y Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Se impone llevar a cabo obras de infraestructura que complementen la actividad pesquera y que son: diques, tritos de acuicultura, control ambiental en lagunas litógenas, caminos de acceso, dragado, plantas de hielo, instalaciones portuarias, ferrocarril, aeropuerto, agua potable, energía eléctrica y cuartos fríos.

Considero ilustrativo el reproducir aquí la publicación del CONACYT denominada Programa Nacional de Ciencia y Tecnología para el Aprovechamiento de los Recursos Marinos, número 13 de la Serie Documentos, México, 1975: "No puede concebirse un programa de Ciencia y Tecnología para el aprovechamiento de los recursos marinos, sin incluir los servicios marinos siguientes: cartografía marítima, datos oceanográficos, embarcaciones, estadísticas de producción pesquera, instrumentación oceanográfica, inventario de recursos marítimos, preclasificación de material oceánico, predicción de mareas, oleaje y corrientes; pronóstico meteorológico marino y vigilancia de la contaminación."

Y en relación a los estudios técnicos y superiores dice el CONACYT lo siguiente: "...aunque las Uni-

versidades vinculadas con disciplinas marinas han hecho grandes esfuerzos, ninguna de ellas ha logrado consolidarse debido a numerosas dificultades, especialmente la falta de objetivos, profesores de buen nivel, inestabilidad, falta de continuidad en los esfuerzos y serias limitaciones económicas."

Este es el panorama general de la fauna marina de nuestro país.

c) Recursos del Subsuelo.- Esta parte del estudio marítimo está poco investigada y es conocida escasamente, debido principalmente a la dificultad que presenta el medio subacuático en sí mismo, unido a la falta de recursos económicos y a una organización, que dada la importancia y extensión de la materia, tendría que ser a nivel gubernamental.

Para empezar, y para usar un lenguaje técnicamente apropiado, no debe hablarse de subsuelo marino sino de fondo o suelo del mismo. La razón para ello está en que, si el fondo de los mares está inexplorado, prácticamente, el subsuelo lo está aún más.

El estudio del fondo marino se ha limitado a las zonas costeras y en alguna medida, a la plataforma continental. Esto, en el mundo entero.

En cuanto a los animales que pueblan los fondos marinos constituyen el tipo de pesca que a México más

convendría desarrollar y que es la de alta mar; aunque - tomando en cuenta nuestra situación, este tipo de pescas - es hasta ahora inasequible.

En cuanto a la flora o supuesta flora de las - profundidades, dado que básicamente las plantas realizan la fotosíntesis a partir de la luz solar, cuya intensi - dad disminuye a medida que se profundiza hasta llegar a - ser inexistente, la flora a partir de profundidades da - das, es inexistente.

Este inciso c) hace alusión principalmente a - la materia inorgánica que se encuentra en los fondos ma - rinos y a otra de origen orgánico, como los celenterados, que básicamente son concreciones de detritus principalmen - te calcio y silicónes.

En el mar se encuentran todos los materiales - que existen en la superficie; diluías en el agua de los mares se hallan disueltas sales y minerales como el oro.

En relación a los recursos minerales, el mar - puede ser dividido en cinco regiones: playas marítimas, - agua, plataformas continentales, sedimentos y la roca ma - ciza de los fondos marinos.

Diferentes minerales se extraen actualmente de las tres primeras regiones. De la quinta, nunca se ha ob - tenido ninguna muestra de roca a pesar de que la capa de sedimentos para llegar al manto sea de tres kilómetros.

El énfasis se localiza en la cuarta región en donde recientemente se han localizado bastos recursos -- minerales de gran perspectiva económica y muy poco explotada.

Un gran número de minerales son de origen marino, ya que fueron depositados en mares poco profundos y bahías que en alguna época del pasado geológico fueron encerrados por los movimientos telúricos.

Se debe a la acción del océano el que algunos minerales valiosos sean concentrados en las playas. A su vez, las corrientes de tierra firme influyen en la concentración de estos materiales. También el viento arrastra elementos que van a dar al mar.

De los 60 elementos disueltos en el agua del mar que se conocen, solo 4 han sido extraídos y comercializados y son: sal, magnesio, compuestos del magnesio y bromuro. Comercialmente, ha fracasado la extracción directa de otros minerales del agua del mar.

Todos los elementos existentes en las aguas marinas son susceptibles de una gama inmensa de aplicaciones industriales. Las plantas y animales concentran elementos tales como titanio, vanadio, cobalto, etc., etc.

Sin ser el petróleo un mineral es, probablemente, el recurso de mayor valor y potencialidad en el medio marítimo. Probablemente no hay otra industria que --

haya encarado más grandes problemas técnicos. Por esta razón se menciona, además, que las técnicas utilizadas para la extracción, son extensivas y aplicables, con las adaptaciones del caso, a otros materiales del mar.

Todos los materiales, incluidos las arcillas y los oozes, tienen valor económico y constituyen fuentes-potenciales de minerales industrializables.

Si solamente el 10% de los depósitos del suelo marino fuesen explotables, las reservas serían de alrededor de 10 millones de años de duración.

Los foraminíferos, los radiolarios y las diatomeas son los componentes mayoritarios de los sedimentos del fondo marino y contienen alto porcentaje de minerales.

Los nódulos de manganeso, desde un punto de vista económico, son los sedimentos más importantes de las profundidades e incorporan cualquier mineral. Si solamente el 1% de los nódulos resultara económicamente explotable para la minería, las reservas de muchos metales a ellos incorporados se calculan en miles de años.

Por lo expuesto resulta el que estos recursos son importantísimos. Para llegar a aprovecharlos es necesario el administrar y el organizar jurídicamente, además de dotar del presupuesto necesario, la tecnología adecuada, en vistas de utilizar racionalmente lo obtenido.

FUENTES DE INFORMACION DEL

CAPITULO VI.

Instituto de Biología de la UNAM: Dra. Martha Ortega del Depto. de Botánica y Maestro en Ciencias Antonio Lot - Helgueras; Dr. Jorge Cabrera (Acuicultura).

Centro de Ciencias del Mar y Limnología: Sobre Fauna Marina, Maestros en Ciencias Silvia Toral, C. Resendiz; -- Rafael Segura del Laboratorio de Ecología de Foraminíferos y Micropaleontología; del Laboratorio de Geología Marina los Ings. Geólogos Mario González y Arturo Carranza, también el Oceanólogo Raymundo Lacquanda C.

Libro Lagunas Costeras , varios autores participantes - en Simposium. Compiladores: Agustín Ayala Castañares y - Federico B. Phleger.

Contribución a la Planeación Piscícola y Pesquera de México , Biólogo Rodolfo Ramírez Granados.

Cronquist , Botánica General .

La Pesca en México , Federico Ortíz Jr.

Comisión de Estudios del Territorio Nacional (CETENAL)

Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE)

Secretaría de Comercio.- Dirección Gral. de Estadística; Dirección General de Tecnología Pesquera; Estadísticas - Básicas de Pesca Nacional; Dirección Gral. de Planeación y Promoción Pesquera; Dirección Gral. de Regiones Pesqueras; Subsecretaría de Pesca y el Instituto Nacional de -

Pesca.

Ley Federal para el Fomento de la Pesca

Ley General de Sociedades Cooperativas

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Presidencia de la República

Secretaría de Marina

Productos Pesqueros Mexicanos

Fideicomiso Pesquero de Cooperativas (FIPESCO)

Banco Nacional de Fomento Cooperativo (BANFOCO)

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos

Secretaría de Salubridad y Asistencia

Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT)

Programa Nacional de Ciencia y Tecnología para el Aprovechamiento de los Recursos Marinos No. 13 de la Serie Documentos, México, 1975. (CONACYT)

Fideicomiso para el Desarrollo de la Fauna Acuática (FIDEFA)

The Mineral Resources of the Sea, John L. Mero. 1965. Obra realizada en colaboración con el Instituto de Recursos Marinos, Depto. de Tecnología Mineral de la Universidad de Berkeley, California.

Origin of Marine Phosphorites off Baja California, 1967

Repertorio Bibliográfico: América Latina y la Sobera --

nía sobre sus Recursos Oceánicos . (CONACYT). 1976

Revista Marine Geology , V.5.

C A P I T U L O V I I

HISTORIA DE NUESTRA ORGANIZACION

ADMINISTRATIVA MARITIMA

Nuestra historia marítima data de la Guerra de Independencia a la fecha, con la creación de la primera bandera marítima de México por José María Morelos y Pavón que realizó su diseño en Puruarán, Mich.

Este dato se puede tomar como el comienzo de nuestro historial marítimo, por ser el movimiento independentista el que inició la preparación de las condiciones que dieron nacimiento al Estado Mexicano.

La necesidad, que es el motor de todas las creaciones humanas, intelectuales y materiales, fué la que llevó a la idea de la necesidad de creación de una marina para el país.

Examinando la historia de México, vemos como los países con capacidad agresiva tanto militar como naval y utilizando diversos pretextos, enviaron sus flotas y tropas para hacer presión sobre nuestro gobierno, con la intención manifiesta de obtener ventajas económicas e influencia política.

Mencionaré al respecto el bloqueo francés que duró siete meses en el año de 1838. La intervención francesa de 1862 a 1867. El desembarco de las fuerzas españolas en Veracruz en 1861. Las invasiones yanquis de 1846 a 1848 y la de 1914. Todo esto sin contar que hasta la fecha, nos vemos amenazados por el poderío militar, naval y económico de los Estados Unidos de Norte América y

del que ha dado pruebas en Santo Domingo, la Dominicana, etc. La aparición en 1856 y 1858 de escuadrillas españolas antes del pacto de la Triple Alianza.

El 18 de marzo de 1830, se dé una iniciativa de Ley Orgánica para la Marina Nacional, primer intento de sistematizarla y organizarla bajo bases fijas para su servicio.

Esta iniciativa de 1830, se culmina, por efecto de la evolución sufrida, con el decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de Marina; reforma que entró en vigor el 10. de enero de 1941.

Las Memorias de la época, en los años de la -- República, nos hablan de la evolución de nuestra marina incipiente y que nunca cristalizó lo suficiente.

En estos documentos históricos se expresan -- las realidades del momento y las perspectivas futuras, -- haciendo hincapié en la conveniencia de crear y desarrollar una marina que extendiera nuestro comercio por el mundo.

Se fija la creación del Almirantazgo, el 14 de noviembre de 1821, enlistándose los jefes, oficiales, -- individuos de tropa y marinería y se catalogan y sitúan los barcos existentes que eran unos cuantos, casi todos en mal estado y desde luego, viejos.

Al principio, el gobierno estima que la mejor forma de tener en pocos años una marina floreciente, es la de dispensar toda la protección posible a la mercante.

En una etapa en que es necesario crearlo todo, se piensa en confiar su dirección a extranjeros que -- crean en nuestra causa.

Ante la disyuntiva de considerar los gastos de la marina como inútiles, Gómez Pedraza conviene en sostener una fuerza naval adecuada a las circunstancias, con lo que ya desde entonces se vislumbra la paralización de la marina, a lo que contribuyen las convulsiones políticas que empobrecen al Erario.

José Antonio Facio, el 18 de marzo de 1830, -- propone la iniciativa de ley para la creación de la marina nacional que consta de 14 artículos. Esta ley tiene -- como objeto la protección de nuestro comercio y atender a las comunicaciones marítimas, la conservación del territorio y plantear las bases de creación de una armada.

Esta ley queda relegada y confundida en el -- desorden administrativo hasta que, en 1834, José Joaquín de Herrera renueva la inquietud por el tema y propone un servicio de guardacostas.

Fué José Antonio Facio quien dijo que la poca dedicación de los mexicanos a la carrera náutica se debía a la falta de estímulos y que había que poner énfasis

sis en la elevación del nivel de nuestro comercio marí--
timo y pugna por el establecimiento de astilleros, achacando todo ello al exiguo erario.

En su Memoria de 22 de marzo de 1835, José María Tornel al frente de la Secretaría de Guerra y Marina, se lamenta en la misma forma y por las mismas razones en vísperas de la Guerra de Texas. Este hombre, con grandes sacrificios, había logrado reunir una flota de ocho barcos y atribuye a las razones y hechos expuestos, la pérdida de Texas, la desobediencia del entonces Departamento de Yucatán y el bloqueo francés.

Estos mismos hechos y opiniones aparecen en la Memoria de Juan Nepomuceno Almonte, de 26 de enero de -- 1840 y otra del mismo Tornel de 11 de enero de 1844.

Vemos entonces, que en esta etapa marítima de México, la no planeación y la falta de elementos materiales hacen que el balance sea negativo.

En Memoria firmada por Juan L. Velázquez de -- León, el 8 de marzo de 1845, se atribuye este fracaso marítimo al menosprecio de lo mercante.

Termina esta etapa con el Reglamento para el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Nación, dado por Tornel el 26 de julio de 1846 en plena invasión yanqui. En un cuarto de siglo a partir de la Independencia, no se ha logrado el crear una marina.

Es importante recalcar el interés que despierta en esta etapa la fundación de escuelas náuticas. José -- Blengio traslada de Perote a Tlacotalpan, 18 aspirantes -- que pasan por orden del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos a la Marina Nacional, entre ellos, Tomás Marín.

Se da como fechas imprecisas de iniciación de las Academias Náuticas de Tepic y Tlacotalpan, la de -- 10. de julio de 1822 para la primera y de 24 de noviem -- bre de 1824, para la segunda. No obstante, hacia 1836, -- cuando Francisco García es nombrado Jefe de la Sección -- de Marina, Tlacotalpan desaparece; con Tepic ocurrirá -- algo similar hacia 1838. Ya hacia 1827 Tlacotalpan se ha -- bía trasladado a Alvarado y posteriormente a Córdoba. El 2 de enero de 1841 Campeche inaugura su plantel que per -- sistirá hasta 1845.

Si durante la República la inestabilidad política impide la consolidación de una marina mexicana, la -- invasión yanqui primero y la intervención francesa, más -- tarde proseguida por el Imperio, agudizan el problema. -- Quedamos indefensos ante los invasores. En 1849 Mariano -- Arista anota en el Tratado de Guadalupe el que se tuvo -- que desarmar y echar a pique a los buques de guerra exis -- tentes para que no cayeran en poder del enemigo; de allí -- que el gobierno por Decreto de 10 de agosto de 1848, con -- cede licencia ilimitada a la oficialidad. Para 1850 el --

Ministerio de Guerra y Marina, no ha podido adquirir barcos y el número de elementos humanos, en lo que respecta a la marina, asciende al número de 22, contando el cuerpo político con solamente 20

De la Memoria localizada de 1857, se refleja la pobreza y escasez de nuestra marina. Se pugna en ella por la instrucción náutica y se dictan las providencias para el establecimiento de las Academias que generen oficiales de guerra. A partir de 1857 no hay más referencias durante la intervención del Imperio.

Mientras México fué una Ciudad lacustre limitada por canales, existen proyectos para la navegación comercial organizada en concesiones que se pierden en la sola intención. Es hasta 1849 que cristalizan.

En la Viga se construye un muelle para servir al movimiento de dos vapores cuyas rutas van a Chalco, Texcoco, Tacubaya, Guadalupe Hidalgo, San Angel y Tlalpan. El 27 de junio de 1853, el Diario Oficial anota que el 24 del mismo mes y año, el vapor General Santa Anna ha excursionado a Mexicaltzingo y el Presidente emite un decreto el 20 de agosto concediendo nuevo privilegio exclusivo a la Compañía Ayllón, Bonilla y Socios por 15 años. A su vez, la Administración Imperial concede el 30 de enero de 1865 un permiso para navegar con vapor en la Laguna de Texcoco a la Sociedad de Mejoras Materiales de

la misma. Reinstalado Benito Juárez en la Capital, es - invitado a un viaje de prueba en el vapor Guatimoc en - 1869, cuya caldera estalla según refiere Ignacio M. Altamirano.

En bando publicado el 3 de junio de 1826 se -- programa una vía de comunicación entre nuestros litorales aprovechando el río y por el Golfo de Tehuantepec. Ha -- biéndose otorgado originalmente el privilegio de la concesión a un tal De Garay, pasa de mano en mano hasta recaer en extranjeros. Estados Unidos interviene, presionando y amenazando y después de muchas escaramuzas diplomáticas, se celebra un tratado de neutralidad y se abandona la realización del proyecto.

Todas las circunstancias anteriormente reseñadas y que inciden en el debilitamiento de nuestro país, propician el filibusterismo de que son ejemplo William Walker y Juan Napoleón Serman quienes pretenden conquistar Baja California y proclamar la República de Sonora y Baja California. Finalmente Serman es apresado por Blancarte.

Dentro del caos que reinó de 1853 a 1854, nacen dos documentos importantes y trascendentes. El 27 de octubre de 1853, Santa Anna extiende el Reglamento para el Buen Orden y Policía de los Puertos de Mar, en el -- que se enfoca el problema de la obtención de personal para la marina, ya que se establece el derecho de los mar--

xicanos de nacimiento al mando y cargo de los buques nacionales, obligando a solicitar y obtener la carta de ciudadanía a los extranjeros.

El 30 de enero de 1854 se expide el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, en cuyo artículo V se anticipa el 32 de la Constitución de 1917 al establecer lo que debe catalogarse como buque mexicano y la tripulación que ha de llevar; además, marca los requisitos del tráfico mercantil igualando a nuestros buques y a los de bandera extranjera, suscribiendo al mismo tiempo la celebración internacional de tratados.

A continuación se hará relación a la etapa de restauración y porfiriato.

Es hasta el decreto porfirista del 8 de marzo de 1880, en que la fundación y proyecto de las Escuelas Náuticas se plantea sin duda alguna. El 8 de julio de 1880 se crea una escuela náutica para el comercio marítimo en Campeche y otra en Mazatlán, ambas regidas por el reglamento orgánico que fija método, formación y duración de estudios y práctica, como también plazos y requisitos de ascensos. La escuela de Campeche se inaugura el 10 de enero de 1882 y cierra sus puertas el 31 de diciembre de 1894, ante la perspectiva de creación de la Escuela Naval Militar por parte de quienes se encontraban al frente del Departamento de Marina. La escuela de

Mazatlán opera de 1881 a 1894.

En 1890, José María de la Vega González, que había sucedido a Angel Ortiz Monasterio en el Departamento de Marina, presenta un proyecto para la creación de una Escuela Naval Militar al percatarse que los egresados de las escuelas náuticas no son suficientes en número y que la mayoría son de ascendencia o extracción extranjera.

En 8 de enero de 1896, Porfirio Díaz expide el Decreto número 130, publicado el 13 de enero de 1896- en la página dos del Tomo XXXIV, Número 11 del Diario -- Oficial, donde se detalla el plan de estudios y práctica para los aspirantes a la Marina de Guerra y pilotines de la Mercante. Se propone, en vista de consideraciones - - prácticas, la creación de una escuela naval flotante y - dos escuelas prácticas de vela que se inaugurarían el 10. de enero de 1898; las convocatorias habrían de aparecer en el Diario Oficial de junio de cada año.

Antes que esto se realice, de la Vega González eleva una iniciativa o propuesta al General Guadalupe G. Barriozábal, Secretario de Guerra y Marina, en el mismo sentido con fecha 19 de abril de 1897 y que es un auténtico y bien pensado plan, el que propone se remita a la Cámara de Diputados por conducto de la Secretaría de Hacienda, ya que incluía el presupuesto de Marina para el año fiscal 1897-1898.

El 21 de abril de 1897 la iniciativa es aprobada y el Decreto correspondiente otorgado el 23 del mismo mes, el cual se apoya en el artículo VI de la ley de 30 de mayo de 1896 y artículo único de 17 de diciembre del mismo año. La inauguración se fija para el 10 de julio de 1897 y su primer Director lo fué Manuel E. Izaguirre Noriega, Capitán de Navío.

El 15 de junio de 1897, la Secretaría de Guerra y Marina publica, en el Diario Oficial, el Reglamento provisional de la Escuela Naval Militar, con 21 títulos en los que se contienen 207 artículos.

Para terminar esta etapa se debe decir que la Intervención y el Imperio dejan sin marina a México y, hacia 1873 el adelanto es poco.

En junio de 1886 se señalan con todo detenimiento los límites jurisdiccionales de las capitanías de ambos litorales, el escalafón de la Armada Nacional, el inventario de buques de guerra y sus movimientos.

Hacia 1899, la publicación de numerosos reglamentos hace que la Memoria de entonces sea voluminosa, aunque sobrepasa el proyecto de Código de la Marina Mercante que en siete capítulos contiene 323 artículos.

Toca ahora tratar el período revolucionario -- que culminaron la expedición, en 1917, de la Constitución que actualmente nos rige y de la que mencionaré que, al derogar la de 1857, superó a ésta en casi todo los as -

pectos, de los cuales el marítimo sufre avance indudable.

Por razones de economía de tiempo, aunque sin detrimento del contenido, saltaré hasta la sexta década de este siglo, ya que en el espacio comprendido entre -- el material que acabamos de reseñar y la década mencionada, no ocurre, salvo los datos precisos que incluiremos, acontecimientos de importancia referentes a lo marítimo.

Todos sabemos a lo que obedeció la invasión yanqui de 1914, que fueron las mismas especialmente, que le han llevado a ejercer contemporáneamente el colonialismo, siendo estas la protección de sus intereses. Esta invasión que propició los actos de valor del pueblo mexicano, está patentizado y ejemplificado por la resistencia presentada por el pueblo y autoridades del Puerto de Veracruz y los actos de heroísmo colectivo y por lo tanto -- anónimo.

La Escuela Naval toma parte en la defensa.

Nuestra historia marítima está preñada de abusos del extranjero y esto se debe principalmente a que -- la ley no apoya ni protege con entera claridad al nacional. Reflejándose esta situación en nuestra marina, se patentiza por el desorden que vino a ser suprimido por la --- Constitución de 1917 y que culmina con la declaración -- por parte de Izaguirre Noriega, Comandante del Tabasco

de que al enarbolar el pabellón nacional se indica tácitamente que la dotación está compuesta en sus dos terceras partes cuando menos, por mexicanos.

Durante la etapa revolucionaria no existen referencias que permitan valorar las modificaciones palpables de la Marina Nacional. Es a partir de 1925 cuando se elabora un programa naval.

Debido al proceso bochornoso de 1929, llamado el proceso de los comodores y con el objeto de rehabilitar a la marina, Othón P. Blanco, Contralmirante, --- Jefe del Departamento de Marina, realiza su Informe sobre el Programa Naval con el fin de reestructurar la Armada. Su contenido se refiere a la penuria del Erario, las alteraciones de la paz interior, la vecindad de un país poderoso y de la estructuración de una flota capaz. Todo esto lo lleva a cabo partiendo del análisis del estado en que se encontraba la institución, haciendo ver la necesidad de una Marina de Guerra; propone la forma de reorganización y elabora un programa.

En 1932, el Departamento de Marina para frenar los abusos en nuestras costas, elabora un programa naval tendiente a suprimir las actividades ilícitas para que el Erario se beneficie con la restitución del costo de las unidades y su mantenimiento. Los jóvenes tratan de progresar basándose en este proyecto y aunque no

logran todos sus objetivos, el Ejecutivo se ve constreñido a proyectar un programa de reforma a las unidades. - Surge entonces el convenio de contratación con estibadores españoles, firmados el 17 de julio de 1933, para la construcción de dos transportes de 1,600 toneladas y 10 guardacostas de 120 y se activa la construcción de cuatro estaciones navales.

En los años siguientes la actividad se reduce a recibir el Durango, crear escuelas de marinería a bordo del Cañonero Bravo y el Transporte Progreso, aprobar la construcción de un dique seco de 2,000 toneladas en Veracruz y otro en Manzanillo y proyectar la instalación de los hospitales del Golfo y del Pacífico.

Siendo Presidente Manuel Avila Camacho, el Congreso decreta la reforma a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de Marina que, según el artículo único transitorio, entraría en vigor el 1.º de enero de 1941. Su primer titular lo fué el General de División Heriberto Jara, quien celebra contrato con la Compañía Mexicana de Navegación, S. R.L. para establecer servicio de navegación comercial por el litoral del Golfo y puertos extranjeros.

México entra en la segunda Guerra Mundial.

La Marina Mercante, por su importancia vital para el país, es motivo de decreto especial de 1.º de

Junio de 1942 con el objeto de asegurar las unidades. A esta fecha se le ha llamado día de la Marina

Una vez establecida la Secretaría de Marina -- no hay en el ámbito administrativo suceso relevante alguno hasta el sexenio 1964-1970. En este período se -- dan dos resoluciones trascendentales: la creación del -- Mar Interior de California y la ampliación del mar te -- rritorial. El primer decreto promulgado el 28 de agosto de 1968 y publicado en el Diario Oficial del 30 del mis -- mo mes y año, sufrió correcciones publicadas en la fé -- de erratas del Diario Oficial de 5 de octubre de 1968. -- Todo ello enmarcado dentro del Derecho Internacional y -- la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Conti -- gua

El decreto publicado el 26 de diciembre de --- 1969, que reforma los párrafos 1o. y 2o. de la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Naciona -- les que establecía un mar territorial con una anchura de 9 millas (16,668 metros) establece uno de 12 millas. La extensión de 9 millas había sido establecida por decre -- to de 3 de agosto de 1935 y firmado por Lázaro Cárdenas.

Todo lo anterior culmina con los decretos de -- 4 de noviembre de 1975 y de 6 y 13 de febrero de 1976, -- publicados en las mismas fechas citadas en el Diario -- Oficial y en los que se señala la extensión de 200 mi --

llas a nuestra zona económica exclusiva.

Mediante el Decreto de 6 de febrero de 1976, se adiciona el artículo 27 Constitucional con el contenido ya señalado. Por la Ley Reglamentaria del párrafo VIII de este mismo artículo se establece el límite de 200 millas.

FUENTES INFORMATIVAS DEL

CAPITULO VII

Cárdenas de la Peña Enrique, Semblanza Marítima de México, Talleres Gráficos de la Nación, Méx. 1970

Cárdenas de la Peña Enrique, Visión y presencia de Baja California, Lito. Juventud, Méx. 1969

Cárdenas de la Peña Enrique, Educación Naval en México, Talleres Gráficos de la Nación, Méx. 1967

Bonilla Juan de Dios, Historia Marítima de México, Editorial Litorales, Méx. 1962

García Arrollo Raziél, Biografía de la Marina Mexicana, Talleres Gráficos de la Nación, Méx. 1958

Memoria de Guerra y Marina

Diario Oficial de la Federación

Constitución General de la República Mexicana

Ley General de Bienes Nacionales

Ley de Secretarías y Departamentos de Estado

Bulnes Francisco, Juárez y las Revoluciones de Ayutla y Reforma, Imprenta de Munguía, Méx. 1905

García Cubas Antonio, Geografía Histórica de México, Antigua Imprenta de E. Munguía, Méx. 1899

Pérez Verdía Luis, Historia de México, Librería Font, S.A., - Méx. 1962

Riva Palacio Vicente, México a Través de los Siglos, I (5 vols), G. S. López, Méx. 1940

Sierra Méndez Justo, Juárez, su Obra y su Tiempo, J. Ballesca, Méx. 1905

Toro Alfonso, Historia de México, Secretaría de Gobernación, - Méx. 1927

C A P I T U L O V I I I

LA SECRETARIA DE RECURSOS MARINOS

a) NECESIDAD DE SU CREACION

1.- Desde el punto de vista del desarrollo del país.- La necesidad de creación de la Secretaría de Recursos Marinos propuesta, desde el punto de vista del desarrollo del país, es absolutamente indispensable, -- ya que sin ella a través de la que se enfocaría la problemática marítima de nuestro país, se dejaría incompleto el desenvolvimiento armónico de nuestros recursos. - Sería dejar de lado un elemento abundante y valiosísimo, que como ya se dijo anteriormente, la evolución de un país debe ser armónica para ser verdadera y firme; de otra manera, unas ramas de la producción tendrían que subvencionar a otras y aún suplirlas, lo que vendría en detrimento del avance nacional total.

Conjuntamente con los capítulos I y II, el capítulo VII reseña la panorámica general histórica, tanto mundial como continental americana y la de nuestro país en particular. Se puede, estudiando esta panorámica histórica y la actual, derivar de ella sus constantes que, con validez incontrastable, sobre todo si la juzgamos a través de los hechos y realidades resultantes, nos indican las fallas y los errores con que se ha enfrentado y tratado de resolver nuestra problemática marítima.

Así, vemos que nunca se ha puesto en práctica

y mucho menos se ha elaborado un plan nacional acorde con nuestra realidad para explotar el elemento marítimo mexicano del que disponemos en abundancia, especialmente desde que se declaró la zona marítima económica contigua de 188 millas.

Sabemos que el estudio de la historia en cualquiera de sus aspectos, siendo por definición el tratamiento que se hace de los hechos pasados (y en este sentido aún el presente que transcurre ya es pasado), sirve para normar el futuro ya que la historia es una disciplina científica sujeta a leyes o constantes que se repiten con periodicidad en el tiempo y en el espacio.

Tratando de aplicar este método histórico a la parte que aquí nos interesa, se dan una serie de hechos de los que se puede extraer conclusiones válidas para, en base del estudio de situaciones pasadas, recoger la experiencia resultante y la plasmemos en hechos positivos que modifiquen nuestra realidad para mejorarla.

Los hechos que nos presenta el estudio de nuestra historia marítima, son aquellos que denotan un abandono casi absoluto de nuestra problemática marítima, ya que vemos que no disponemos de una marina mercante suficiente, que evolucione de acuerdo a las técnicas

que se van produciendo en este campo.

Carecemos, asimismo, de una marina de guerra capaz de proteger el territorio nacional y específicamente nuestra actividad marítima dentro de la que se -- incluye el comercio por mar.

Esos son los hechos sobresalientes que marcan y circunscriben nuestra problemática marítima general. -- Las soluciones apuntan por sí solas y éste constituye -- el objeto principal de mi trabajo y que se ha tratado -- de desarrollar aquí dentro de los estrechos límites -- que la naturaleza misma del tema permite. Consiste en poner fin a esta indolencia, a este rezago histórico, -- desarrollar al país en el aspecto marítimo, creando al organismo gubernamental que se requiere para poner orden en el caos administrativo; dirigir la investigación; aplicar la técnica; educar al pueblo y procurar que haga conciencia de esta problemática pues, mientras mayor -- sea el nivel de la masa, tanto cultural como científico, técnico y educacional, así como su grado de civiliza -- ción, mejores serán los administradores ya que éstos -- surgen de los componentes de la población.

2.- Desde el punto de vista económico.- Podrá parecer arbitraria la división en cuanto a los temas -- que encabezan los números pertenecientes a los incisos -- de este capítulo y probablemente sea así; mas la inten-

ción es exponer los temas o rubros más generales, tratando de abarcar y desarrollar el tema principal propuesto y al mismo tiempo poder analizarlos individualmente aunque coordinadamente dentro de las posibilidades y dimensiones de este trabajo.

No existe, desde luego, nada que esté desvinculado totalmente de la economía y de la política. Esta idea rige, como podrá notar fácilmente el que leyere este opúsculo, todo el contenido del mismo.

Si primero me impuse el tratar el desarrollo general del país, fué para hacer una especie de introducción general al pensamiento o idea que trata de justificar la creación de un organismo como el que se propone y que da título y sentido a esta tesis.

El punto de vista económico es fundamental e imprescindible pues no hay acción humana que pueda pasarse sin los medios materiales, así sean mínimos, para llevarla a efecto. Estamos de acuerdo con la máxima filosófica que habla de lo material como calificador de lo espiritual y no al contrario.

Retomando la parte histórica relativa, vemos que uno de los elementos que han impedido el desarrollo de nuestra hasta ahora raquítica marina nacional, tanto mercante como de guerra, es la falta de presupuesto; y hablo de presupuesto como parte del Erario, porque es -

timo que un organismo que se aboque a los problemas - - del mar debe ser de rango administrativo, gubernamental, por la importancia de la materia que comprende.

Sufrimos de una carencia aguda de presupuesto. Se propone, como medio de solucionarla, el otorgar relevancia a renglones básicos de nuestra economía y que básicamente lo son de cualquier economía. Estos son: resolver el problema del campo, eliminando completamente el latifundio y organizando la producción agrícola en todo el país en forma colectiva; en base de los productos de la tierra construir una industria nacional eliminando lo más pronto posible la competencia ruinosa que aún en nuestro propio suelo nos hacen las transnacionales y aceptar la colaboración extranjera, debidamente reglamentada, solamente en forma complementaria y en los casos en que esto sea indispensable. A su vez, elevar los niveles de vida, lo que implica elevación de salarios y remuneraciones al trabajo hasta hacerlos suficientes, con lo que se generaría el tan mencionado y hasta ahora no fundamentado en bases reales, ahorro interno, el que ha sido expresado a nivel gubernamental en forma demagógica. De este ahorro interno se generaría el crédito indispensable para el funcionamiento de comercio e industria ya sin tener que recurrir a fuentes extrañas y siempre interesadas, lo que soportaría nuestro

auténtico comercio económico y con lo que, al mismo - - tiempo esa industria y ese comercio se fortalecerían y - desarrollarían con bases y lineamientos nacionales.

Lo anterior viene al caso y con referencia a nuestro tema, ya que ninguna rama de nuestra economía - escapa a las deficiencias presupuestales, que tienen su origen, desde el punto de vista fiscal, en las bajas ta - sas impositivas que en nuestro país alcanzan uno de los niveles más bajos del mundo.

Para ejemplificar con un hecho nuestra reali - dad, mencionaré la baja capacidad adquisitiva del 80% de la población del país que lo margina de la adquisición - de satisfactores que abarcan hasta a los de carácter -- alimenticio fundamental. Sabemos que no toda la gente - tiene acceso a los productos del mar, no solamente por - su cultura alimenticia, sino básica y fundamentalmente - debido a su exigua economía.

Por todo lo anterior, se estima, desde el -- punto de vista económico, fundamental e indispensable - la creación de una Secretaría de Recursos Marinos.

b) La Dirección General de Marina Mercante.

1.- Análisis administrativo. Se empezará por - decir que el rubro mismo de esta dependencia delata el - rango que ocupara dentro del Poder Ejecutivo, su nivel - e importancia dentro de la Administración.

Una dirección no puede llevar a cabo sus resoluciones directamente puesto que necesita de la aprobación de sus superiores jerárquicos. Tampoco goza de un presupuesto independiente que le permita financiar sus propias actividades.

Encomendar entonces, una parte del hacer de una dependencia del Ejecutivo a una simple Dirección, - por grande o importante que ésta sea dentro del organismo de que se trate, es estimar que la actividad o materia encomendada a ese organismo con jerarquía de dirección, forma parte del quehacer total del organismo superior que la comprende.

Es característico del desarrollo y evolución de las instituciones, así como lo es de los organismos vivos, la especialización que es el resultado del crecimiento en volumen y complejidad de las funciones a realizarse.

Es también una tendencia dentro de la Administración Pública, el ir creando los organismos de diferentes rangos que requiere la adecuada atención de -- nuestra realidad nacional y aún el de modificar los nombres de las Secretarías y Departamentos de Estado, lo cual refleja un cambio en el contenido de la función.

Ejemplo de esto último lo tenemos en el presente sexenio que dió comienzo el 10. de diciembre de -

1976 y que modificó las denominaciones de varias Secretarías de Estado, limitándolas o extendiéndolas en sus funciones, según el caso, pero básicamente creando en realidad organismos diferentes a los anteriores, ya que el cambio de rubro implica una variante fundamental en el contenido de la función.

Es el caso de la Secretaría de Recursos Hidráulicos que cambió a Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos; también lo es el de la Secretaría de Industria y Comercio que hoy es solamente de Comercio; la Secretaría del Patrimonio Nacional, denota también los cambios operados ya que ahora se ha transformado en Secretaría del Patrimonio y Fomento Industrial; anteriormente, el Departamento Agrario se había transformado y ascendido a la categoría de Secretaría de la Reforma Agraria.

A partir de este razonamiento, que se estimaba básicamente correcto y que se fundamenta en la apreciación del estado actual que guarda nuestra administración pública, se puede ahora hacerlo extensivo a la situación que guardó por largo tiempo la antigua Dirección de Marina Mercante.

Se trata de analizar la situación que tuvo la Dirección de Marina Mercante, que desde el punto de vista administrativo viene a ser un intento, aunque sea --

disperso, aislado y financieramente deficiente, de enfrentar la problemática marítima.

Desde que fué incluida la Dirección de Marina Mercante dentro de la Secretaría de Marina, siempre tuvo una situación de segundo orden por las razones que se expresan a continuación.

La falta de conciencia de nuestra problemática marítima, tanto a nivel popular como gubernamental, ocasionó su encuadramiento desafortunado dentro de dependencias del Ejecutivo que no estaban ni están capacitadas para resolverla, ya que están limitadas por su materia que expresa el mismo rubro que las enuncia. Esto, para el caso de la Secretaría de Economía que pasó a ser de Industria y Comercio y que además de la limitación enunciada, encuentra la de que la multicitada problemática marítima no abarca solamente lo mercantil, como se cree ha quedado probado a lo largo de este trabajo.

En lo referente a la Secretaría de Marina, el encuadramiento de la mencionada Dirección fué aún más equivocado pues la simple referencia al mar que se comprende en el enunciado de esta Dirección, no es suficiente argumento para incluirla dentro de una Secretaría avocada a lo militar, y que relega cualquier otra cosa, materia o persona que pertenezca formal o materialmente al medio civil.

Dentro del medio de la Armada de nuestro país, existe una pugna constante y permanente con respecto a lo civil; situación que se constata comenzando con las escuelas náuticas que no son bien vistas por la Escuela Naval Militar, la que las estima como competencia - aunque esto fuera solamente con respecto al prestigio, - antagonismo que se continúa fuera de los recintos pedagógicos mencionados y una de cuyas manifestaciones se concreta en la diferente remuneración y tratamiento preferencial que se otorga al personal militar con respecto al civil que presta sus servicios para la Secretaría de Marina.

Al frente de la Dirección de Marina Mercante se encontraban un Director y un Subdirector que eran algunas veces procedentes de la Escuela Naval Militar y otras, de las Escuelas Náuticas.

Antes de que la Dirección mencionada fuese trasladada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conjuntamente con las también Direcciones de Obras Marítimas, Dragado y Señalamiento Marítimo, el Subjefe de la primera de las Direcciones mencionadas, además de poner a mi disposición la documentación referente a ésta, me confirmó en lo que ya es del dominio público y que se refiere a la paupérrima situación financiera y de todo tipo de recursos, principalmente humanos, en --

que los mantenía la Armada de México, que en realidad era el centro alrededor del cual se tomaban las resoluciones concernientes a la citada Dirección y que tenían un marcado tinte militar.

Anteriormente, la Dirección que tratamos pasó a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el rango de Subsecretaría y el resultado de este movimiento no se puede juzgar todavía dada la temporalidad transcurrida. No obstante, se cree que aunque ya dejó de ser parte de la Secretaría de Marina, debe a su vez desaparecer de la primera de las Secretarías mencionadas para, a su tiempo, y con la madurez indispensable que ya comienza a formarse alrededor de la concientización de nuestra problemática marítima, pase a formar parte de la Secretaría de Recursos Marinos que aquí se propone.

2.- Su no adecuación a nuestra realidad.--
El capítulo VIII tiene que ser necesariamente de compilación y complementador del trabajo desarrollado y que en realidad es una crítica que pretende ser constructiva y que requiere precisarse.

Por lo anterior se ve que la no adecuación a nuestra realidad y por lo tanto la carencia de idoneidad de un organismo tal para avocarse a la solu -

ción de estos problemas, entendidos con la amplitud y profundidad que aquí se ha tratado de expresar, es manifiesta.

Un organismo así, enclavado dentro de nuestra organización administrativa, es el producto y manifestación histórica de la tradicional abulia política y baja conciencia social nacional, que ya están desperdiciando. El no planear el presente y no prever el futuro da las funestas resultantes que resentimos y padecemos, que nos mantienen en las condiciones de supeditación y dependencia del exterior.

Se desprende del contexto de esta tesis, de las posibilidades de nuestro país en materia marítima y del conocimiento público, que la solución a esta problemática requiere de un organismo con más jerarquía, más organizado y mejor administrado que lo sería nunca una Dirección de Marina Mercante, actualmente Subsecretaría encuadrada en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La no adecuación a nuestra realidad por parte de la que fué Dirección de Marina Mercante, fué siempre manifiesta pues basta adentrarnos un tanto en nuestra historia marítima para conocer que desde los primeros momentos de ella se requería de la creación de una organización referida a lo mercante y en la que pensaron algunos de los hombres que intervinieron en los mo-

mentos cruciales de nuestra historia pero que, por el -
subsecuente giro que tomaron los acontecimientos y, - -
principalmente por la ausencia de una conciencia de --
nuestros problemas marítimos a todo nivel estas ideas -
se perdieron.

En la historia marítima de nuestro país con-
ta el que se pensó en la creación de una marina mercan-
te, y en una marina de guerra solo como apoyo de la --
primera; o sea que se daba preponderancia a la amplia -
ción de nuestras actividades de intercambio comercial -
marítimo sobre la creación de una marina de guerra.

Consta también el azaroso recorrido de nues-
tro devenir marítimo hasta desembocar en la Dirección -
de Marina Mercante. Se ha tratado de demostrar en este-
trabajo que una Dirección tal, independientemente de --
que estuviera enclavada en uno u otro organismo guberna-
mental, no abarca por sí misma la totalidad de la com-
pleja problemática marítima nacional.

Teniendo en cuenta el momento en que fué in-
cluída dentro de la Secretaría de Marina y el largo - -
tiempo transcurrido desde entonces, evaluado su rendi-
miento, aún restringido a su propio ramo, tenemos que sa-
car en conclusión que ese organismo no estuvo ni esta -
ría jamás en situación de resolver la problemática ma-
rítima de nuestro país.

El cambio operado por el actual Gobierno impone la necesidad de criticarlo.

La Dirección de Marina Mercante pasa de la -
Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones-
y Transportes, esta vez con el rango de Subsecretaría, -
lo que puede significar diferentes cosas.

En primer lugar el cambio de referencia con-
lleva una elevación de nivel y un mayor rango adminis-
trativo, lo que la sitúa en mejor situación para tratar
su materia con mayor amplitud.

En segundo lugar, el mismo cambio de una Se-
cretaría a otra, presuponiendo por parte del Ejecutivo-
una mejor capacidad para la solución de los problemas -
del ramo, hace pensar que éste conceptúa que la materia-
de que se trata tendrá mayores posibilidades en la Se -
cretaría a la que ingresa. Mas este cambio implica el -
que al incluirla en una dependencia cuya materia la - -
constituye la comunicación, el enfoque que se da a la -
Marina Mercante por este solo hecho, es el de que se --
ponga el énfasis en las mencionadas actividades lo que-
daría un nuevo giro y matiz al problema.

Creemos, asimismo, que con esta medida se está
soslayando el problema principal consistente en el desa-
rrollo y ampliación de la problemática marítima en fun-
ción de las necesidades crecientes de una población ca-

da vez mayor y de los medios que la ciencia y la técnica modernas ponen al alcance para su solución

Al trasladar el mismo organismo aunque elevándolo de rango, de una Secretaría a otra, no hace más que trasladar el problema, parcializándolo, ya que forma parte de nuestra problemática marítima total.

Mejor sería haber erigido a la Dirección que nos ocupa en Departamento, que no en Subsecretaría, como sucedió con el Departamento de Pesca, ya que esto le daría dentro de la organización administrativa mayor autonomía de planeación y realización.

Por todo lo anterior sostengo que tanto la anterior Dirección como la actual Subsecretaría de Marina Mercante, no son los organismos aptos para resolver los problemas que en esta tesis se tratan y se reitera la proposición de creación de un organismo que comprenda la materia marítima en su totalidad, la Secretaría de Recursos Marinos.

C O N C L U S I O N E S

1.- El problema marítimo es antiguo ya que viene desde los fenicios, griegos y romanos hasta la actualidad, sin habersele hallado solución adecuada.

2.- Se vió que la base del enriquecimiento, poder e influencia de los países se cimentaba en el dominio del comercio por mar o que, al menos, éste había desempeñado una parte importantísima.

3.- El medio marino representa una fuente enorme y variada de recursos, tanto alimenticios como químicos, además de servir como vía de comunicación y transportación.

4.- La presencia omnímota del mar influye y califica las relaciones entre países, pues en la búsqueda de elementos de subsistencia estos han recurrido a aquél, llegando a utilizarlo hasta como teatro de enfrentamiento de sus intereses.

5.- Al analizar la situación en que se encuentra el manejo de nuestro elemento marítimo, se llegó a la conclusión de que éste requiere, urgentemente, de una organización y unificación que solo el Estado puede darle. Es por esto que se propone la creación de

la Secretaría de Recursos Marinos como el órgano al efecto.

6.- Al examinar los recursos de flora, fauna y del suelo marítimo con que contamos, nos percatamos de que además de estar casi por completo desaprovechados o no explotados, para lograr su utilización se requiere del organismo propuesto.

7.- El investigar acerca de las causas del estado de cosas que priva en relación al ámbito marítimo nos llevó a la conclusión de que éste es originado por la ignorancia e inconciencia tanto por parte del gobierno como del pueblo de nuestro país.

8.- Sostenemos que un organismo con nivel de Dirección como lo tuvo dentro de la Secretaría de Marina, y que posteriormente se elevara al rango de Subsecretaría actualmente comprendida en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no puede llenar los requerimientos de un plan conjunto que abarque toda la materia marítima, o al menos, que la coordina.

9.- Desde el punto de vista económico, infraestructural, los beneficios que en razón de la explotación de las potencialidades de nuestros mares se requerirían al país, serían incuantificables y en todos los ámbitos y niveles tanto gubernamentales como individuales, la usufructuaria universal y conciliadora de todo interés sería la Nación Mexicana.

10.- El desarrollo del país requiere que se administre debidamente lo referente a sus recursos y - para ello debe contarse con un Ejecutivo que disponga de organismos aptos al efecto y separados por sus materias correspondientes, sin perjuicio de la colaboración que necesariamente debe darse entre ellos.

11.- Es necesario que los componentes del Ejecutivo tengan la capacidad de decisión y la posibilidad de llevar a efecto sus resoluciones, disponiendo del contingente humano y los medios materiales que les permitan desarrollar sus atribuciones.

12.- Los productos de la explotación marítima balancearían el déficit de los obtenidos hasta ahora del Agro, pues ante el problema de aportación de elementos alimenticios y materias primas provenientes de este último en cantidad y calidad insuficientes, es necesario recurrir a otras fuentes.

13.- Visto el estado general de nuestra problemática marítima, se concluye que la creación del organismo estatal que se propone es perentoria, no deteniéndose otro principio de solución para ella.

