UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN

APLICACION EN MEXICO DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

TESIS PROFESIONAL QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES PRESENTA

MARGARITA FERNANDEZ MORENO

MEXICO

1984

I N D I C E

INTRODUCCION

En la historia de la humanidad el desarrollo socioeconómico ha pasado por diferentes etapas a las que corresponden determinadas formas de producción, distribución y consumo. El hombre ha actuado sobre la naturaleza para transformarla y obtener sus satisfactores, destinando los excedentes del consumo al intercambio de bienes no producidos localmente y a la búsqueda de fuentes de aprovisionamiento y demanda fuera del ámbito territorial. Esto provocó la inquietud por encontrar medios eficientes para el translado de bienes y personas, originando al transporte como fenómeno distributivo dentro del proceso de producción, el cual fue asumiendo modalidades y especificidades diversas en las diferentes épocas históricas, convirtiéndose en causa y efecto de desarrollo.

De esa forma el transporte desempeñó siempre un papel preponderante, yendo su influencia generalmente aparejada a los intereses de los paises hegemónicos. Con el esplendor fenicio se desarrolló la navegación en el Mediterráneo; los romanos impusieron su ingeniería en los caminos de los pueblos conquistados; el comercio medieval de las Repúblicas

dos, en el que México desempeñó el papel de proveedor de materias primas para la producción bélica.

Los créditos y financiamientos se usaron para impulsar la infraestructura carretera y la producción agrícola de exportación; una vez pasado este auge el comercio exterior se contrajo y el transporte dejó de ser prioritario en los proyectos gubernamentales. En la década de los setentas, el auge petrolero y la insuficiencia de producción agrícola condujo a una nueva expansión del comercio exterior y por ende del transporte, provocándose congestionamientos en todos los sectores que atrajo la atención de las autoridades para resolver los problemas emergentes.

Por otra parte, y en una secuencia que se verá detenidamente en el respectivo capítulo, a nivel internacional se gestaba un fenómeno que iría adquiriendo fuerza hasta nuestros días. Se trata del transporte combinado o multimodal de carga general unitarizada, lo que significa que la carga se unifica o consolida, con embalajes especiales, cuyas especificaciones han sido normalizadas internacionalmente.

Esta modalidad nació en los paises industrializados como respuesta a la necesidad de agilizar el lapso de entrega e incrementar la seguridad de la carga interoceánica, habiéndose generado una sofisticada tecnología tanto en unidades de transporte, como en equipo de manipulación y embalaje, adaptación infraestructural, terminales especializadas, así como un sistema de coordinación única bajo un sólo responsable llamado Operador de Transporte Multimodal, OTM, todo lo cual en su conjunto ha conquistado las principales rutas marítimas del mundo.

A semejanza de las manufacturas, que una vez saturado el mercado interno de los países productores buscaron nuevos mercados ultramarinos, esta tecnología producto del Primer Mundo*, también propició la conquista de todas las rutas y puertos de los países desarrollados y en vías de desarrollo.

---

* 1er. Mundo: países industrializados de economía de mercado.
2o. Mundo: países socialistas de economía planificada.
3er. Mundo: países en vías de desarrollo.
Estos términos fueron introducidos por la prensa occidental y aceptado por la ONU en 1955-1960 cuando un número mayor de países descolonizados se transformaban en mayoría en dicha organización, acuñándose lo de "3er. Mundo".
Osmañcyzyk, Edmundo Jan. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo de Cultura Económica. México, 1976, p. 2106

En el caso del transporte marítimo, éste se rige por las Reglas de la Haya, Convención de Bruselas de 1924, y son muchas las exenciones que protegen a los navieros. Aún en el caso de que el propietario gane el pleito, el monto al que tiene derecho puede no justificar el esfuerzo de un litigio internacional, siendo el fondo del problema la fuerza económica que tradicionalmente han representado los navieros de los paises desarrollados.

Frente a esta incertidumbre, los importadores y exportadores se ven obligados a asegurar la carga, cuya prima se refleja en los costos. La unitarización crea las condiciones para que aumente la seguridad en los recorridos y transbordos, así como en las terminales, y es ventajoso tanto para los usuarios como para los navieros, ya que la responsabilidad recae en un sólo contrato durante todo el trayecto de puerta a puerta, siendo el OTM el que se entenderá con los porteadores y prestadores del servicio, de acuerdo con las leyes y convenciones específicas.

Dado el enorme respaldo financiero y experiencia que el OTM debe poseer, este sistema no puede estar al alcance de cualquiera, por lo tanto se presenta un posible proceso de -

concentración del transporte internacional en un grupo reducido, por lo que es primordial que cada país legisle cuidadosamente su transportación interna, protegiendo la nacionalidad y soberanía sobre sus diferentes sectores y propiciando el desarrollo de su marina mercante, para disminuir la dependencia hacia las conferencias marítimas que imponen unilateralmente las condiciones.

En el seno de las Naciones Unidas y más especificamente en la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, conocida por sus siglas inglesas UNCTAD y que desde 1964 constituye un órgano permanente por la importancia vital que representa, se crearon comisiones para estudiar los problemas latentes que agobian a los paises subdesarrollados, en su relación comercial con los países industrializados, constituyéndose grupos de estudio sobre productos básicos, comercio, financiamiento y transporte.

Como el transporte multimodal era una realidad de más vigor cada día, las asociaciones jurídicas internacionales se enfocaron a la tarea de legislarla, dando lugar a algunos proyectos que no fueron aceptados por los países del Tercer Mundo quienes expusieron su inconformidad en los fo-

ros de las Naciones Unidas; por tal motivo, y trás algunos años de deliberación, se dió a luz el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

El objetivo de la presente investigación, por lo tanto, es analizar el sistema multimodal, su tecnología, su expansión e inserción en el Tercer Mundo donde México está inmerso y comparte el mismo tipo de problemas inherentes al subdesarrollo, enfocando la problemática específica del país para la correcta adopción del sistema y del convenio internacional que lo rige.

CAPITULO I

EL TRANSPORTE MUNDIAL EN LA ACTUALIDAD

La Segunda Guerra Mundial dejó trás de sí una estela de destrucción que incluyó en primer lugar a las instalaciones portuarias, las cuales una vez concluída la conflagración entraron en un período intensivo de reconstrucción y modernización extensivo a Norteamérica. Los astilleros acentuaron la especialización de los buques, aumentando su velocidad y capacidad; alrededor de los puertos transformados surgieron amplias zonas industriales y conjuntamente con la mejora en los transportes terrestres, especialmente por carretera, convirtieron al puerto en eslabón de la cadena del transporte, lo que obligó a mejorar los accesos terrestres al muelle para facilitar la evacuación y distribución del tráfico llegado por mar.

Las vías de comunicación y medios de transporte se fueron optimizando paralelamente al desarrollo de la producción económica, de tal manera que en la actualidad son los paises industrializados los que cuentan con la más avanzada tecnología en todo lo referente al transporte sobresaliendo Estados Unidos, Canadá, la URSS, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Australia, Sudáfrica y Japón.

También los principales sistemas ferroviarios se localizan en las regiones industriales más importantes del globo* y en cuanto a las rutas marítimas, éstas se han desarrollado en relación a las naciones que cuentan en sus territorios con puertos naturales y costas recortadas, densa población y zona de influencia industrial.**

Respecto a las redes aéreas mundiales, la norteamericana es la más importante, no sólo por el número de sus rutas, sino por la potencia y calidad de los aparatos utilizados. La red europea es la más densa, pero el globo terraqueo es atravesado en todos sus meridianos y paralelos por rutas aéreas.*** 1/

---

* Principales sistemas ferroviarios: Norteamericano (Canadá-Estados Unidos-México); Europeo: Gran Bretaña, Francia, Alemania y URSS); Sudamericano (Argentina-Brasil y Chile); Asiático (India, China, Turquía, Japón y Java); Africano: (norte y sur del continente); Australiano (sur de Australia). Los países con mayor desarrollo ferroviario son Estados Unidos, URSS, Canadá, India, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Argentina, Brasil, China y México.

** Rutas Marítimas más importantes: Atlántico Norte (Europa - Estados Unidos); Mediterráneo-Indico, que comunica los puertos del Mediterraneo con los Asiáticos gracias al Canal de Suez; Atlántico Sur: Europa-América del Sur; Atlántico Oriental, Europa-costa occidental de Africa; Atlántico-occidental, costa oriental de Estados Unidos y Caribe; Pacífico Norte, Estados Unidos-Asia; Pacífico Oriental, - Norte y Sudamérica.

Para la década de los sesentas el comercio internacional sufrió un profundo cambio, intensificándose el tráfico de hidrocarburos, el que junto con sus derivados llegó a significar el 50% del transporte mundial.[2/] Los graneles líquidos y sólidos en grandes volúmenes constituyeron uno de los cambios más espectaculares de los últimos años en cuanto al tráfico intercontinental de grandes masas, sustituyéndose con esta modalidad a lo que antes se transportaba en sacos, como por ejemplo el trigo, harina, arroz, cementos. Los métodos tradicionales de manipulación de la carga quedaron obsoletos y se idearon nuevas técnicas para darle velocidad a la entrega de mercancías, transformándose el diseño de los barcos, el equipo complementario para la manipulación

*** Rutas aéreas más importantes: red norteamericana; red europea; red sudamericana; Asia y Australia, cuatro rutas; Transsiberiana (cruza todo el territorio soviético de oeste a este con terminal en Vladivostok); Australia-Gran Bretaña (comunica entre sí las principales ciudades de Arabia, India e Islas del sureste asiático); lineas que unen entre sí China Corea y Japón. Red de Africa. Además existen grandes rutas transoceánicas; en orden de importancia los paises sobresalientes por su aviación son: Estados Unidos, Inglaterra, Canadá, Francia, Alemania, Australia, Japón, Italia, Holanda. El servicio aéreo de México es muy importante.

1/ Datos extraídos de Sanchez Saldaña, Francisco. Geografía Física y Humana. Editorial Esfinge, 10a. Edición, 1974, México. p. 176-179

2/ Montero Luis. Curso Iberoamericano de Puertos. Planificación y Explotación de Puertos. España. 1980. p.37

de la carga, del embalaje, en la estiba y en la distribución. La revolución del sistema indujo a la construcción de grandes barcos, de enormes grúas y de unidades de carga normalizadas que al ser manipuladas proporcionaron mayor eficacia y menos riesgo de daño.

Actualmente se utiliza el avión sólo para envíos pequeños a lugares distantes; en el comercio interno se acostumbra expedir las cargas voluminosas y pesadas principalmente por ferrocarril y en algunos países por autotransporte. Para el comercio exterior se utiliza generalmente la vía marítima, que constituye el medio de transporte más económico y paradojicamente más rápido. Se estima que enviar una tonelada de carga por aire cuesta 25 veces más que por mar, calculándose asimismo que para transportar 20 000 toneladas a una distancia de 12 000 kilómetros un buque tipo Mariner empleará 22 días; si se utilizaran aviones sería necesaria una flota de 122 aparatos con capacidad de transportación de 25 toneladas cada uno, debiendo realizar cada aparato cuatro viajes en una operación que duraría 24 días.[3/] A esta nota-

---

3/ Estimaciones de Rosetti, Jorge. Marina Mercante Latinoamericana. Progreso México Abril-Mayo 1981. Citado por Comercio Exterior. Vol. 31 # 9. p. 1010 México

ble diferencia se agregarían las del consumo de combustible, neumáticos y otros servicios colaterales como reparaciones y mantenimiento.

1.1 COMPOSICION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Japón es un ejemplo típico del acelerado desarrollo del transporte marítimo, que al término de la segunda guerra casi carecía de él y ha llegado a ser el más importante del mundo en la actualidad después del de Liberia, que no puede considerarse como nacional, ya que es "bandera de conveniencia".*

La Unión Soviética ocupa hoy día el quinto lugar dentro de esta clasificación, poseyendo 24.9 millones de toneladas de registro bruto a pesar de que al concluir la guerra no poseía practicamente flota mercante. Pertenece como miembro de pleno derecho a la "Baltic and International Maritime Con[4/]

---

* Bandera de conveniencia: registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros, concesionados con grandes facilidades: pésimas condiciones de trabajo; mantenimiento y reparaciones baratas; mínimos impuestos; mínimo ordenamiento legal; lucro excesivo por ausencia de control.

4/ Datos obtenidos de: Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. ENEP-Acatlán, UNAM, México, 1981, pp. 13-15

ference" y aunque podría actuar independientemente sin dificultad alguna, no lo hace por no provocar problemas internacionales.

En 1983 la marina mercante mundial contaba con 422,590,000 toneladas de registro bruto, sobresaliendo en los primeros cinco países los de bandera de conveniencia, así como Japón y la Unión Soviética. El tonelaje total se desglosa como sigue, de acuerdo al tipo de buque: 5/

Buques petroleros	157,279,000 TRB
Buques para gas licuado	9,079,000
Transportadores productos químicos	3,136,000
Mixtos, fluidos y graneles	26,032,000
Graneles y minerales	98,365,000
Carga general	79,323,000
Buques contenedorizados	14,194,000
Otros tipos de buques	4,588,000

Como puede observarse el petróleo sigue siendo el principal objeto de intercambio comercial a nivel mundial, siguiéndole el transporte de graneles agrícolas y minerales, aunque la carga contenedorizada ocupa un porcentaje significativo y creciente, ya que aumentó en 1,252,000 TRB en relación al año anterior.

5/ Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables. 1983 p.3

CUADRO NUM. 1

PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES DEL MUNDO EN 1983

EN MILES DE TONELADAS DE TRB

Liberia	67,564	Chipre	3,450
Japón	40,752	Suecia	3,433
Grecia	37,478	Canadá	3,385
Panamá	34,666	Filipinas	2,964
U.R.S.S.	24,549	Kuwait	2,548
E.U.A.	19,358	Yugoeslavia	2,547
Noruega	19,230	Turquía	2,524
Reino Unido	19,121	Argentina	2,470
República Popular de China	11,554	Rumania	2,321
Italia	10,015	Finlandia	2,358
Francia	9,868	Bélgica	2,274
España	7,505	Australia	2,022
Singapur	7,009	Indonesia	1,950
Rep.Fed.de Alemania	6,897	Irán	1,795
Corea del Sur	6,386	Iraq	1,561
India	6,227	México	1,475
Brasil	5,808	Malasia	1,475
Arabia Saudita	5,297	Rep.Dem.Alemana	1,421
Dinamarca	5,115	Argelia	1,369
Holanda	4,940	Portugal	1,358
Hong Kong	4,384	Bulgaria	1,293
Polonia	3,686		

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.
Statistical Tables. 1983 p. 3

TRB=Tonelaje de registro bruto, hace referencia a los espacios cerrados del buque, incluyendo cuartos de máquinas almacenes.

CUADRO NUM. 2

FLOTA LATINOAMERICANA

TRB

1983

Argentina	2,469,686
Bolivia	14,913
Brasil	5,807,906
Chile	487,528
Colombia	358,869
Costa Rica	23,902
Cuba	960,993
R. Dominicana	35,685
Ecuador	388,444
El Salvador	3,497
Guatemala	425
Honduras	221,665
México	1,475,104
Nicaragua	18,604
Paraguay	34,421
Perú	780,711
Uruguay	217,272
Venezuela	973,125

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.
Statistical tables. 1983. pp.10-13

México ocupa el tercer lugar dentro de la flota latinoamericana.

Respecto a Latinoamérica en 1981 superó por primera vez en su historia los diez millones de TRB y de acuerdo a estudios del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana el número de naves con más de 1000 TRB en el contexto latinoamericano, se incrementó de 1964 a 1979 en 249 unidades con una edad promedio de 9.8 años, lo que es considerado aceptable por los expertos. Actualmente los primeros lugares en la región pertenecen a Brasil, Argentina, México, Venezuela y Cuba en ese orden de importancia.

Los especialistas en la materia consideran que el desarrollo del comercio internacional latinoamericano está unido a la evolución de su transporte marítimo, el cual debe fomentar y expandir su consolidación en base a una integración regional para que en bloque obtengan mayor fuerza dentro del ámbito de las relaciones internacionales y mayor participación en las flotas de buques cisternas y graneleros, cuyos resultados técnicamente eficientes y económicamente rentables han sido experimentados por otros países.

El experto en cuestiones marítimas, José Eusebio Salgado y Salgado, nos hace apreciar lo siguiente:

"El informe de la UNCTAD sobre Transporte Marítimo en 1969 indica que de 1964 a 1969 la flota mundial aumentó en casi un 50%, incrementándose principalmente en Liberia, Panamá (PANLIBHON), Africa y Europa Oriental. De 1968 a 1978 su aumento fue menor registrándose un 38% de acuerdo al Informe Anual de Lloyd's Register of Shipping de 1972. De 1972 a 1979 el incremento fue del 53.9% de acuerdo al informe de Lloyd's de 1979. Los paises en desarrollo incrementaron su tonelaje en un 37%, así como los paises socialistas que pasaron del 8.6% en 1977 al 8.9% en 1978. Sólo los paises altamente industrializados vieron disminuir su marina mercante entre los que destacan Japón, Noruega, Paises Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia". 6/

Durante la crisis del petróleo los países en desarrollo aumentaron sus flotas decidiendo a partir de ese momento participar en el transporte de hidrocarburos, ya que hasta 1976 estaba casi en su totalidad en manos de los paises altamente desarrollados.

La contracción general del comercio internacional ha incidido en una limitación a la marina mercante, ya que el aumento obtenido en 1976 de 9% para 1979 había decaído al 7.7%. Dicha situación se reflejó en un aumento incontrolado de los

---

6/ Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit.
Se apoya en varias fuentes: El Transporte Marítimo. Nueva York, ONU 1970 TDB/C.4/66; 1979 TD/B/C.4 178 Rev.1 1979 TD B/C.4 182 y varios Annual Reports de la Lloyd's Register of Shipping, 1973, 1975, 1976, 1978. Anuarios del IEMMI de 1964 a 1979.

fletes marítimos, que favorece a las Conferencias de armadores, cuyo objetivo primordial es mantener bajo su control - las formas, reglamentos, contratos y características generales del transporte marítimo, en el cual los paises subdesarrollados tienen escasa participación.

1.2 MODALIDADES DEL TRANSPORTE MARITIMO

Dentro de los tipos de buques sobresalientes en las flotas mercantes se encuentran los buques cisterna, graneleros, trampa y de linea. De los buques portacontenedores se hablará posteriormente, omitiéndose otros tipos de buques por salirse del objetivo de esta investigación.

Los buques cisterna transportaron a fines de los años setenta el 54% del tonelaje de carga mundial; los graneleros el 24% y los de línea el 22%.[7/]

Unas cuántas empresas pertenecientes a países compradores o vendedores de petróleo poseen los buques cisterna; las grandes empresas petroleras que poseen la tercera parte del

7/ Comercio Exterior. La Marina Mercante. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. Vol. 31 Núm. 9, Septiembre de 1981. p.1011

tonelaje de la flota mundial en este tipo de barcos, son las que imponen la política de explotación y comercialización que incide en la demanda del crudo.

Las empresas petroleras independientes son propietarias del 40% del tonelaje mundial de esta clase de buques. Han adoptado la política de rentar una parte de su flota a los países productores de crudo carentes de este tipo de buques, por tiempo determinado o por viajes consecutivos. El resto del tonelaje pertenece a navieras independientes que operan en forma marginal.

Los buques graneleros son unidades de más de 18 000 toneladas y su construcción fue estimulada por la introducción de equipos mecánicos para el manejo de carga en los puertos. Operan en grandes centros comerciales e industriales y comunmente se destinan en convenios de transporte de grandes volúmenes de carga homogénea. Existen asimismo graneleros combinados, adaptados para el transporte de crudo, granos, cereales o minerales. En cierta medida han sido desplazados por los buques cisterna en el mercado de hidrocarburos.

Este tipo de transportación está controlado por transportistas industriales que operan a bajo costo. Los países

subdesarrollados carecen de posibilidades para manejarlos, - debido a sus costos unitarios y a las modalidades de la ex-- portación.

Para el transporte de carga seca, se usan los barcos tramp a, las cuales tienen un tonelaje superior a las 4 000 de TRB. El servicio de este tipo de buque se otorga mediante contratos o pólizas de fletamento, siendo numerosas empresas las que se dedican a esta modalidad. Es asequible para los países menos desarrollados.

Los barcos de linea tienen un alto grado de especialización, usándose en caso de que la regularidad y frecuencia de los servicios sea sumamente importante para los usuarios. Están concentrados en una minoría de empresas, organizadas en - conferencias de armadores.

Existen además empresas, grupos de empresas y países que poseen y controlan flotas mercantes con un gran número de naves agrupadas bajo un pabellón. Destacan Grecia, Liberia, Bahamas, Panamá, Honduras, que amparan importantes flotas pertenecientes a armadores, grupos de armadores o empresas transnacionales bajo el régimen de bandera de conveniencia.

Concluyendo, puede decirse que el transporte ha ido asociado al desarrollo productivo, como causa y efecto del mismo y que en la actualidad el vasto conglomerado tercermundista asume la terrible carga del rezago, que se traduce en una debilidad negociadora para mejorar su posición en el comercio y en el transporte internacional, lo que dada la crisis en que está inmerso, presenta un panorama de incertidumbre.

CAPITULO II,

SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

2.1 G E N E R A L I D A D E S

Tomando como referencia la infraestructura física o medio natural, existen varios modos de transporte, entre los que sobresalen el marítimo, carretero, ferroviario, aéreo, fluvial y mediante ductos. El sistema de transporte multimodal se realiza cuando el porte de mercancías se lleva a cabo en más de un modo de transporte en su trayecto de origen a destino, denominándose internacional cuando estos puntos se encuentran en países diferentes.

La característica esencial que lo distingue del transporte segmentado tradicional, es que se trata de un sistema basado en un contrato único, siendo el Operador del Transporte Multimodal, conocido por las siglas OTM, quien asume la responsabilidad de su cumplimiento.[8/]

8/ Gopalan Nair, N. K., de la Asociación Nacional de Armadores de la India. Establecimiento de empresas de transporte multimodal en los paises en desarrollo. Informe preparado para las Naciones Unidas. UNCTAD TD B/C.4/183, Nueva York, 1980

El sistema se basa en el principio de que se puede lo-- grar la máxima eficiencia en el transporte, si las mercancías se envían de puerta a puerta, desde el domicilio del expedi-- dor hasta el del consignatario, en virtud de un contrato único y mediante el pago de un sólo flete. Cuando este servicio de puerta a puerta se concibe y coordina como una sóla operación, se reduce al mínimo la tramitación y otras formalidades relacionadas con el sistema tradicional. La utilidad de este sistema se optimiza cuando la carga esta "unitarizada", reduciéndose el tiempo y la mano de obra que requieren las operaciones de manipulación de las mercancías en los puntos de - transbordo y por consiguiente, disminuyendo el costo total - del transporte.

El término de "unitarización" se refiere a los diversos métodos existentes para unir bultos pequeños y manipularlos- como una unidad de dimensiones normalizadas, mediante la utilización de equipo mecánico o embalando bultos grandes que - son manipulados mecánicamente. Con esta técnica disminuyen- y son simplificadas las operaciones de carga general, eliminando el manejo de cargas fraccionadas y reduciendo el costo al minimizar la necesidad de mano de obra, acelerando al mismo tiempo las operaciones de manipulación.[9/]

9/ UNCTAD. Aspectos económicos de la unitarización de la carga. Naciones Unidas. Conferencia de las N.U. sobre Comercio y - Desarrollo. Ginebra. 1976 TD/B/C.4/78 p.9

Resumiendo, las características para que el transporte multimodal sea considerado como tal, son las siguientes:

- Que la carga sea enviada en por lo menos dos modos de de transporte, siendo generalmente el marítimo y el terrestre.
- Este sistema obtiene las máximas ventajas si es de puerta a puerta, es decir, desde el domicilio del expedidor hasta el del consignatario.
- Transporte Multimodal Internacional es llamado en carga internacional, con origen y destino en paises diferentes.
- Característica esencial: se envía la mercancía al amparo de un sólo contrato que cubre los diferentes modos de transporte.
- El Operador de Transporte Multimodal Internacional, OTM, se responsabiliza de la carga desde el momento que recibe la mercancía, hasta que la entrega a su destino final; El a su vez se entenderá con cada porteador en los distos modos de transporte, de acuerdo a las leyes y convenciones que rigen a cada uno de ellos.
- Para que la carga sea manipulada con mayor seguridad y rapidez se adoptó y sofisticó la técnica de unitarizarla, siendo la más sobresaliente la de contenedorización.

La elección de un tipo de unitarización de la carga requiere considerar las repercusiones posibles de cada uno de los métodos sobre los sistemas de transporte interior de los países, principalmente subdesarrollados. El sistema de contenedorización, por mencionar el más avanzado, requiere una visión integral de la infraestructura, ya que al transladar los contenedores fuera de la zona portuaria, las carreteras o los ferrocarriles deben estar en condiciones de soportar los pesos por eje que representan los contenedores cargados; asímismo, deben existir suficientes areas de almacenamiento para la consolidación y desconsolidación y un sistema organizativo bien implantado que evite pérdidas y congestionamientos.

La novedad del transporte multimodal, además de operar bajo un solo contratista, es la adecuación tecnológica de la infraestructura y estructura del transporte, que tiene que realizarse mediante fuertes inversiones. Esto obviamente cae dentro de las posibilidades de los países industrializados, que dadas las características del comercio mundial han acaparado el mercado de fletes, transformándolo en una fuente especulativa importante, y que al mismo tiempo que les ha otorgado el monopolio de la carga internacional, les favorece la penetración interior a los países con los que

se enlazan dentro de la red internacional de tráfico. Esta necesidad de expansión ha constituído una presión para los países en desarrollo, ante los cuales se bifurcan las alternativas; o se supeditan y rezagan o se adecúan a costa de sacrificios, ya que la instauración del sistema es muy costosa y se enfrenta a difíciles obstáculos, producto del desarrollo disparejo, así como a una desconexión virtual entre los diferentes modos de transporte.

2.2 EXPANSION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y UNITARIZADO

Históricamente el transporte multimodal hizo su aparición desde la antiguedad, ya que el comercio exterior entre países, sobre todo de la zona mediterránea, estaba sujeto al empleo de varios modos de transporte, con los consecuentes transbordos, obviamente sin las particularidades del sistema multimodal actual.

En la América española es muy conocido el comercio interoceánico que la Nao de la China traía anualmente a las costas acapulqueñas, de donde eran conducidas a lomo de bestias de carga hasta la capital, por el camino conocido como "la vía de Asia".[10/] De la capital novohispana, los productos

Polony, Karl. Comercio y Mercado en los antiguos imperios. Editorial Labor, S. A. Barcelona, España, 1976. p. 28

de exportación eran conducidos en la misma forma hacia Veracruz, por la "vía de Europa", para ser transbordados a los buques con destino al Viejo Mundo.[11/]

La contenedorizacion siendo mucho más reciente, ya tiene sin embargo su historia bicentenaria. José Eusebio Salgado y Salgado cita varios ejemplos que pueden fijarse como antecedentes históricos de los actuales contenedores.

Napoleón solía enviar sus pertrechos de guerra en grandes cajas de madera; los británicos utilizaban cajas de 18x8x8 piés en forma regular para su comercio con el continente europeo ya desde principios del siglo victoriano. A principios del presente siglo los norteamericanos emplearon el uso de grandes cajas de madera para transportar menajes de casa principalmente por vía ferroviaria. Para la década de los veintes existía un tráfico importante de transbordadores para carros de ferrocarril del tráfico procedente de Cuba hacia Estados Unidos y viceversa.[12/]

11/ Comunicaciones y Transportes. México 1976. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. 7a. Edición. p. 264

12/ Salgado y Salgado, José Eusebio. México y el Transporte Multimodal a la luz del convenio de las Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional de Mercancías. Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, 1980. UNAM, ENEP - Acatlán, México 1981. p.315

Para 1931 era común el uso de estos contenedores, lo que hizo evidente la necesidad de reglamentar y normalizar sus especificaciones, lo que frenó temporalmente su expansión. En la Segunda Guerra Mundial se creó un tipo de caja llamada "Conex" con capacidad de cuatro toneladas y media en donde el ejército norteamericano transportaba armas, equipos y municiones.13/

Una vez concluida la guerra, la ayuda norteamericana mediante el Plan Marshall fomentó el transporte combinado para utilizar las líneas y rutas no dañadas, lo cual dió excelentes resultados en la República Federal Alemana de donde se expandió internacionalmente. 14/

El desarrollo del transporte cobró nuevos bríos y en unos cuántos años este dinamismo revolucionó técnicas, transpasó fronteras ideológicas y políticas y reunió a representantes de todos los países en foros internacionales donde se reglamentó lo concerniente a cada modalidad del transporte, incluyendo la carga unitarizada y el sistema multimodal.

13/ Ibidem

14/ Ibidem

Dos compañías navieras norteamericanas, la Pan Atlantic Steamship Company y la Sea Land Service Incorporated, ante la afluencia de carga contenedorizada y la perspectiva que se les presentaba para el comercio interoceánico, adaptaron los primeros buques convencionales, remodelando las cubiertas, reforzándose las estructuras del casco e instalándose en las cubiertas sistemas especiales.15/

En las bodegas fueron instaladas sistemas de guías - "cellular hold of lift-on/lift-off container ships", el cual es muy adecuado cuando la carga va a ser comunmente en contenedores en servicios de lineas regulares, ya que las operaciones de carga y descarga se agilizan al no tener que asegurar los contenedores en las bodegas. Los primeros contenedores de estas empresas fueron de 8x8x35 pies, con capacidad de 25 toneladas. Posteriormente, para facilitar la estiba - de las cajas, se diseñó la unidad de esquina. Sin embargo - las dimensiones y diseño de los contenedores no estaban normalizados y cada compañía tenía los suyos propios, lo que dificultaba el flujo comercial, y que posteriormente fue re--- suelto mediante la estandarización impuesta por la International Standard Organization, ISO.

15/ López González, Miguel. "Los contenedores, carga y estiba" - Edición del autor, México, 1975. pp. 10-12

El intensivo tráfico marítimo propició la aparición de grandes buques especializados y la organización de importantes empresas armadoras destinadas al manejo de carga contenedorizada. Los servicios de este tipo de carga en las rutas transoceánicas se inauguraron en 1966 para el tráfico del Atlántico Norte, habiéndose introducido a otras rutas por conferencias marítimas de países altamente desarrollados, en los que la utilización de la mano de obra es muy costosa.

Se aplicaron fuertes inversiones de capital en instalaciones portuarias, buques especializados, equipo y sistemas habiéndose ejercido constante presión en todos los eslabones de la cadena total del transporte en el ámbito mundial, para que los países en desarrollo creen infraestructura apropiada que dé cabida al sistema, lo cual no puede hacerse integralmente y al ritmo sugerido en tanto exista desequilibrio entre las exportaciones e importaciones, así como heterogeneidad en la mercancía de intercambio. Ejemplo de ello podría ser los contenedores que movilizan fruta centroamericana a Estados Unidos[16/] los cuales no pueden ser enviados con pro-

16/UNCTAD. Unitarización de la Carga. Nueva York, 1970. TD/B/C.4 p. 75

ductos manufacturados desde su origen por la especificidad de su fabricación y generalmente tienen que enviarse vacíos.

También la paletización acaparó la atención de los navieros, los que organizaron servicios totalmente paletizados adecuando buques para la rápida manipulación de este tipo de carga.

La contenedorización se vió estimulada constantemente habiéndose terminada la primera etapa, cuando se completó el programa de inversiones de la ruta noroeste de Europa-Japón-Lejano Oriente. En 1973 se inició otra etapa en las principales rutas, participando los países en desarrollo con más intensidad en estos años e interviniendo en servicios de enlace y escalas directas.

En el Lejano Oriente se intensificó la contenedorización; Australia impuso el sistema teniendo servicio regular con Hong Kong, Pusan y Manila; el noroeste de Europa tiene dos salidas mensuales de sus puertos Gdynia, Hamburgo, Rotterdam y Amberes a Singapur, Hong Kong y puertos del Japón.[17/]

17/ UNCTAD. Innovaciones Técnicas en la Esfera del Transporte - Marítimo y sus efectos en los Puertos. TD B/C.4 129 Sup. 1 1976 p. 74

La URSS tiene dos compañías navieras especializadas, la Fesco Line, Far Eastern Shipping Co., y el Servicio Transiberiano de la Sojuzvnetrans. La India inició en 1975 un servicio bimensual de contenedores entre Bombay y Cochín a los puertos de la costa del Pacífico de Vancouver, Los Angeles y San Francisco, vía Malasia, Singapur y Hong Kong. Japón, por su parte, tiene avanzadísimos sistemas para la carga unitarizada y su tecnología en este aspecto específico es exportada a todos los puertos importantes del mundo.

En la región del Caribe existe el consorcio Carol, formado por cuatro compañías marítimas europeas, que da servicio a la ruta noroeste de Europa-Caribe. Africa Occidental ofrece servicio de buques portacontenedores celulares al noroeste de Europa. Los plátanos centroamericanos son transportados a Estados Unidos en unidades refrigeradas y otro tanto se hace con la producción de las Antillas Francesas hacia Francia.

Ninguna ruta importante ha escapado a esta influencia, debido a que los buques utilizados se adaptan a todos los tráficos. En vista de lo anterior es aconsejable la instalación en puertos de altura de terminales polivalentes o de uso múltiple, de tal forma que puedan atracar toda clase de buques que conforman el tráfico mundial.

Cuadro # 3

Características de los principales terminales de contenedores en los países en desarrollo

Puerto	Longitud total del muelle	Número de puestos de atraque	Número de grúas pórtico	Zona de clasificación total	Carretillas elevadoras	Otro equipo mecánico de manipulación	Zona de estación de contenedores (EC)
Calcutta-Haldia (en construcción)	220 m	1	1	Unidades de 1 500 x 20 pies (apilados de tres en tres)	-	Grúa-pórtico para contenedores	-
Guam	402 m	2	1	133 500 m2	6	1 grúa móvil capacidad 140 toneladas 1 grúa móvil capacidad 35 toneladas 60 carretillas elevadoras	3 066 m2
Keelung (muelle Nº 26)	1 150 m	5	2	130 000 m2	4	1 carretilla de elevación	2 700 m2
Kaohsiung (terminal 2 - en construcción)	1 000 m	4	4	Espacio para unidades de 1 620 x 20 pies colocadas una a una	7	Carretillas elevadoras/ remolques: números no especificados	No se indica
Port Kelang	640 m	2	2	113 000 m2	8	12 tractores con cuatro ruedas motrices remolques de 9 x 20 pies remolques de 6 x 40 pies 10 carretillas elevadoras	6 771 m2
San Juan Puerto Nuevo - Sea land	914 m	5	5	141 600 m2	No especificado: operación mediante remolques	No se indica	9 200 m2
San Juan Isla Grande	458 m	1	2	23 300 m2	No se indica	No se indica	2 973 m2
Singapur-East Lagoon (muelles transoceánicos solamente)	914 m	3	4	114 400 m2	8	18 remolques plataforma de 25 toneladas 8 remolques plataforma de 40 toneladas 4 tractores de cuatro ruedas motrices 4 tractores 4 semirremolques 1 remolque de 10 toneladas 60 carretillas elevadoras	21 000 m2

Fuente: Basado principalmente en datos suministrados por la secretaría de la UNCTAD

2.3 ESPECIFICIDADES Y TECNICAS DEL SISTEMA MULTIMODAL

En el comercio exterior tradicional cuando el vendedor envía una remesa a otro país, utiliza generalmente más de un modo de transporte y se obliga a realizar contratos con cada transportistas que interviene en la entrega. Para ejemplificar lo anterior supongamos que un exportador envía desde la ciudad de México una mercadería a Madrid: ello implicaría el uso del ferrocarril, de una línea naviera y de una empresa autotransportistas firmando separadamente convenios con cada porteador, el cual asume la responsabilidad de la carga durante el período en que se usa ese medio de transporte.

En caso que la mercancía sufra daño, pérdida, merma o retraso y no se pueda determinar la causa, ni en que etapa del translado ocurrió, no se podrá responsabilizar a ninguno de los porteadores contratados; empero, cuando se sabe en que etapa del transporte sucedió el daño, la responsabilidad del porteador se determina según las convenciones, leyes y reglamentos a que está subordinado el modo de transporte en cuestión.[18/] De acuerdo a lo anterior existen muchas probabilidades de que una carga que se transporte en diversos medios sufra daños sin que el propietario tenga derecho a una indemnización.

18/ Aspectos económicos de la unitarización de la carga. UNCTAD. Naciones Unidas. Ginebra, 1976 TD/B/C.4/78 p.13

En aquellos casos en que el dueño de la carga estima que uno de los porteadores es el responsable del daño, pero éste último no acepta la acusación, surge un conflicto que será resuelto en los tribunales establecidos ex profeso por la convención o por la legislación de dicho modo de transporte. En contrapartida a lo anterior, la unitarización establece las condiciones para que un empresario pueda asumir la responsabilidad de una carga, a través de un sólo contrato durante todo el trayecto de puerta a puerta. El OTM se entenderá con los porteadores y prestadores del servicio, de acuerdo con las leyes y convenciones específicas, aceptando la responsabilidad en las terminales y asumiéndola en los casos en donde se desconozca la etapa del transporte en que ocurra el daño. Para realizar este tipo de empresa, el OTM debe contar con amplios recursos financieros, experiencia y contactos adecuados que le permitan establecer un óptimo sistema organizativo y de comunicación con todos los modos de transporte involucrados.

Lo más común es que la movilización de las mercancías sea entre continentes, por lo que la navegación es de primordial importancia para el desarrollo del sistema, tanto en tráfico de altura como de cabotaje que es muy utilizado en países de extensos litorales como Australia.

El transporte ferroviario y carretero tienen una notable incidencia de apoyo en la movilización de la carga de los puertos a puntos interiores de la masa continental y se han adoptado técnicas avanzadas en lo que concierne a la carga unitarizada. Por lo que respecta a la navegación aérea, también es un enlace dentro del sistema multimodal para carga fraccionada, principalmente con características determinadas en los que la premura de la entrega es de vital importancia.

En los sistemas de transporte multimodal es muy común que predomine el tramo marítimo, aunque existen importantes excepciones en los que los tramos terrestres son igualmente preponderantes. Entre tales servicios podemos citar el minipuente, que consiste en el transporte de contenedores con un sólo conocimiento de embarque directo expedido por el porteador marítimo, que incluye asimismo el servicio ferroviario del puerto a la terminal del ferrocarril, donde se deposita la mercancía. El porteador marítimo paga a la compañía de ferrocarriles un tanto alzado por contenedor como tarifa del tránsito ferroviario y el cliente paga un flete corrido por ambos servicios; este sistema funciona en determinadas rutas que sirven al tráfico de países desarrollados.

Existe, asimismo, el puente terrestre, que consiste en el envío de contenedores por vía terrestre como parte integrante de una ruta marítima-terrestre, o marítima-terrestre-marítima. En este caso también el porteador marítimo expide el conocimiento de embarque y paga a la compañía una tarifa uniforme. Se aplica en tráfico de rutas internacionales importantes como Europa-Oriente Medio y el Lejano Oriente por el puente terrestre Transiberiano;entre Europa y el Lejano Oriente pasando por costas estadounidenses del Atlántico y el Pacífico, en cuyo caso el territorio de los Estados Unidos se utiliza como puente terrestre.[19] En México se ha impuesto la infraestructura para unir los puntos de Salina Cruz a Coatzacoalcos, conocido como Puente Transístmico; sin embargo, dada la crisis actual y la inadecuada promoción que se le ha dado, no ha funcionado como tal para el comercio internacional, lo cual se verá en otro capítulo.

El sistema canguro, consiste en enviar la carga unitarizada en transporte carretero y ferroviario. Se aplica eficazmente en América Latina para el tráfico de productos perecederos como tomates, pepinos, pimientos, calabazas y otros, ejemplarizándose con el tráfico fronterizo entre México y Estados Unidos. Estos productos se cargan en los lugares de -

19/ Ibidem

cultivo, en remolques refrigerados que se transportan arrastrados por tractores hasta la estación de ferrocarril, donde son colocados en vagones plataforma, tras lo cual se desenganchan los tractores que permanecen en la zona. En el punto de destino, los remolques son nuevamente arrastrados por tractores hasta el almacén del consignatario.

El transporte ferroviario se adapta al sistema de transporte multimodal mediante programas escalonados con el material rodante existente o adquiriendo nuevo material rodante para que las unidades sean intercambiables, ya se trate de contenedores o paletas, para que exista dotación suficiente de equipo de acarreo con la capacidad cúbica requerida. También se crean terminales ferroviarias provistas de equipo de transbordo y situados en las inmediaciones de las terminales de contenedores.

En el autotransporte las carreteras deben reunir especificaciones de anchura, pendiente, altura libre mínima acorde al peso y dimensiones de la carga contenedorizada; los puentes deben estar, asimismo, en consonancia con esta finalidad.

Los países desarrollados tienden a unificar criterios para implantar la tecnología del transporte multimodal y la carga unitarizada, lo cual supone un aumento considerable en la densidad de capital para infraestructura y equipo y redunda en una disminución de la mano de obra. A este respecto, los países en desarrollo presentan una gran incompatibilidad técnica y económica, por lo que en los extremos de los tráficos entre países pertenecientes a ambos mundos prevalece un desfase, dando como resultado que en los países industrializados la contenedorización haya adquirido un alto grado de sofisticación tecnológica, mientras en los segundos se estén haciendo intentos innovadores, utilizándose sistemas mixtos de carga unitarizada y fraccionada, que con frecuencia dan lugar a congestionamientos portuarios por inadecuación infraestructural.20/

El concepto de unitarización representa una fuerza revolucionaria que va ganando terreno en todos los resquicios de la economía mundial cuyo empuje se debe fundamentalmente a los países desarrollados, pero cuya incidencia negativa de los fletes y seguros en la balanza de pagos se hace sentir

20/UNCTAD. Informe complementario sobre aspectos de las consecuencias económicas y sociales del Transporte Multimodal Internacional en los países en desarrollo. 9o. Periodo de Sesiones. ONU. York. 1979. p.7

con mayor fuerza relativa en los que están en desarrollo. Sin embargo, estudiando exhaustivamente y con una visión integral los ámbitos políticos y socio económicos, estos últimos países deberán ir actualizando sus sistemas de transporte y adoptando el más conveniente a sus peculiares circunstancias.

2.3.1 UNITARIZACION DE LA CARGA

Los envíos pueden realizarse como carga fraccionada - remesas pequeñas, bultos individuales de tamaño reducido - ó unitarizada, que es el agrupamiento de bultos en unidades más grandes normalizadas, a fín de facilitar su movilización y obtener rendimientos operacionales mucho mayores que los tradicionales, lográndose máximas ventajas de confiabilidad y agilización en trámite. Esta unitarización de la carga puede hacerse mediante el preeslingado, la paletización o la contenedorización.[21/]

A) PREESLINGADO DE LA CARGA

El preeslingado, es el procedimiento por el cual a - fín de reducir el tiempo que se dedica a la manipulación de - la carga en el lugar de origen de la mercancía, se coloca la eslinga en una unidad de carga y se la deja instalada duran-

---

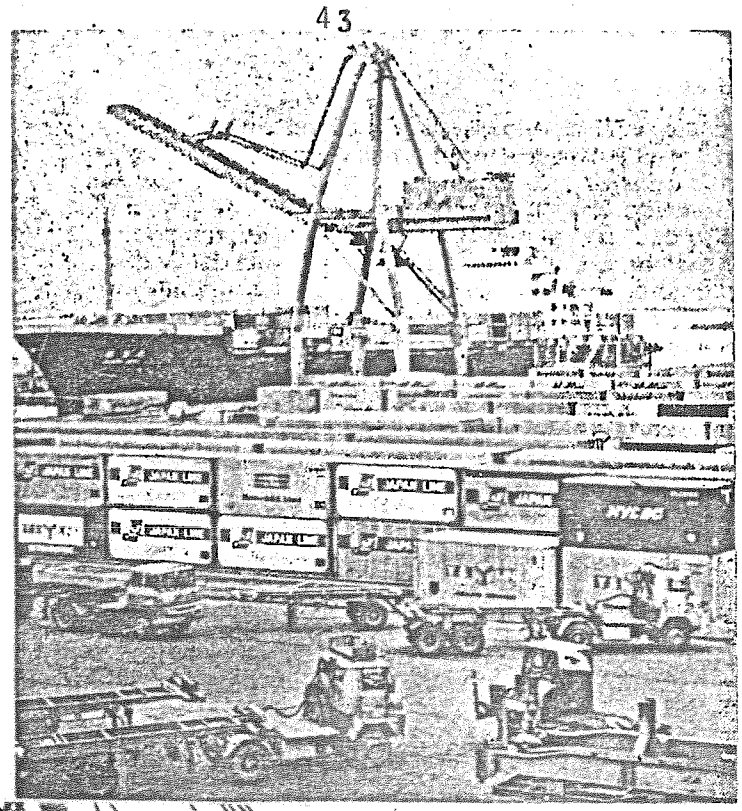
21/ UNCTAD. Repercusiones de la unitarización en el comercio y - en la estructura del transporte marítimo. Naciones Unidas, - Nueva York. 1974. TD/B/C.4/75 p.46

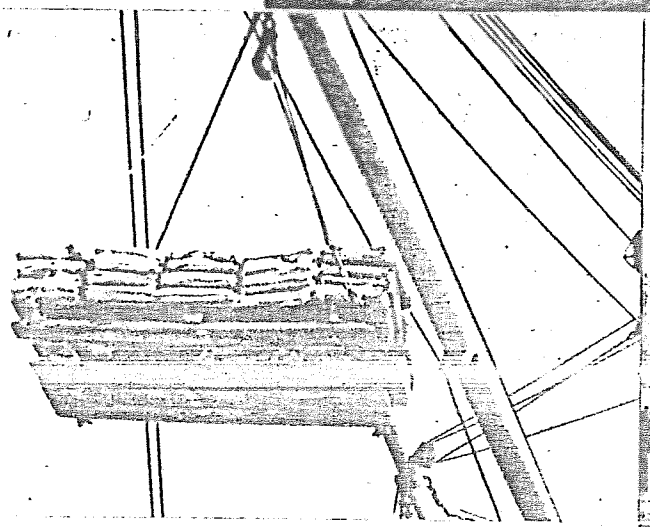
te todo el viaje por carretera, ferrocarril, aire o mar. Es un método de unitarización de diversas cargas agrupadas en forma sencilla y de bajo costo. Además de ser probablemente el mejor método de unitarizacion de varios productos, en muchos casos sustituye al procedimiento de carga fraccionada o a métodos de unitarización más complejos; en consecuencia, muchos transportistas y expedidores que hasta el momento sólo habían utilizado métodos de manipulación de carga fraccionada, con el preeslingado están dando sus primeros pasos hacia la unitarización.[22/]

La eslinga es un gancho unido a una cuerda gruesa, cable, cadena o fibra sintética con formas versátiles que se adaptan a los diferentes tipos de carga, entre los cuales se pueden considerarse los más usuales de madera, papel, sacos de cemento, fertilizantes, cereales, cafe; productos siderúrgicos, cajas de cartón y mercancías en balas como algodón, yute o lana. Las eslingas pueden ser desechables o recuperables para varios viajes, guardándose determinadas precauciones para conservar en estado de seguridad la resistencia de las eslingas, tales como un almacenaje adecuado en lugares secos y sombreados, no estibar cargas excesivas que sobrepasen el tonelaje sugerido, y evitar el uso de eslingas dete

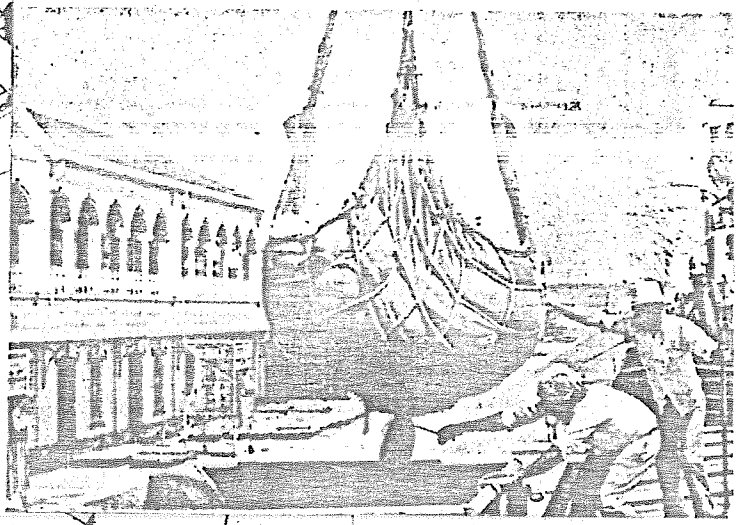
22/ UNCTAD. Repercusiones.. Op. Cit. p. 49

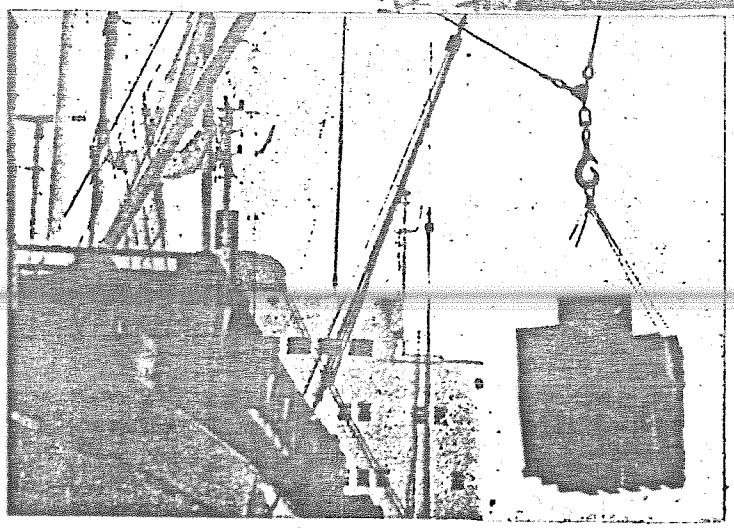
C O N T E N E D O R





PALETA O TARIMA





P R E E S L I N G A D

rioradas que arriesgan la seguridad de la carga al izarse con los garfios.

B) PALETIZACION

Es un sistema de unitarización de menor densidad de capital que el necesario para el uso de contenedores, en el cual se utiliza más mano de obra que en estos últimos. Es una tarima donde se agrupa determinada cantidad de mercancías de tal forma que se constituye en una unidad de carga para ser transportada, manipulada o apilada con ayuda de aparatos mecánicos. Consta de dos tarimas separadas por soportes, o de una sola tarima apoyada en patas. Su altura total se reduce al mínimo compatible con la manipulación por medio de carretillas de horquilla elevadora o portapaletas;en ocasiones tiene una superestructura.23/

Las paletas varían de dimensiones; las más comunes son de 40x48 pulgadas (1.00 x 1.20 Mt) y de 32x48 pulgadas (.80 x 1.20 Mt)

23/ Datos extraídos de: Mar y Tierra. Preeslingado de la Carga. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Diciembre de 1978 México. p. 26

generalmente de madera o acero. Se clasifican en paletas de doble o cuádruple dirección, según el número de lados que permitan la entrada de la horquilla de las carretillas elevadoras o portapaletas. La mayoría están construídas de modo que puedan utilizarse repetidamente, pero las desechables resisten minimamente un viaje de puerta a puerta. Por ser tan sencillo su diseño no pueden utilizarse en forma diversa como los contenedores; sus dimensiones pueden variar, pero su forma generalmente permanece invariable.[24/]

Las paletas son manipuladas con grúas especiales que eliminan mano de obra, tanto en las bodegas del buque como en el muelle; los buques portapaletas tienen ascensores montacargas para facilitar el movimiento de las unidades.

Numerosas empresas navieras, entre las cuales sobresalen las escandinavas, explotan rutas transoceánicas de transporte paletizado, por medio de buques dotados de portalones o bodegas para paletas; a la fecha se ha fomentado la paletización en todos los continentes.

24/ UNCTAD Innovaciones Técnicas en la Esfera del Transporte Marítimo y sus efectos en los puertos. TD B/C.4 129 Sup. 1, 1976 Nueva York, p. 74

C) CONTENEDORIZACION

La utilización de contenedores en el comercio internacional constituye un espectacular avance en materia de técnicas de transportación, permitiendo aportar ahorros en varios aspectos y aminorar los hurtos y daños en la carga, así como una mayor rotación de las rutas marítimas por la rapidez de la carga y descarga. Sin embargo, los costos económicos y sociales dependen de las condiciones específicas de cada país.

El uso de contenedores implica una adecuación y renovación de la infraestructura en terminales portuarias, ferroviarias, de autotransporte, en carreteras y puentes, obligando al uso de grúas especiales, carretillas de pórtico, patios y vehículos con especificaciones adecuadas, así como centros de consolidación y desconsolidación de la carga, que permiten agrupar en un mismo contenedor distintos bultos cuando tienen un mismo destino, y separarla al momento de entregarla a cada consignatario. En muchos países se tendrán que readaptar las carreteras y puentes para que soporten cargas mayores, ya que la unidad de carga de contenedores en TEU's (Transport Equivalent Unit) equivalente al volumen de un recipiente de 8x8x20 pies, puede ser de dos TEU's con peso de aproximadamente 31 toneladas, y aún mayores hasta de 3 TEU's.

El contenedor es una caja rectangular que protege la carga de la intemperie, diseñado para repetida utilización sin manipulación intermedia, pudiendo ser plegable o no plegable, de construcción rígida.25/ Pueden clasificarse por sus dimensiones, por el material utilizado en su construcción ó el tipo de mercadería a transportar. Por sus dimensiones - los tipos normalizados de 1 y 2 TEU's, ya explicado anteriormente, son los más utilizados mundialmente. Algunas empresas navieras utilizan contenedores no normalizados de 24 y 35 pies de longitud. Por su material pueden ser con armazón de hierro, aluminio, acero, acero inoxidable o tableros de - fibra reforzados. También existen contenedores destapados para carga a granel, de malla para el ganado, dotados de humedad controlada y aire acondicionado para verduras y frutas, refrigerados como cámaras frigoríficas, contenedores cisterna para cargas líquidas y otras variedades.26/

Estos contenedores son remolcados desde su lugar de - origen al de destino utilizando las diferentes vías; por ferrocarril usando plataformas, llamadas "piggy back"; por carretera mediante remolques o tractores y por la vía marítima en buques portacontenedores.

25/ Scheinvar, Isaac. La Convención del Transporte Multimodal de Mercancías. Su incidencia en los países en desarrollo. Comercio Exterior. Vol. 29 # 9. México, 1981

26/ Hernández de Labra, Fernando. Puertos. Edición del autor. - México, 1983. pp. 418-474

Este tipo de buques se han clasificado en "generaciones", lo que significa que en su construcción se han agrupado determinadas características en diferentes etapas. La tabla siguiente expone las atribuciones físicas de las tres generaciones de buques portacontenedores: 27/

Buques portacontenedores	Capacidad TEU's	Longitud Mts.	Anchura Mts.	Calado Mts.
Primera Generación	750	180	25	10.0
Segunda Generación	1 500	225	29	11.5
Tercera Generación	2500/3000	275	32	12.5

Para que sea costeable el uso de este tipo de buques se le debe dar una máxima utilización; en algunos puertos con movimiento de tráfico reducido es preferible usar los buques nodriza. Los portacontenedores dan servicio en los países desarrollados a más del 60% de la carga, no así en los países en desarrollo donde sólo una fracción de la carga se maneja en este sistema. Para que un país destine fuertes inversiones en el acondicionamiento de sus muelles para carga mixta y contenedorizada debe tener garantizado un movimiento de tráfico marítimo de 30 mil a 50 mil TEU's en los tres primeros años de operación que justifique dicha inversión.

27/ UNCTAD. Port Development. Nueva York, 1978 p. 32

Como los buques portacontenedores han llegado a ser muy grandes y sofisticados y la construcción de las terminales portuarias para recibirlos es muy costosa, se aconseja que la carga y descarga se haga en puertos bien equipados, estrategicamente situados y la distribución se haga por vía terrestre, o mediante barcos costeros alimentadores. Estos barcos tienen características específicas de acuerdo al tipo de puerto que atienden; relativamente pequeños, ya que tienen el 10 ó 20 % de capacidad de carga que los buques de altura, pueden ser buques celulares, Ro/Ro, portabarcazas o mixtos.

En general la contenedorización ha sido adoptada en las rutas más transitadas del comercio internacional, sobre todo por los países altamente desarrollados en los que la utilización de mano de obra es muy costosa y de baja productividad, aplicando fuertes inversiones de capital en instalaciones portuarias, buques especializados, equipo y sistemas organizativos que las Conferencias Marítimas institucionalizan en sus campos de acción. Esto constituye una fuerte presión en todos los eslabones de la cadena total del transporte en el ámbito mundial para que los paíes en desarrollo implanten infraestructura apropiada que de cabida al sistema, lo cual no puede hacerse integralmente y al ritmo

sugerido debido al desequilibrio entre las exportaciones e importaciones de mercancías en sus rutas comerciales y la heterogeneidad en la naturaleza de los productos que se - transportan en dichas rutas: por un lado productos manufacturados con alto valor agregado que requieren determinado-embalaje y por otro materias primas fluidas o a granel.

BUQUES PORTACONTENEDORES 28/

a) Buques de autotransbordo.

Conocidos como RO/RO de "Roll on/Roll-off", o buques rampa portavehículos, son sumamente adaptables; disponen de una rampa sesgada y pueden cargar y descargar practicamente en cualquier puerto de calado suficiente, no obstante necesitar espacio suficiente para atraque y maniobras. Pueden utilizarse para carga general, contenedores o paletas, pues las operaciones pueden realizarse con carretillas de horquilla elevadora o vehículos de ruedas como camiones, remolques tractores. El buque de autotransbordo mixto tiene bodegas-para cargar contenedores y paletas con las grúas del muelle-o del propio buque.

Las embarcaciones Ro/Ro cubren generalmente rutas cortas y operan en puertos alimentadores de los puertos prin--

---

28/ UNCTAD. Repercusiones de la unitarización en el comercio y en la estructura del transporte marítimo. Naciones Unidas, Nueva York. 1974 TD/B/C.4/77 p. 46

cipales. Algunas terminales reciben buques mixtos donde los contenedores son cargados con el sistema "Lift on/Lift off", Lo/Lo, y Ro/Ro simultáneamente, poniendose rampas en los muelles y equipo necesario en las terminales para el manejo de los contenedores.

b) Buques"Lift on/Lift off", Lo/Lo. 29/

Este tipo de buques portacontenedores tiene diferentes capacidades y se diferencia del anterior porque carece de rampa y equipo especial para la manipulacion de las cajas. Cuando atraca a un puerto éste debe contar con el equipo y grúas adecuadas para recibir los contenedores.

c) Buques Portagabarras, Fo/Fo. 30/

Este tipo de buques cuya técnica "Float on/Float off" consiste en un buque nodriza y una flotilla de barcazas, cubiertas, transportadas por el primero en su travesía marítima, desembarcadas al final de su viaje y remolcada hasta el puerto marítimo o fluvial. Estos buques sólo necesitan un fondeadero de aguas profundas, protegido para cargar y descargar las barcazas, las que pueden llevar carga general, a granel, paletas o contenedores, de tal manera que

29/ Ibidem
30/ Ibidem

sólo necesitan las instalaciones de muelle y manipulación de la carga que suele necesitar el tipo de mercadería de que se trate. Por su tamaño, las gabarras pueden transportar una diversidad de cargamento más amplia que los buques que transportan contenedores o paletas.

Otra ventaja es que pueden descargarse fácilmente en aquellos puertos en los que sería antieconómico, por volumen reducido de carga, emplear buques portacontenedores para lo que se necesitan fuertes inversiones.

d) "Lighter Aboard the Ship" -LASH- y Seabee 31/

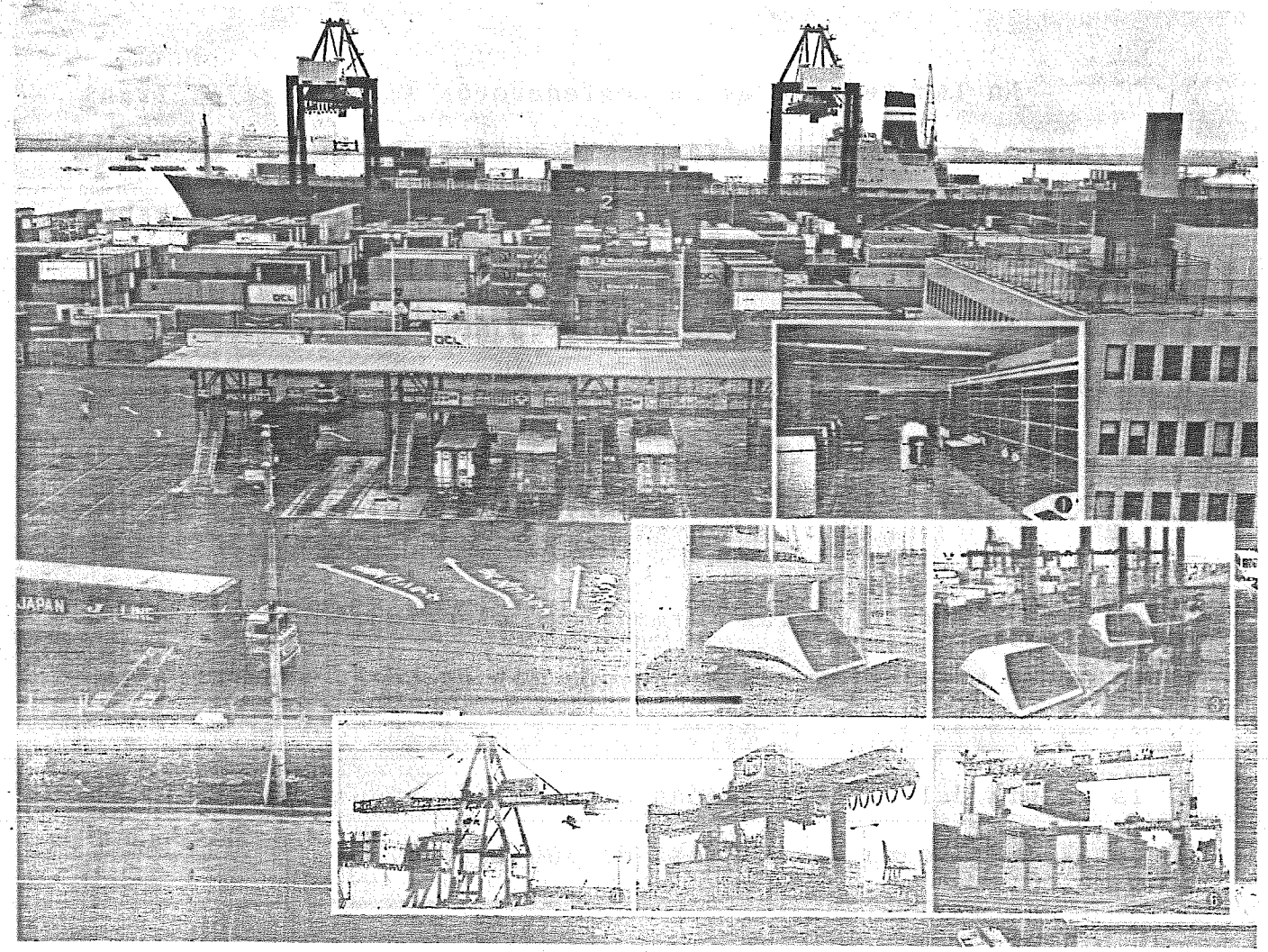
Existen varios tipos de sistemas de gabarras, siendo los dos anteriormente citados los más utilizados. En el LASH, cuyo primer buque fue proyectado por la empresa Lash System Inc., de Nueva Orleans, entró en servicio entre los puertos estadounidenses del Golfo de México y Europa Occidental en octubre de 1969, extendiéndose posteriormente a todas las rutas. El primer buque de este tipo tuvo una capacidad de 43 mil toneladas de peso muerto, para transportar 73 gabarras, cada una para contener 564m^3 de carga. Actualmente las hacen de diferentes tamaños y las barcazas se cargan y descargan con una grúa pórtico -

31/ Ibidem

instalada a bordo, estibándose en una bodega compartimentada y sobre cubierta; este sistema es muy novedoso porque el barco se divide en secciones, de tal modo que las distintas bodegas pueden quedar separadas sin problema.

En el caso del sistema Seabee, las gabarras denominadas "Seabee Units" son aproximadamente el doble de grandes que las del sistema LASH y se cargan y descargan mediante un montacargas instalado a popa que puede elevar dos mil toneladas. La bodega de los buques Seabees consta de tres cubiertas en las que se puede colocar un total de 38 gabarras; el desplazamiento horizontal de las gabarras se efectúa por medio de vagonetas instaladas en cada cubierta.[32/]

32/ Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Unitarización de la Carga. Naciones Unidas. Nueva York, TD/B/C.4/75 1976 p.15



TERMINALES ESPECIALIZADAS PARA CARGA CONTENEDORIZADA

2.3.2 TERMINALES ESPECIALIZADAS 33/

En las terminales de contenedores se realiza la transferencia de un modo de transporte a otro, es decir, es una fase interconectora donde se almacenan las unidades en espera de su movilización, ya sean de exportación o importación, y procedan o vayan por vía terrestre ferroviaria o carretera desde o hacia la vía marítima, contando con equipos mecanizados para manipular la carga. Estas terminales actúan como centros distribuidores y concentradores.

El muelle de las terminales de contenedores es generalmente marginal y más largo que los de carga general, siendo su longitud mínima de 250 metros para que sea similar a la eslora del barco y puedan atracar los buques portacontenedores que llegan a ser hasta de 300 metros.

Estas terminales deben contar con grúas pórtico para subir y bajar los contenedores de los buques que no cuentan con equipo a bordo; deben diseñarse para soportar pesos de

---

33/ Hernández de Labra, Fernando. La Planeación Física de una Terminal. Puertos. Op. Cit. pp. 418-474

mil toneladas y con adecuada protección contra los vientos para el manejo seguro de las cajas, teniendo asimismo rampas de acceso a los buques.

La carga total de un barco portacontenedor de ruta principal tiene capacidad para 2 000 TEU de tal forma que los patios de las terminales deben tener dimensiones suficientes para recibir este tráfico, pavimentado para alta resistencia a los pesos.

La profundidad de las dársenas debe ser entre 12 y 14 metros, ya que la mayoría de los buques portacontenedores a plena carga calan a 13 metros. Si se tienen remolcadores, la amplitud de la dársena necesita 280 metros y hasta 460 metros si no cuentan con este equipo.

Es sumamente importante que estas terminales tengan buena comunicación con los centros de consumo, para que exista fluidez en el tráfico terrestre y se eviten congestionamientos.

La bodega para la consolidación de la carga en donde se almacena la carga fraccionada en tanto se consolida, generalmente es un almacén de un piso con andenes y rampas

sin columnas, con altura suficiente para permitir el paso de remolques cargados y con una amplia superficie de 4 500 metros cuadrados. En esta bodega se efectúa la inspección fiscal para dar trámite y despachar los lotes de mercancías. Si se desconsolida el contenedor en esta terminal portuaria, significa que el servicio se hizo de puerto a puerto, lo cual es menos recomendable que el de puerta a puerta, es decir, desde la dirección del expedidor hasta la del consignatario.

Existen diferentes tipos de terminales y equipos de manipulación, entre los que sobresalen:

Movilización de los contenedores mediante el uso de plataformas o chasises, donde se depositan las unidades directamente del buque, para lo cual debe haber suficientes plataformas en rotación, los que a su vez son conducidas a las bodegas de consolidación del puerto en caso de que la entrega sea a puerto, o al destinatario si ese es su destino final.

Otra forma es mediante el uso de transportadores de caballete, straddle carrier, los cuales transportan los contenedores y los van colocando en linea sobre mar--

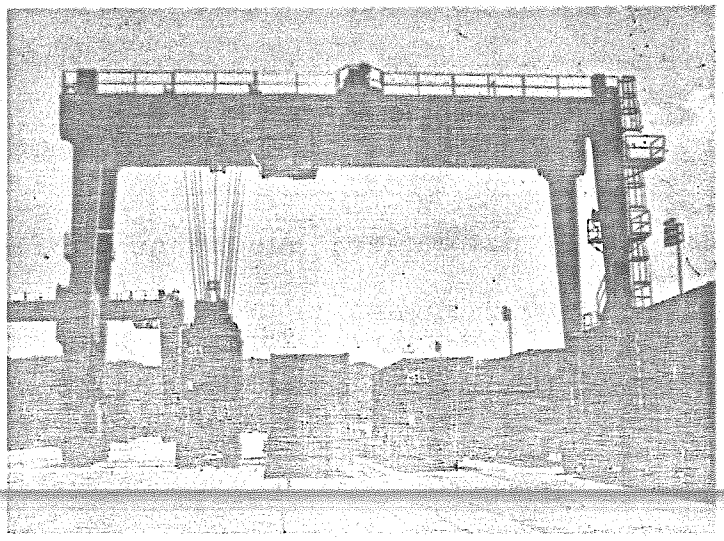
cas previamente pintadas en el pavimento; pueden ser apilados hasta en tres hileras si se disponen transportadores de gran altura.

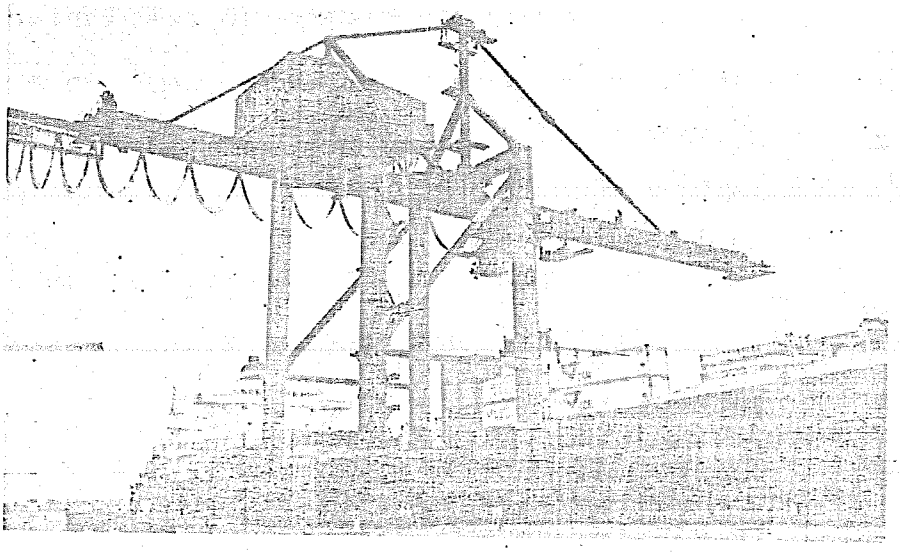
La forma de apilación de hasta cinco contenedores, uno encima de otro, se conoce como "en bloques" y se efectúa usando grúas pórtico o de puente -gantry crane o bridge crane. También se manipulan con montacargas con spreader que es un marco ajustable automático o mediante horquillas, y se dejan entrecalles para manipulación.

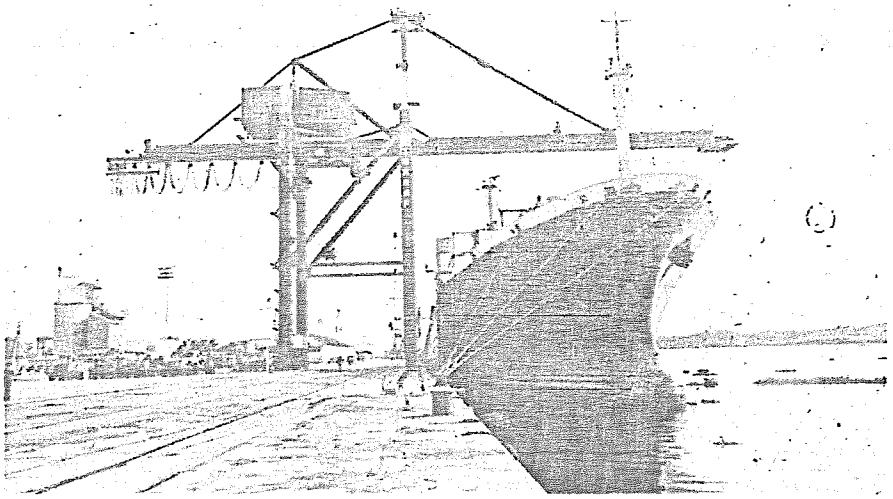
Las grúas de transbordo, transfer crane, son alimentadas con los contenedores transportados por ferrocarril o automotores, los que a su vez desalojan las unidades de importación. Los transportes terrestres involucrados en las terminales de contenedores, ferroviario o carretero, forman parte del transporte combinado o intermodal, bajo la responsabilidad de una entidad.

2.3.3 TRANSPORTE INTERMODAL

Para el transporte de contenedores por medio de ferrocarril es común que se emplee el tren unitario cuando son volúmenes de escala. Las ventajas del uso de este







transporte se dan cuando la totalidad de la carga tiene un sólo destino, no así cuando los contenedores deben ser entregados a distintos lugares y deben efectuarse desvíos. En la terminal de contenedores deben tomarse en cuenta el espacio para maniobras en los patios y estacionamiento de plataformas vacías.

El autotransporte es muy usado por la ventaja que significa llevar el contenedor hasta la puerta misma del destinatario con la celeridad exigida, aunque deben tomarse en cuenta las alturas en los puentes, el peso permitido y el creciente costo del combustible, que está haciendo revaluar las ventajas del transporte ferroviario.

En algunos países es muy usado el transporte fluvial por barcazas; esto es muy ventajoso en el caso en que los destinatarios se han establecido en las márgenes de los ríos como pueden serlo los industriales a lo largo del río Mississippi.

2.3.4 EQUIPO PARA LA MANIPULACION DEL CONTENEDOR 34/

Los contenedores tienen en cada una de las esquinas tres agujeros donde se adapta un bastidor especial ajustable llamado spreader generalmente, el cual es prendido por

34/ Ibidem

medio de unos pasadores insertadores. Estas cajas son sacadas verticalmente de los buques por medio de grúas que se desplazan sobre rieles. Para aprovechar el espacio, estos contenedores se van apilando en bloques por medio de grúas de transbordo, generalmente con llantas de hule si son medianas, o si son extraordinariamente grandes y pesadas con llantas de acero sobre rieles. La grúa es el equipo fundamental sobre el muelle para la carga y descarga de los buques, empleando de 3 a 4 minutos para completar un ciclo. De esta forma, una grua pórtico está capacitada para mover de 15 a 20 contenedores por hora.

En las terminales de contenedores existen diferentes métodos y equipos para el manejo de las unidades, de acuerdo a las diferentes fases en el proceso de su manipulación. Para meter o sacar las cajas de los barcos se usa la grúa "portainer" la cual efectúa el movimiento vertical de los contenedores, llegando a tener hasta 50 toneladas de capacidad y un alcance a partir del eje del riel, por el lado del mar, de 37 metros, con lo que es posible atender grandes buques de hasta 32.3 metros de manga. La altura de la grúa es de 25 metros y se pueden llegar a manejar hasta 40 contenedores por hora en periodos cortos.

El manejo horizontal se efectúa por medio de plataformas o chasises y el almacenaje a diferentes alturas, en los casos en que se apilan las unidades, se efectúa con - transportadores de caballete - straddle carrier- vehículo automotor en forma de U invertida, dotado de cuatro o seis ruedas con una gran movilidad para desplazarse en todos - sentidos a 16 Kms. por hora, ya cargada.

También existe el montacargas - side loader- equipado con marco telescópico -spreader- capaz de manejar hasta 30.5 toneladas, o con uñas para injertarse en los orifi--- cios del contenedor. Esta máquina sirve para manipular - las cajas en espacios reducidos, para cargar o descargar-- las de los chasises, aunque no es aconsejable para tramos largos ya que sólo tiene movimiento hacia el frente y transversal, careciendo el operador de una visual integral del - campo. 35/

Las grúas de transbordo de gran tamaño y peso, sirven para apilar en bloques los contenedores; estas puedenser la grúa de pórtico -gantry crane o transtainer- movili

---

35/ Cargo Systems. The Journal of Ichca International. E.U.A. Feb. 1981. p. 12

zada sobre llantas de hule en bandas de pavimento de concreto hidraúlico; la grúa de puente -gantry bridge- extremadamente grande y pesada por lo que necesita llantas de acero - montadas en rieles.

Una rápida observación a la vasta literatura propagandística, muestra que el agresivo avance tecnológico ha creado una importante industria que promueve la transferencia de tecnología para las diferentes fases del transporte multimodal de la carga unitarizada, cuyo irreversible dinamismo irá penetrando todos los paises.

2.4 PROBLEMAS DE LOS PAISES EN DESARROLLO PARA LA ADOPCION DEL SISTEMA 36/

La gran mayoría de los puertos de estos países cuentan sólamente con instalaciones ordinarias de manipulación de carga fraccionada y en forma ocasional manipulan carga unitarizada; algunos han mecanizado parte de las operaciones, introduciendo la paleta como instrumento de trabajo en los muelles, así como equipo -tractores, remolques, carretillas de horquilla elevadora y grúas moviles.

Generalmente estos puertos no manejan grandes cantidades de unidades de carga pesada, pero no es raro que los buques de tipo corriente dejen en sus muelles cierto número de contenedores, plataformas u otros tipos de unidades de carga circunstancia que ocasiona problemas especiales al administrador del tráfico al no estar el puerto equipado para manipular eficientemente estas unidades. En estos casos, la unitarización de la carga en vez de aumentar la productividad de la manipulación, la disminuye y perturba seriamente las operaciones ordinarias, ocasionando que muchos departamentos de tráfico portuario consideren este tipo de carga una molestia.

36/ UNCTAD. Problemas de Transición en los Países en Desarrollo Terminales Polivalentes. TD/B/C.4/136 Supp. 3. Nueva York, 1979.pp. 3-34

Para enfrentarse a los problemas de esta transición es necesario que los gobiernos y la administración portuaria acepten que el ritmo del tráfico internacional está inmerso en un flujo irreversible de cargas altamente especializadas para las que se hará uso extensivo de grandes unidades de embalaje, de tal manera que el progreso de la unitarización es inevitable y oponerse a ella entraña el riesgo de desviar el tráfico a otros puertos que si cuenten con tecnología apropiada.

Reconocida y aceptada esta situación, deberá hacerse un estudio integral de la situación específica del país, de su comercio exterior, sus posibilidades económicas y físicas, concentrándose en establecer a corto plazo instalaciones necesarias para manipular carga mixta, fraccionada y unitarizada, promoviendo a posteriori la introducción de servicios completos de manipulación y unidades de carga.

Actualmente la carga y descarga de estas unidades especializadas en los paises en desarrollo se efectúa con el aparejo propio del barco, usando posteriormente vagones de ferrocarril o vehículos automotores para el transporte terrestre, lo que es la solución más fácil para el puerto y obvia la utilización de equipo especial; sin embargo no siempre es

la solución óptima, ya que algunas veces las unidades permanecen en el puerto durante algún tiempo y la necesidad del equipo de translación y elevación de los contenedores se hace imperativa, por lo que el puerto se ve obligado a adquirir equipo que pueda movilizar unidades de 30 toneladas de peso.

La selección del equipo necesario será de acuerdo no sólo a las necesidades prácticas de manipulación, sino a la factibilidad económica, ya que su precio se eleva a muchos miles de dólares, lo que lleva aparejado además capacitación de personal especializado, tal como ingenieros mecánicos y civiles, conductores de equipo mecánico, inspectores de tráfico y otros, así como adecuación de estatutos laborales y sindicales.

Como la introducción de la contenedorización fue entre los tráficos de paises desarrollados, su evolución lógica e implantación fue realizándose sin ningún problema mayor; sin embargo, no sucede así entre los tráficos de estos países y los de en vías de desarrollo, en donde existe desfase cualitativo en el tipo de carga que se traduce en una subutilización del contenedor que en muchas ocasiones se regresa vacío y se refleja en los fletes del transporte marítimo.

Los factores que hacen a los países en desarrollo - tomar una actitud defensiva respecto a la introducción de la contenedorización son numerosos, entre los que podemos señalar como más importantes los siguientes:[37/]

a) En los países en que abunda la mano de obra y escasea el capital se dá preferencia a las operaciones de gran densidad de mano de obra.

b) Las instalaciones que requieren gran densidad de capital sólo son rentables cuando se utilizan intensivamente. En muchos países en vías de desarrollo el tonelaje contenedorizado es insuficiente para garantizar la utilización intensiva de las instalaciones especializadas, al menos en un plazo largo.

c) Los enlaces con la zona de influencia de los puertos son generalmente inadecuados para el transporte de - grandes módulos, de esta forma el transporte de puerta a puerta será inicialmente muy limitado y una de las principales ventajas de la unitarización se perderá parcial o totalmente.

37/ UNCTAD. Aspectos económicos de la unitarización de la carga. Naciones Unidas, Nueva York. 1976. p. 26

d) En muchos casos no se dispone de cargas de regreso adecuadas.

e) Existe el peligro de que capitales extranjeros penetren en las economías nacionales favoreciendo políticas descriminatorias que repercuten desfavorablemente en el país huésped.

A pesar de todo lo anteriormente expuesto, en las rutas internacionales se han puesto en servicio numerosos buques portacontenedores, de modo que los países en desarrollo tendrán que hacerle frente a los problemas, estén o no preparados y la solución práctica más adecuada parece ser el establecimiento de terminales polivalentes flexibles y eficientes que puedan recibir todo tipo de tráfico.[38/]

Tomando en cuenta que la unitarización abarca el preeslingado de la carga, la paletización, el empleo de buques de transbordo por rodadura, la contenedorización y el uso de buques portagabarras, la elección dependerá del tipo de tráfico, de la naturaleza y volumen de la carga que se transporte, siendo factible que en la mayor parte de los puertos de paises en desarrollo se tengan que manejar todos estos tipos de unidades para no verse en situación

38/ Ibidem

de desventaja en su comercio con los países centrales.

La ventaja principal de una terminal polivalente o de uso múltiple, es que permite manipular todas las formas de unitarización de manera eficiente, siendo la rotación de los buques más rápida que en un muelle de carga fraccionada y el transporte marítimo más eficiente. Otra ventaja adicional es que si no existe seguridad sobre el tipo de unitarización que irá ganando terreno, el muelle polivalente no excluye las otras opciones.

México, como país perteneciente al Tercer Mundo,con un tráfico internacional dinámico - exportaciones de petróleo y derivados, de materias primas e importaciones de cereales, maquinaria y manufacturas entre otros - ha encarado este problema adquiriendo equipo especializado para sus puertos de altura, generando políticas de desarrollo para el puente transístmico y los puertos industriales, - lo cual se apreciará más detalladamente en otro capitulo.

CAPITULO III

EL TRANSPORTE EN MEXICO

3.1 MEXICO EN LA FRONTERA DE DOS MUNDOS

A lo largo de la historia se ha persistido en dividir al mundo en diferentes contextos étnicos, políticos, socio-culturales o económicos, lo cual ha sido una constante hasta nuestros días en que el planeta se encuentra escindido por dos concepciones geopolíticas divergentes que lo dividen en este-oeste y en una dualidad económica de desarrollo-subdesarrollo, centro-periferia y, en última instancia, en una partición del globo terráqueo en los polos norte-sur que equivalen respectivamente a riqueza y miseria.

Dentro de esta última concepción norte-sur, los países sureños constituyen tres cuartas partes de la humanidad comprendidas en los continentes asiático, africano y para mas concreción, latinoamericano. México, como parte integrante de este conglomerado, es ubicado por definicion y por realidades socio-económicas afines, dentro de la periferia como país capitalista dependiente, subde-

sarrollado y, a pesar de estar geograficamente situado al norte del Ecuador y ser vecino del país más rico del mundo por sus peculiaridades de desarrollo se le hermana conceptualmente con los países del sur.

El crecimiento de los latinoamericanos en los últimos años ha sido importante y en general superior al de otras áreas de economías en desarrollo. Según datos de la CEPAL[39/] el PIB latinoamericano se incrementó en una tasa anual de 5.4% entre 1950 y 1970 y de 6.1% entre 1971 a 1980; sin embargo las perspectivas de los distintos países latinoamericanos difieren considerablemente entre sí. Entre ellos Argentina, Brasil y México, han llevado a cabo procesos intensos de industrialización que abarcan las areas siderúrgicas metalmecánicas, petroquímicas, manufacturera de vehículos automotores y fabricación de equipo. Esto ha sido posible porque se hicieron inversiones del sector público que dieron fuertes estimulos a la inversión privada y se orientó el financiamiento hacia los fines propuestos.

39/ CEPAL. La evolución de la economía en América Latina. Doc. E/CEPAL L. 250 Sept. 1981. p. 24

En el momento actual, las economías de estos tres países están en aguda crisis. Comparten el campeonato de deudas mayores del mundo, una espiral inflacionaria incontenible, una cronicidad deficitaria en su balanza de pagos y en el caso de México, impresionantes devaluaciones de su moneda.

Desde el punto de vista externo, es necesario no perder de vista la circunstancia que coloca a México como subordinado a los intereses del imperialismo mundial y su ubicación en el mercado internacional como proveedor de materias primas y petróleo, del que es el primer exportador fuera de la OPEP, lo cual lo expone a las contingencias de dicho mercado, vapuleándolo continuamente como país débil que es, con las repercusiones y resquebrajamientos del capitalismo mundial en donde está inmerso.

El importante potencial de México requiere ante todo una sensata administración tanto de recursos, como de financiamientos destinados a proyectos de desarrollo debidamente estudiados e integrados a las necesidades reales del país, y no a las necesidades políticas en turno.

En este nuevo y viejo país que es México, la impresión causada a Alejandro Von Humboldt* hace un siglo como el de una nacion de contrastes de riqueza y miseria, sigue vigente. A la cabeza del subdesarrollo y como tapete de los paises imperialistas, constituye una frontera entre dos mundos, cuya crisis es un reto histórico de supervivencia.

---

* Alejandro Von Humboldt. Geógrafo y naturalista (1769-1859) viajero infatigable por todo el mundo especialmente en América, dejó en sus escritos el testimonio de sus observaciones "Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente" (1845-1858).

3.2 TRANSPORTE DE CARGA EN MEXICO

En la década de los setentas el auge provocado por la industria petrolera fomentó programas intensivos de industrialización, operándose paralelalmente un abandono en la producción agrícola; la alta tasa de crecimiento estimuló un desbalanceo entre la producción y la población, fenómenos que en conjunto originaron un aumento en las importaciones de maquinaria y alimentos, así como en las exportaciones de petróleo y sus derivados.

Ante estos hechos, las instalaciones portuarias y los sistemas de comunicación terrestre que habían sido suficientes hasta 1975 empezaron a sufrir congestionamiento. La deficiencia en los servicios llegó a ser tal, que en 1979 la pérdida por concepto de demoras en el transporte ascendió a dos mil millones de pesos, según estimaciones de un armador.40/

La situación específica del movimiento de carga en México recae principalmente en el autotransporte; un alto porcentaje de nuestro comercio exterior se efectúa con los Es-

---

40/ Villegas, Javier. Posibilidades y Operación en Puertos Industriales. Revista de la Construcción. Cámara Nacional de la Industria de la Construcción. México, Mayo 1981. p. 23

tados Unidos y dada la situación geográfica, gran parte se realiza por vía terrestre, incidiendo en ese modo de transporte, al cual se le ha dado el mayor apoyo estatal en inversiones, infraestructura, protección arancelaria y políticas; le sigue el transporte marítimo, tanto de altura como de cabotaje; el tercer lugar corresponde a los ferrocarriles que movilizan principalmente graneles agrícolas y minerales. El último lugar es para el transporte aéreo que, comparado con los anteriores, resulta bastante insignificante, siendo por lo tanto su participación en la carga unitarizada de poca relevancia. El transporte de carga por aeronaves se dá en mínima escala, destinándose para mercancías de poco volumen y alta densidad económica que requieren entrega inmediata. Para evidenciar lo anterior basta contrastar la carga manejada en México en 1980:

T o n e l a d a s

Aérea	Ferroviaria	Autotransporte	Altura y Cabotaje
126,000	80,400,000	313,000,000	124,575,821

Fuente:
Revista CONACYT. Aviones. Mayo 1981. p. 88
Datos tomados de: SPP. SCT-DGAF, FFCC, DGOP
Estadística 1981

Como puede observarse el grueso de la carga recae en la transportación terrestre y marítima, dejándose para el futuro, conforme vaya consolidándose en el país el uso de la aeronavegación para determinados cargamentos. En los siguientes incisos se analiza la problemática de los diferentes sectores del transporte -ferroviario, carretero, aereo y marítimo -, sin profundizar en su contexto histórico, lo cual sería de por sí tema de otra tesis.

3.2.1 FERROCARRILES

Cinco empresas ferroviarias forman la red nacional; Ferrocarriles Nacionales de México; Ferrocarril del Pacífico; Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico; Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarril Sonora-Baja California. Un acuerdo presidencial las amalgamó bajo la responsabilidad de un sólo Director General Tutelar de los Ferrocarriles Nacionales de México, tratándose en esa forma de reducir costos, agilizar la operación y darle mejor uso al equipo e infraestructura. Sin embargo, el ferrocarril sufre de obsoletismo en muchas de sus lineas, lo que lo pone en desventaja con las distancias por carretera que en diversos recorridos ocasiona que su kilometraje se exceda

en gran medida respecto al autotransporte, como puede observarse a continuación:41/

Distancia en kilómetros

	Ferrocarril	Carretera
Monterrey - Guadalajara	1,047	758
Torreón - Guadalajara	1,042	688
Chihuahua - Guadalajara	1,519	1,145
Tampico - México	883	490
Monterrey - Mazatlán	1,640	936
Monterrey - Culiacán	1,679	1,160
México - Puebla	195	127
México - Cuernavaca	120	85

La flotilla de carros de carga que circula en las lineas de Ferrocarriles Nacionales se encuentra integrada por carros propios y rentados de otras líneas nacionales y extranjeras, fluctuando el número de carros deacuerdo a la época del año y a la demanda por parte de los usuarios. Cuando esta se incrementa, muchas veces no es suficiente la oferta debido a varias causas, entre las que sobresalen: el elevado porcentaje de carros en reparación o en espera de ella; falta de refacciones o maquinaria adecuada; sistema de distribución deficiente y gran porcentaje de unidades que permanecen en calidad de bodega durante largo tiempo una vez llegado a -

41/ Gómez Z. Luis. La Red Ferroviaria Mexicana. Carreteras y Transportes de México. México. 1973. pp.56

su destino; instalaciones de descarga impropias y bajas tarifas que hacen rentables para los usuarios utilizar los carros como bodegas.

Los analistas del sistema señalan algunas fallas que obstaculizan la buena marcha ferroviaria, entre los que se cuentan los reglamentos que destinan pocas unidades al servicio de la carga reglamentada. Los trenes con horario regular son los de pasajeros, mixstos y una reducida cantidad de trenes de carga, los cuales significan el 16% del tonelaje kilométrico bruto remolcado, entre los que se cuentan los trenes locales y los rápidos de mercancías que corresponden a un servicio especial diario entre el Distrito Federal y algunas grandes estaciones. Todos los demás transportes de mercancías se llevan a cabo en trenes especiales, sin horarios, ni cruzamientos preestablecidos. Sus movimientos son reglamentados por los despachadores de cada división durante el trayecto que les compete y los cambios de tripulación se realizan en las fronteras de las divisiones fijándose generalmente un gran margen de seguridad en cuanto al horario real de salida hacia el trayecto siguiente.42/

42/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Planeación. "Problemática actual y perspectivas del transporte ferroviario". México, 1979. p. 6

Se utiliza al máximo la totalidad de la potencia ofrecida por las locomotoras, lo que multiplica el número de rupturas de carga y requiere de locomotoras de refuerzo en distintos puntos de la linea. Se rebasa el límite de resistencia de "los enganches automáticos, generalizándose la costumbre de integrar trenes de más de cien unidades de arrastre",[43/] lo cual incide en retardos de operación, además de que las vías auxiliares no tienen capacidad para trenes tan largos y el número de empleados adicionales para grupos tan grandes no están en servicio y "tienen que llamárseles con premura a su domicilio". Es necesario adaptar la operación ferroviaria a las exigencias del tráfico, fortalecer la programación del servicio para alcanzar el mayor empleo de trenes regulares que se complementarán y apoyarán con otros modos de transporte.

En relación a la situación financiera debe dársele un sentido comercial a todo el sistema para que no opere con tan grandes déficits,[44/] sin embargo, la compleja serie de factores que interactúan no permite se radicalice la situación, disminuyendo, por ejemplo, el exceso de personal en

---

43/ Ibidem

44/ Comercio Exterior. Los Ferrocarriles: un repaso necesario. Banco Nacional de Comercio Exterior. Volumen 31 # 33. México, 1982. p. 255

donde la influencia del sindicato ferrocarrilero, uno de los más antiguos y poderosos del país, ha impedido inclusive que se reforme la legislación.

En 1979 los ferrocarriles tenían 95 362 trabajadores en servicio activo y 28 476 jubilados, lo que supone un alto costo para el sistema, ya que en retiros y pensiones se destinó en ese año el 6.5% de los gastos totales. La diferencia entre prestaciones y salarios que pagan las diferentes empresas son una de las razones que han impedido la fusión de las mismas. Además, no se ha atendido adecuadamente la tecnificación, ni capacitación del trabajador ferroviario.

INFRAESTRUCTURA

Está integrada por las vías, terminales, talleres, instalaciones de señalización y comunicación. Las vías por haberse originado en su mayoría en el siglo pasado o principios del actual, tienen pronunciadas pendientes, curvas frecuentes y difíciles debido a la topografía montañosa, lo que provoca bajas velocidades comerciales (10 a 40 kilómetros por hora) ocasionando mayor deterio-

ro. Las autoridades ferroviarias han explicado las causas de los congestionamientos e informan que tienen programas de rectificación de curvas y pendientes para mejorar las condiciones de tráfico. Algunos expertos opinan sobre la construcción de túneles que aunque inicialmente es más costoso, a largo plazo tendría repercusiones favorables.[45/]

A) PROBLEMAS DE LAS VIAS

La mayoría de los accidentes ferroviarios se deben a "riel virado", probablemente por un clavo desprendido, o vía chicoteada por una deformación de riel, cuyo origen es falla técnica. "En términos generales puede decirse que el calibre del riel es adecuado en la mayoría de las líneas, es decir, que tiene la resistencia requerida; 60% de la longitud de vía está dotada de riel de más de 40 Kg./M; sin embargo muchos rieles están soldados en tramos hasta de 100 metros. Como la vía está sujeta mediante clavos sobre el durmiente y como con frecuencia ocurren variaciones considerables en la tempera-

---

45/ Cámara Rosas, Mario. Ex funcionario ferrocarrilero en declaraciones a Carlos Loret de Mola en "El complejo de inferioridad de los ferrocarriles". Siempre 1461. México, 1981. p. 10 citado por Comercio Exterior. Op. Cit.

tura ambiente, las juntas de expansión se cierran y se origina cierta deformación a lo largo de la vía que ocasiona accidentes". 46/

Otra falla técnica frecuente es la relacionada con el balasto, que es la capa de grava para asentar y sujetar la vía del ferrocarril, sobre la que se sientan los durmientes y sirve para mantener la estabilidad de la estructura de la vía, para lo cual debe poseer 30 centímetros de "hombro". Esta especificación es considerada ya de por sí baja y con frecuencia el ancho es menor al señalado; además cuando el nivel del hombro está por debajo del nivel de los durmientes, el balasto no realiza bien su función. En junio de 1979 existía un faltante en la reposición de balastos de 4.7 millones de metros cúbicos.

La estimación de durmientes es de 2,000 por kilómetro en promedio. Generalmente son de madera blanda y tienen una duración de 15 años de utilidad; en el año citado el faltante para reposición fue de 6.8 millones de piezas.

46/ Comercio Exterior. Los ferrocarriles: un impulso imprescindible. Banco Nacional de Comercio Exterior. Vol. 31 # 8. México, Agosto 1981. La infraestructura está tomada en su generalidad de este artículo.

Uno de los problemas más graves a los que se enfrenta el sistema es el mantenimiento adecuado de las vías, que comprende dos aspectos, el parcial o por tramos y el general o continuo, que se realiza sobre distancias importantes, pero que no incluye necesariamente la atención a todos los elementos del sistema. Además, cada división establece su programa anual de mantenimiento y la empresa lo ajusta de acuerdo a las posibilidades económicas, la que generalmente la minimiza. Por último, falta un sistema de mantenimiento cíclico que mantenga a toda la red dentro de las tolerancias técnicas recomendables que garantice la ausencia de accidentes por fallas técnicas.

B) PUENTES

Los puentes y alcantarillas de baja capacidad existentes en la red y los numerosos puentes provisionales representan asimismo riesgos de operación y retardos en el recorrido de los trenes, declarándose que con los 5 500 puentes provisionales, 6 200 puentes y 9400 alcantarillas de baja capacidad existentes, el riesgo potencial es importante.

C) TERMINALES 47/

Las terminales tienen funciones específicas muy importantes que realizar dentro del sistema, tales como la recepción y clasificación de los carros según su destino, además de coordinar los trenes procedentes de desvíos particulares, formando y despachando las unidades de acuerdo a itinerarios de salida previstos. Estas terminales están integradas por la estación de carga, patios de recibo, clasificación y despacho e instalaciones conexas como almacenes, existiendo terminales de distintas magnitudes que sirven a todo el sistema.

De las terminales más importantes sobresalen la del Valle de México, Monterrey, Guadalajara y Coatzacoalcos. En general, estas terminales no han sido construidas para soportar incrementos en el movimiento de carga lo que ocasiona congestionamientos y complicación en las maniobras. Algunas estaciones no tienen vías de escape en longitudes adecuadas, ni vías de espuela que agilicen las maniobras. Como tener terminales adecuadas es de suma importancia para el buen funcionamiento ferroviario se adoptaron políti

---

47/ SCT. Dirección General de Ferrocarriles en Operación. Depto. de Planes y Programas. Estadística ferroviaria nacional. México, 1980. p. 8

cas concretas al respecto, construyendo cinco grandes terminales "una en Coyotepec, 41 Kms. al norte de la ciudad de México que será la principal terminal clasificadora del país y permitirá la rápida clasificación e intercambio del tráfico inter-rutal y el excedente de la capacidad de la terminal del Valle de México será absorbido por la nueva, contribuyendo a su descongestionamiento".48/

Otra terminal es la de Guadalajara con sus obras complementarias, enlaces y vialidades; patios en Coatzacoalcos que solucionará el movimiento ferroviario intensivo en dicho puerto y al desarrollo industrial de la zona, especialmente los complejos de Pajaritos, la Cangrejera y Minatitlán-Cosoleacaque; también se incluyen terminales en Monterrey y la de Altamira, Tamps.

Aunque estas obras son importantes por sí mismas, no son suficientes para mejorar la operación ferroviaria. Se necesita un sistema vigente atento a los continuos incrementos de tráfico que vaya adelante en la solución de la fluidez del tráfico, implantando sistemas preventivos y enfatizándose la coordinación en donde la red ferroviaria sirve de enlace al comercio exterior de manera que no se rezague y acumule la cuantiosa carga internacional en muelles y terminales.

48/ Ibidem

C) TALLERES DE MANTENIMIENTO

Para darse una idea de la colosal tarea a la que se enfrenta el sistema ferroviario en lo que a mantenimiento se refiere, en 1978 la SCT había previsto ejecutar 2.5 millones de trabajos de mantenimiento de locomotoras, 21,496 trabajos de autovías, 6.3 millones de coches y carros, para lo cual se contaba en ese año un presupuesto de 24,435.2 millones de pesos.

Existen numerosos talleres diseminados a lo largo de la República; entre los más importantes en donde se realizan reparaciones y mantenimiento de locomotoras, equipo rodante y maquinaria de vía son los ubicados en Valle de México, San Luis Potosí, Monterrey, Torreón, Guadalajara, Culiacán, Empalme, Hermosillo, La Junta, Mazatlán, Mexicali, Mérida, Nacozari y Tenosique; los que mantienen los carros de carga son los talleres de Apizaco, Matías Romero, Aguascalientes, Cd. Frontera, Acámbaro y otros. El de Aguascalientes posee una fundición de fierro para la fabricación de zapatos de frenos con una producción diaria de 4,000 piezas y una fundición de bronce para la fabricación de chumaceras para los carros.

En términos generales puede afirmarse que los talleres están equipados adecuadamente, aunque tienen máquinas obsoletas, entre las que existen algunas para locomotoras de vapor, que no cumplen su servicio como debieran. Se insiste en que es necesario un programa adecuado de mantenimiento y control en cada taller para que un mayor número de locomotoras puedan estar en servicio activo, ya que en 1979 sólo el 63% de las unidades registradas daban servicio.

D) EQUIPO TRACTIVO Y DE ARRASTRE

El número total de locomotoras en 1979 fue de 1,378 de las cuales 45.8% tenía una potencia superior a los 2,000 HP. En la década de los 70's el número de máquinas creció un promedio de 3.6% anual. Todas las existentes son diesel eléctricas, pues las últimas dos de vapor se deshecharon en 1974, así como las 9 eléctricas que había y que eran utilizadas en las fuertes pendientes en el tramo de Esperanza-Paso del Macho, Veracruz.

Las locomotoras existentes fueron construídas por la empresa General Electric, General Motors y Alco. La edad promedio de las locomotoras en 1978 era de menos de

15 años; en los últimos 14 años el número de locomotoras retiradas representa el 33% del actual inventario y las nuevas adquiridas en dicho lapso representan el 49% del equipo tractivo hasta 1979, siguiéndose la política de ir reemplazando las unidades que llegan a término de utilización.

De entre las políticas para abastecer de locomotoras la creciente demanda se ha usado la renta de unidades extranjeras que sólo parcialmente resuelve el problema. Existen carros de redes extranjeras, especialmente estadounidenses que circulan por el sistema nacional, cuyo saldo medio diario en 1979 fue de 23,175 unidades, que operaran según convenios de renta por kilometraje.

La falta de disponibilidad de carros cuando se incrementa la demanda se debe a varias causas: el elevado porcentaje de carros en reparación o en espera de ella; falta de refacciones o maquinaria adecuada; sistema de distribución deficiente y gran porcentaje de unidades que permanecen en calidad de bodega durante largo tiempo una vez llegado a su destino; telecomunicaciones insuficientes y obsoletas; instalaciones de descarga impropias y bajas tarifas que hacen atractivas y rentables para los usua

rios utilizar los carros como bodegas. Los analistas del sistema señalan algunas fallas que obstaculizan la buena marcha ferroviaria entre los que se cuentan los reglamentos que destinan pocas unidades al servicio de la carga reglamentada. Los trenes con horario regular son los de pasajeros, mixtos y una reducida cantidad de trenes de carga, los cuales significan el 16% del tonelaje kilométrico bruto remolcado, entre los que se cuentan los trenes locales y los rápidos de mercancías que corresponden a un servicio especial diario entre el Distrito Federal y algunas grandes estaciones; todos los demás transportes de mercancías se llevan a cabo en trenes especiales, sin horarios ni cruzamientos preestablecidos. Sus movimientos son reglamentados por los despachadores de cada división durante el trayecto que les compete y los cambios de tripulación se realizan en las fronteras de las divisiones, fijándose un gran margen de seguridad en cuanto al horario real de salida hacia el trayecto siguiente.

Se utiliza al máximo la totalidad de la potencia ofrecida por las locomotoras, lo que multiplica el número de rupturas de carga y requiere de locomotoras en refuerzo en distintos puntos de la linea. Se rebasa el límite de resistencia de los "enganches automáticos, generalizándose la

CUADRO NUM. 4

México: principales líneas ferroviarias

costumbre de integrar trenes de más de cien unidades de arrastre, remolcados por tres grupos de dos unidades diesel acopladas; esto incide en retardos de operación, además de que las vías auxiliares no tienen capacidad para trenes tan largos y el número de empleados adicionales para grupos tan grandes no están en servicio y tienen que irse a llamar a su domicilio con premura.[49/] Es necesario adaptar la operación ferroviaria a las exigencias del tráfico, fortalecer la programación del servicio para alcanzar el mayor empleo de trenes regulares que se complementarán y apoyarán con otros modos de transporte.

E) SITUACION FINANCIERA

Las finanzas del sistema ferroviario sufren de déficit crónico por la congelación de tarifas durante quince años entanto que el costo de las locomotoras, accesorios, equipo, estructura de vías y mano de obra subían, lo que implicó un fuerte subsidio para estas actividades. También se ha criticado el numeroso personal destinado a este ramo que constituye una sangría. "En el extranjero los ferrocarriles de clase 1, con 20 000 Km. de vías, tienen un promedio de 35 000 trabajadores y empleados, contra los 81 000 elementos que hay en los ferroca

---

49/Comercio Exterior. Op. Cit. p.855

rriles mexicanos, lo que impide la eficiencia del sistema'. El sindicato ferrocarrilero es uno de los más antiguos y poderosos del país, siendo su influencia tal que muchas ocasiones ha impedido que los funcionarios corrijan anomalías, por lo que es necesario e imperante se reforme la legislación que rige ese campo.

Se opina que debe dársele un sentido comercial a todo el sistema para que no opere con tan grandes déficits; sin embargo la compleja serie de factores que interactúan no permite se radicalice la situación disminuyendo por ejemplo el exceso de personal, ya que para ello sería necesario primero modernizar tecnologicamente cada fase del sistema, especializar al personal y tener una situación social favorable a tal medida. 50/

El descuido en que se tuvo a los ferrocarriles durante un lapso importante, en tanto que se favorecía al autotransporte unicamente, ha cobrado su precio con cuellos de botella perniciosos para la economía y distribución de la producción; sin embargo estos problemas alentó a las autoridades a generar políticas favorecedoras que en caso de continuar en forma permanente, a pesar del peso económico que significan desembocará en una mejor coordinación y organización, que co

50/ Ibidem

loque al ferrocarril en un importante vértice promotor de desarrollo a lo largo y ancho de la república.

No es necesario enfatizar nuevamente que el ferrocarril tiene un sinnúmero de problemas, entre los que pueden ennumerarse como más importantes deficientes partidas presupuestarias para modernizar todo el sistema, inadecuado mantenimiento, desorganización, insuficiente infraestructura y desconexión con los otros modos de transporte, aspectos sumamente importantes para que la intermodalidad de los modos de transporte pueda llevarse a cabo en forma eficiente.

4.2.2 TRANSPORTE CARRETERO

En nuestro país, el camión circuló antes que se construyeran las carreteras a través de los viejos caminos trazados desde la época de la colonia, transitados por la arriería y más tarde por la diligencia, mismos que iban siendo transitables por el esfuerzo de acondicionamiento y mantenimiento de la tripulación, lo que llegó a requerir una partida fija del presupuesto para mantener cuadrillas de trabajadores a lo largo de las rutas. Como parte del legado histórico se contaban algunos viejos caminos en el centro del país, en Yucatán y algunos otros lugares. Se podía ir a Xochimilco o Texcoco, pero realizar un viaje a Cuernavaca o Puebla era un atrevimiento mayor, usándose preferentemente el ferrocarril.

En la Constitución de 1917 al crearse la Ley de Secretarías de Estado, se le atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la facultad de construir caminos carreteros nacionales y su inspección, Artículo 7. Posteriormente en 1924 se emite el Decreto en que se determina que el presidente continuaría en uso de las facultades extraordinarias concedidas en 1917 y esto le dá cabida a los ejecutivos a emitir leyes, auspiciados por el Congreso, en los diferentes regímenes que favorecen el autotransporte.

Así en 1925 se expide una ley sobre la gasolina, tres centavos por litro, que se cubriría en efectivo y destinaría a la construcción, conservación y mejora de caminos nacionales. También favorece Plutarco Elías Calles la creación de la Comisión Nacional de Caminos, CNC. En 1926 expide la Ley de Caminos y Puentes donde se definen los caminos nacionales y se determina que el presidente por conducto de la SCOP dictará las rutas de los mismos.

La CNC inmediatamente suscribió contrato con unos ingenieros norteamericanos "Byrne Brothers Constructions Co.", para la construcción de las carreteras México-Pachuca y México-Puebla, inaugurándose esta última en septiembre de 1926 y constituyendo verdaderamente un día de fiesta nacional.[51/] Posteriormente se fomentó la capacitación de técnicos mexicanos en ingeniería y administración vial; la introducción de máquinas y equipo de alto rendimiento; la adopción y creación de modernas técnicas para localización, proyecto y construcción de caminos y puentes, así como la implantación de programas a plazo medio

51/ Rivera, José. Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Mexicana de Caminos. "Como se inició el programa de caminos de México en 1925". Carreteras y Transportes de México. 1973. pp. 31-35

que se tradujeron en la terminación de carreteras tan importantes como la de México-Acapulco y México-Guadalajara y posteriormente metas tan ambiciosas como la construcción de la primera ruta en México de la carretera panamericana de frontera a frontera entre Nuevo Laredo, Tamps., y el Ocotal, Chis.

La CNC subsistió hasta 1932, fecha en la cual Pascual Ortiz Rubio creó mediante acuerdo, la Dirección Nacional de Caminos. En diciembre de 1932 Abelardo Rodríguez expide un acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación (D.O.) en enero de 1933 en donde se dispuso que el Gobierno Federal ayudaría a los Estados en la construcción de caminos, los cuales serían nacionales y locales. 52/

Lázaro Cárdenas amplió y dió claridad a este acuerdo mediante el Reglamento del 30 de diciembre de 1935 publicado en el D.O. en enero de 1936, que impulsó la construcción de caminos secundarios y la participación de los Estados. En 1947 Miguel Alemán Valdéz expidió un acuerdo

52/ Ibidem

creando el Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales para comunicar pueblos, rancherías, y pequeños poblados. En 1949 el mismo expide un decreto en donde compromete a las plantas armadoras, fábricas de llantas y otros sectores industriales y cívicos a colaborar en el fomento de caminos vecinales, destinando el 20% del impuesto sobre ingresos derivados de la venta de sus productos a la construcción de los mismos, cubriendo una tercera parte del costo.

Ruiz Cortines emitió un decreto en 1956 donde se creó el organismo descentralizado Caminos Federales de Ingresos que administraría los caminos de "cuota", mismo que López Mateos transforma en "Caminos y Puentes Federales de Ingresos" en 1959, aumentándosele "y Servicios Conexos" en 1963, dándosele facultades para la coordinación de los transbordadores en tránsito fluvial o marítimo.

La política de fomento carretero ha proseguido con los siguientes gobiernos. Echeverría construyó no menos de 150 000 kilómetros de caminos alimentadores hechos a mano y en 1980 México contaba con 212 900 kilómetros de carreteras, de las cuales el 31% eran pavimentadas, 65 900 Kms.; el 15.4% revestidas; el 3.1% eran de terracería; el 29.4, 62 670 Kms.

de caminos rurales y el 21.1% eran brechas mejoradas. Sin embargo, para esa fecha se mencionaba como causa de la ineficiencia del autotransporte de carga el estado de la red carretera del país: troncales insuficientes, deterioro relativo de la red debido al creciente peso de las unidades que transitan y al incremento de tráfico; algunos analistas señalan que el tránsito por la red carretera es superior a 40 000 vehículos diarios en los alrededores del Distrito Federal y de 10 000 vehículos por día en las principales rutas troncales, y al tráfico de volúmenes de carga mayores que los planeados.[53/] La falta de regulación oficial sobre los pesos transportados y la ausencia de programas de reconstrucción y modernización de carreteras han agravado el problema.

La llamada red básica de 25 000 Kms., que une las principales ciudades del sistema urbano nacional y soporta la mayoría de los movimientos de tráfico fue en un 78% construida hace más de diez años y sólo el 26% de los caminos registran una circulación fluída. De no hacerse mejoras, se calcula que para 1990 el porcentaje de circulación

---

53/ Mújica Montoya, Emilio. Titular de la SCT. Discurso pronunciado en el PRI en VIII/1978 México.

fluida descenderá al 12.7% y el relativo a la circulación deficiente se elevará de 30 a 61.3%. Según programas gubernamentales, se pretende para 1990 tener carreteras de cuatro carriles en 4 000 kilómetros y de dos carriles en 10 000 Kms. 54/

DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE

El autotransporte urbano fue la primera industria de servicio público creada y manejada por mexicanos. En 1917 un grupo de obreros mexicanos desplazados de la compañía de tranvías con la experiencia que tenían del transporte citadino, crearon un incipiente servicio de transporte urbano de pasajeros. A chasises de Ford modelo "T" llamados popularmente "fotingos" le colocaron carrocería de madera con asientos longitudinales, con cupo para cuatro personas por lado, más dos que iban delante junto al conductor.

Los camioncitos así improvisados le hicieron competencia a las rutas de los tranvías y abrieron nuevas a lugares carentes de servicio, por calles empedradas o de pa-

54/ SAHOP Programa de Modernización de la Red Carretera 1980-1990. Mexico.

vimento viejo, con un joven fuertemente asido en los pasamanos del estribo posterior, quien pregonaba las rutas. Este vehículo era manejado por el propietario quien concluída la jornada lo guardaba en lugar privado, naciendo en esta forma el autotransporte urbano en el Distrito Federal.[55/]

Con la política Callista de construcción de carreteras, el autotransporte urbano se desplaza a las rutas nacionales, la que tuvo impulso constante. El crecimiento de la economía mexicana durante la segunda guerra mundial y la posguerra creó la necesidad de desarrollar aún más el sistema de transportes a fín de acelerar el mercado interno y facilitar el acceso al externo, principalmente a Estados Unidos. Empero, a pesar de las notables ventajas que ofrecía el ferrocarril, las inversiones se orientaron a la construccion de carreteras, siguiendo las pautas más fáciles provenientes de los asentamientos humanos y de la actividad económica, contribuyendo a agudizar el crecimiento concentrado de la economía. En esas condiciones se impuso el transporte carretero sobre el ferroviario. Otros facto

---

55/ Rodriguez Ruiz, Isidoro. Presidente de la Cámara Nal. de Transportes y Comunicaciones. "Antecedentes y Desarrollo del Autotransporte Público en México". Edición de la Comisión Nacional de Caminos. México 1973. p. 89

res que impulsaron el crecimiento del autotransporte fueron su mayor rapidez y mejores condiciones de carga para algunos productos, bajos costos de operación derivados de una política altamente proteccionista y del hecho deque las inversiones más cuantiosas en infraestructura las realizaba el Estado, así como una legislación favorable que permitió la ausencia de un verdadero control delas operaciones a los transportistas.

Durante muchos años el crecimiento de este transporte fue muy dinámico y la carencia de controles sobre la actividad hizo proliferar infinidad de camioneros que conformaron un servicio anárquico y desvinculado de losotros medios y de los requerimientos de la economía. Esta irregular situación se vio reforzada durante los años de la segunda guerra mundial cuando la producción interna sobrepasó la oferta ferroviaria. Con el fin de agilizar el movimiento de mercancías en puertos y fronteras, se autorizó el libre tránsito de camiones de carga por las carreteras federales lo que ocasionó un gran número de transportistas en las principales rutas.

En 1947 se derogó el régimen de emergencia, pero los camioneros continuaron operando al margen de las dis

posiciones legales. Se reformó el régimen jurídico del transporte y se impuso a los transportistas la obligación de regularizar sus actividades, lo que no tuvo efecto y el crecimiento anárquico del transporte en los años siguientes agravó el problema.

Para 1970 el sector transportista carretero había crecido considerablemente; se encontraban distribuidos en 730 rutas específicas lo que hacía difícil controlarlos y cuantificar la capacidad por ruta. En 1971 se puso en marcha un proceso de regularización jurídica, levantándose un inventario de camiones que circulaban en caminos federales, empadronándose cerca de 84 000 vehículos, de los cuales el 90% no tenía autorización para circular y prestar el servicio. A partir de esto se implantaron cuatro clases de servicios: 56/

A) Servicio público federal de carga regular para explotar en ruta fija y transportar cualquier tipo de carga.

B) Servicio exclusivo de productos de campo no elaborados y animales.

56/ Datos obtenidos en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Autotransporte Federal. México. 1983

C) Servicio público especializado de carga para cualquier camino y con vehículos acondicionados para cargas determinadas.

D) Servicio de carga particular.

A partir de esta regularización legal, el movimiento de carga por autotransporte creció aún más. En 1971 se transportaron, según la tabla obtenida, 149.8 millones de toneladas, en tanto que en 1979 la cifra se elevó a 279 millones, constituyendo más del 70% de la carga terrestre total, incluyendo el autotransporte federal, estatal y privado.

Transporte Terrestre de Carga.[1]

Millones de Toneladas

Año	Ferrocarril	Autotransporte	Total
1970	45.9	141.3	187.2
1971	46.3	149.8	196.1
1972	49.0	164.3	213.3
1973	52.7	178.0	231.6
1974	61.6	195.2	256.3
1975	62.6	213.6	276.2
1976	62.2	220.0	282.2
1977	67.9	235.2	303.1
1978	68.7	251.7	320.4
1979	69.1	279.0	348.1
1980	80.4	313.0	394.0
1981a	87.5	333.0	420.5
1982a	95.0	369.0	464.0

1. Incluye el autotransporte federal, estatal y privado
a. Cifras programadas por el sector.
Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto.

Actualmente existen 2 340 sociedades de transportistas de las cuales 1 480 son de servicio de carga regular, 750 de carga especializada y 110 que efectúan ambos servicios. El sector camionero registra una fuerte concentración de empresas en las vías principales que ha dado origen a la operación centralizada en las rutas más rentables descuidándose otras menos lucrativas, pero no menos importantes, y deteriorándose el aspecto cualitativo de la oferta ante una demanda cautiva y ávida de medios de transporte. En el gremio coexisten empresas poderosas junto a un considerable número de permisionarios poseedores de un permiso para operar su camión, los que se adhieren a una sociedad aportando su camión y el permiso para explotarlo a cambio de acciones en goce. 58/

Se afirma que una de las causas fundamentales que propiciaron la concentración del servicio en pocas empresas fue la legislación que fomentó el establecimiento de sociedades de transportistas con el supuesto propósito de aprovechar al máximo la capacidad vehicular y las rutas concedidas para su explotación. Asimismo se considera que se alentó la concentración debido a que las autorizaciones se han otorgado en forma preferente a las socieda-

58/ COPARMEX. Alternativas del transporte terrestre Mexicano. México 1980. p. 41

des o empresas de transportistas.

Flota Vehicular del Servicio Público Federal

Autotransporte de Carga

UNIDADES MOTRICES	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Camión 2 ejes	51 438	53 716	55 957	58 378	60 910	63 300
Camión 3 ejes	15 881	16 659	17 653	20 541	23 119	24 800
Tractor 2 ejes	2 826	3 022	3 137	3 573	4 190	4 500
Tractor 3 ejes	14 366	15 156	17 000	18 364	33 600	23 800
Total	84 511	88 553	93 747	100 856	110 810	116 400
UNIDADES DE ARRASTRE						
Semirremolque:						
1 eje	554	586	649	690	780	800
2 ejes	18 111	19 150	21 214	23 203	29 980	32 100
Remolque2 ejes	246	260	288	306	360	370
Total	18 911	19 996	22 151	24 199	31 120	33 270

Fuente: SCT Programa de Desarrollo de Autotransporte Federal - 1977-1982 DGAF

Actualmente se aprovecha el 68% de la capacidad de carga anual. El 15% aproximadamente de la flota está fuera de servicio en forma permanente por razones de mantenimiento y reparación.[59]

59/ Comercio Exterior, Transporte Carretero ¿Cuello de botella o tabla de salvación? Banco Nacional de Comercio Exterior. Vol. 30 p.1073 -1079 Octubre 1980

PROBLEMATICA DEL AUTOTRANSPORTE

- Carencia y manejo inadecuado de las centrales de carga, insuficientes instalaciones de este tipo y las existentes no funcionan como se supuso cuando fueron creadas. En estos sitios que deben ser un punto de intercambio entre el transporte carretero y el ferroviario se debería también controlar la contratación de los servicios de autotransporte de carga y distribuir esta de acuerdo con la disponibilidades de las rutas; sin embargo sólo funcionan como puntos de carga y descarga y sus movimientos los controla un número reducido de transportistas.

- Falta de lugares adecuados para las mercancías, lo que ocasiona que los usuarios del servicio utilicen los vehículos como almacén, en ocasiones por largos períodos, a pesar del alto costo que ésto les representa.

- Deficiente infraestructura carretera; su insuficiencia y los congestionamientos crecientes tienden a reducir la velocidad promedio del autotransporte.

60/ COPARMEX. Op. Cit. p. 49

A pesar de habérsele dado suma importancia al transporte carretero y ser con mucho el principal modo para el translado de carga terrestre no debe cimentarse el futuro del transporte mexicano en él. Por el alto costo de los energéticos, por razones de lógica económica, por seguridad y costo social, es preciso invertir la tendencia actual del transporte terrestre, dándole más importancia al ferrocarril para transporte masivo y dejando al autotransporte la carga complementaria.

3.2.3 TRANSPORTE AEREO

Indagando sobre los orígenes de la transportación - aérea en nuestro país se puede advertir que el mexicano no se queda atrás en la inquietud de dominar el aire. Ya en- el siglo pasado aparecieron figuras tan típicas como la - del "señor Cantolla" que en el último tercio asombraba a - los públicos elevándose en su globo y saludando ceremonio- samente desde la barquilla con el sombrero en la mano.

En este siglo, el pionero de los vuelos aeronaúti-- cos fue el mexicano Alberto Braniff quien habiendo tomado- un curso de piloto deportivo en Francia, ya se había dado- a conocer como tal y trajo a su patria un biplano Voisin, con un motor enfriado por agua de 60 HP. En enero de 1910 adaptó un terreno en Balbuena como pista y efectuó el pri- mer vuelo.

Sin embargo, la transportación aérea propiamente di cha nació en este país en agosto de 1924. La región petro lera enclavada en el norte de Veracruz y aleñada a Tampico tenía muchos problemas de transportación y George Rhil, -

61/ Ballesteros, Crescencio. La Aviación Comercial. Carreteras y Transportes de México. 1973.

banquero norteamericano con fuertes intereses en México, al ver una exhibición circense aérea, tuvo la idea de ocupar aviones para resolver el problema; les compró tres aparatos Lincoln-Standard de los que usaba el circo y así se inició la empresa Cía. Mexicana de Aviación. Le siguieron los Fairchild, los trimotores Ford, los DC-2, DC-3, DC-4, DC-6, DC=7, los jets, los beoing 727-100 y 727-200.

El 15 de abril de 1928 se hizo el primer viaje comercial de matrícula mexicana cubriendo la ruta México-Tuxpan-Tampico y ante el éxito inicial la flota fue aumentada para cubrir la demanda creciente. En 1928 se abrió el camino del aire México-Mérida-Campeche; en 1929 se puso en servicio la primera ruta internacional México-Tampico----- Brownsville. 62/

Posteriormente en septiembre de 1934 se funó Aeroméxico que también habría de crecer en importancia y competir en rutas nacionales e internacionales. En la actualidad la actividad aérea está integrada por más de sesenta empresas dedicadas al transporte de pasajeros y carga, registradas ante la Cámara Nacional de Aerotransporte.

62/ Sosa de la Vega, Manuel, "60 años de Mexicana de Aviación" Revista Comunidad CONACYT, Mayo 1981

A pesar que sólo el 5% de nuestra población utiliza el transporte aéreo, en 1980 las empresas nacionales transportaron 15 millones 802 mil pasajeros y 126 mil toneladas de carga. Los pasajeros internacionales transportados por Aeroméxico y Mexicana de Aviación, ascendieron en ese año a tres millones. Los avances de estas dos compañías son sumamente importantes; en el tráfico con Estados Unidos representa el 90% del tráfico internacional y compiten con once compañías norteamericanas, siendo su participación en 1980 del 47%, lo que se considera buena dado que el 61% de los pasajeros transportados por esa ruta fueron norteamericanos y el potencial de las compañías competidores norteamericanas es elevado.[63/]

En las rutas a Europa se compite con 7 empresas europeas y su participación fue del 25%; en las rutas a Centroamérica compiten siete empresas y en ese tráfico participan con el 31%; en Sudamérica son seis las competidoras y se participa con el 20%.

Estas cifras revelan que el sector, encabezado por la SCT ha sido capaz de responder en capacitación de per-

63/ Loaeza Tovar, Enrique. El desarrollo del transporte aéreo en México. Comunidad Conacyt. Mayo 1981. p. 44

sonal, adquisición de nuevas aeronaves, inversiones, planeación y crecimiento de la infraestructura aeroportuaria, lo- que ha significado un gran esfuerzo. Proyectos de mayor envergadura se han visto limitados por la situación actual - del país.

ESTRUCTURAS INSTITUCIONALES

Las comunicaciones aeronaúticas están reglamentadas- por la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, libro IV del año de 1950 de la misma ley; Acuerdo Presidencial - del 31 de marzo de 1977 en donde las entidades de la admi-- nistración pública paraestatal se agrupan por sectores colo cando a la SCT como cabeza del sector comunicaciones y transportes para planear, coordinar y evaluar las operaciones de las instituciones que operan dentro de él; la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Diario Oficial 29 de diciembre de 1976, establece en el Artículo 36 las facultades de la SCT en las que se cuentan lo relacionado a - ese sector.

En la SCT existen dependencias relacionadas con la - actividad aérea: la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, que constituye la autoridad aeronáutica y tiene am--

plias facultades para controlar las aeronaves, el personal aeronaútico, los aeropuertos, los servicios auxiliares de-la navegación aérea y la seguridad y desarrollo del transporte aéreo.

La otra dependencia es la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, a la cual le corresponde aprobar las formas de los documentos de transporte y las tarifas que deben cobrarse por los servicios.

De la DGAC dependen Servicios a la Navegación en el Espacio Aereo Mexicano SENEAM, y el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, CIAA. SENEAM se encargó en 1979 de las funciones que realizaba RAMSA empresa de participación estatal mayoritaria, que fue liquidada. Esta empresa controla el tráfico, da información meteorológica, telecomunica a las aeronaves con tierra y presta ayuda a la navegación aérea. El CIAAC prepara al personal para todo el ámbito aeronáutico.

En el sector paraestatal se encuentran Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ASA, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, esta última desde julio de 1982, pues hasta esa fecha perteneció a la iniciativa privada.

CONTEXTO INTERNACIONAL

En la Convención de Chicago de 1944 se creó la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, con sede en Montreal, a la que están supeditados 146 Estados entre los que se cuenta México. Fue creada para promover la seguridad, regularidad, eficiencia y economía del transporte aéreo. Otra importante institución es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA, que representa a 104 compañías aéreas dentro de las cuales se cuentan Aeroméxico y Mexicana de Aviación. Mediante esta asociación se determinan las tarifas de las rutas internacionales y se incrementa el buen servicio.[64/]

Dentro de América Latina, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil agrupa a los países de la región, y se discuten los problemas que afectan a la zona. También crearon la Asociación Internacional de Transporte Aéreo de América Latina, AITAL, para estrechar lazos de colaboración.

64/ Loaeza Tovar, Enrique. Op. Cit. p.45

Existen además convenciones internacionales bi y multilaterales que regulan aspectos generales sobre responsabilidad civil, derechos que pueden constituirse sobre aeronaves o delitos que pueden cometerse a bordo de ellas. La más importante es la celebrada en Chicago en 1944 que constituye la Carta Magna de la Aviación Civil Internacional. En ella se reconoce la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo; se establece que todas las aeronaves deben tener marcas de nacionalidad y matrícula, concediéndose derechos de sobrevuelo y escala técnica a las aeronaves civiles no dedicadas al transporte aéreo regular; se determina que los Estados tienen derecho a establecer cuáles son sus aeropuertos aduaneros o internacionales y otros aspectos de primordial importancia.

Los derechos que se confieren a las aeronaves comerciales regulares son conocidos como libertades del aire. El problema del otorgamiento de esos derechos no se resolvió en las conveniones, determinándose que estos derechos se deben negociar bilateralmente. México ha suscrito convenios y los actualmente vigentes son con Alemania Federal, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, España, Francia,-

Holanda, Japón, Panamá, Unión Soviética y Venezuela. Se han concedido permisos unilaterales a Ecuador, El Salvador, Gran Bretaña, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Perú.

En el campo internacional México es partidario que se respeten los principios generales de un nuevo Orden Económico Internacional más justo y que exista una competencia regulada. Por lo anterior, el país rechaza la política de cielos abiertos a las compañías extranjeras y se estima que no conviene a sus intereses la política de libre competencia que sustenta el gobierno de los Estados Unidos, porque su aceptación significa frenar el desarrollo de las compañías nacionales y ceder el mercado a las grandes compañías foráneas.

Lo que sí favorece, es el acercamiento y cooperación con las compañías aéreas latinoamericanas para enfrentar unidos como bloque, la competencia de las grandes líneas de los países desarrollados, bajando costos de operación y emprender juntos esfuerzos conjuntos de capacitación y mejoramiento de servicios.

TRANSPORTE DE CARGA

El transporte aéreo de carga se utiliza en mucha menor cuantía que las otras modalidades; en el comercio interno las cargas voluminosas y pesadas se expiden generalmente por ferrocarril; la carga restante por autotransporte, aunque en México ha resultado a la inversa en cuanto a toneladas de carga. En la actualidad la carga fraccionada va reduciendo su tráfivo en favor de la unitarizada, incrementándose día a día la importancia de la vía marítima para el comercio exterior.

El transporte por aeronaves se da en mucho menor escala, destinándose para carga de poco volumen y alta densidad económica que requiere entrega inmediata. Para evidenciar lo anterior basta contrastar la carga manejada en México en 1980:

COMPARATIVO DE CARGA OPERADA EN MEXICO EN 1980

Toneladas

Aérea	Ferroviaria	Autotransporte	Altura y Cabotaje Marítimo
126 000	80 400 000	313 000 000	124 575 821

Fuente: Conacyt. Aviones. Mayo 1981. p. 88, tomado de: Secretaría Programación y Presupuesto. FFCC y Autotransporte. DGOP. SCT. Estadística 1981

Como se puede observar en las cifras anteriores, la situación específica del movimiento de carga en México recae principalmente en el autotransporte, porque un alto porcentaje de nuestro comercio exterior se hace con los Estados Unidos y dada la situación geográfica, gran parte se realiza por vía terrestre, incidiendo en ese modo de transporte, al que según se pudo analizar en su oportunidad, se le ha dado el mayor apoyo estatal en inversiones, infraestructura, protección arancelaria y políticas económicas; le sigue el transporte marítimo; casi la mitad de la cifra corresponde al tráfico de cabotaje; el transporte ferroviario, con más de ochenta millones de toneladas transportadas, cuyo grueso de la carga corresponde a granel agrícola y mineral, le toca el tercer lugar; al transporte aéreo con 126 mil toneladas si se le compara con el global, 518,191,821 Tons., resulta bastante insignificante.

Para los fines de este trabajo, por lo tanto, presentar lo concerniente al ámbito aéreo nacional toma sobre todo cariz informativo, ya que dentro de la carga unitarizada su participación es poco significativa. Por otra parte, dentro de la coordinación de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, aunque las compañías aéreas Mexicana de Aviación y Aeroméxico fungen como socias fundadoras copartí

cipes con empresas de los otros sectores del transporte, el grueso de la carga recae en la transportación terrestre y marítima, dejándose para el futuro, conforme vaya consolidándose en el país este sistema y se vaya adquiriendo mayor participación en el transporte mundial, el uso de la aeronavegación para determinado tipo de carga.

3.2.4 TRANSPORTE MARITIMO

A pesar de ser México un territorio con 9,319 kilómetros de litorales, 2,611 en el Golfo de México y 6,608 en el Océano Pacífico, no se le dió al mar toda la importancia que merece como abastecedor de alimentos, fuente de abundantes recursos y puerta abierta para las relaciones comerciales al exterior, sufriendo la actividad marítima de obsolescencia en muchos aspectos. Una de las causas indirectas de este rezago y marginación fue la enorme importancia que se le dió desde el siglo pasado al transporte terrestre, primero al ferroviario y posteriormente al autotransporte.

La Constitución de 1917 empezó dándole mayor significado a este sector, previendo en su Artículo 32 la obligación de mexicanidad a los capitanes y oficiales de los buques nacionales, año en que zarpa por primera vez un buque con insignia mexicana, quedando el 1°de junio, día en que sale de Veracruz el buque "Tabasco", instituido oficialmente como el Día de la Marina.[65/]

65/ Comision Nacional Coordinadora de Puertos. CNOP. "La Reforma Portuaria". México, Septiembre 1976. p.2

Las funciones administrativas de los servicios marítimos fusionadas en sus orígenes para los servicios de guerra y mercantes, sufrieron cambios en los distintos regímenes, ejerciéndolas los capitanes de puertos, los administradores de las aduanas, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, SCOP, a través de su Departamento de Marina Mercante, del que dependían los capitanes de puerto. En 1939 Lázaro Cárdenas creó el Departamento Autónomo de Marina en donde incluyó Pesca y demás aspectos conexos bajo tutelaje militar. En 1940 se elevó a la categoría de Secretaría de Marina.

La ausencia de un legítimo interés sobre el desarrollo del tráfico marítimo fue agravado por el proteccionismo estatal hacia los fletes ferroviarios. El 30 de abril de 1948 el Diario Oficial publicó el monto de los subsidios que el Gobierno Federal otorgaría a los ferrocarriles, cuyo objetivo era fomentar el incipiente desarrollo de la industria y mover volúmenes importantes de carga a grandes distancias con fletes bajos.[66/] El impacto de esta medida se resintió en la industria naviera con la de

---

66/ Villegas, Javier, Posibilidades y Operación en Puertos Industriales. Revista de la Construcción. CNIC. México, 1981 p. 36

saparición de rutas de cabotaje en el sureste del país. - Los subsidios de tarifas ferroviarias y de combustible hicieron más atractivo, por económico, el transporte ferroviario y carretero, cuya oferta de servicio fue suficiente en tanto el país no rebasó su capacidad oferente.

En la década de los setentas, aunado al auge provocado por la industria petrolera, aparecen programas intensivos de industrialización y se opera en nuestro país un fenómeno de abandono en la producción agrícola; la alta - tasa de crecimiento estimuló un desbalanceo entre la producción y la población, fenómenos que en conjunto provocaron aumento en las importaciones de maquinaria y alimentos y en las exportaciones de petroleo y sus derivados. - Ante estos hechos, las instalaciones portuarias y los sistemas de comunicación terrestre que habían sido suficientes hasta 1975, poco a poco empezaron a sufrir la enfermedad del congestionamiento. La deficiencia en los servicios llega a ser tal, que en 1979 provocó una pérdida por concepto de demoras de dos mil millones de pesos, según - estimaciones de un armador.

67/ Ibidem

Desde iniciada la década de los setentas, se había tomado conciencia de la problemática portuaria, creándose bajo los auspicios de Luis Echeverría la Comisión Nacio-- nal Coordinadora de Puertos, CNCP, con participación tri- partita del Estado, empresarios y representantes labora-- les, que entre sus logros iniciales se contó la creación- de las Empresas de Servicios Portuarios, que ademas de - ser responsables de la contratación de los servicios de - maniobras, se encargan también en algunos casos del sumi- nistro de servicios auxiliares a las embarcaciones, tales como agua, combustible, limpieza de bodega y otros.

Al tomar el poder José López Portillo,se remitió - la autoridad marítima y portuaria a la SCT, creándose la- Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, la cual com-- prendía las siguientes Direcciones Generales: Marina Mer- cante, Operación Portuaria, Obras Marítimas, Señalamiento Marítimo y Dragado, integrando el sector marítimo portua- rio con otros organismos descentralizados como la CNCP, - Servicio Multimodal Transístmico, (SEMULTRA), Servicio de Transbordadores, que posteriormente fue Dirección; la - Coordinación de Puertos Industriales y otros.

En el período actual, la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante desaparece, creándose en su lugar la -

Subsecretaría de Operación, bajo cuya jurisdicción se encuentran los diferentes sectores del transporte; en el marítimo comprende la Dirección General de Marina Mercante, que adquiere además el carácter de autoridad en materia de Señalamiento Marítimo; la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, a la que se le concedió en 1982 la administración de los Puertos Pesqueros; la Dirección General de Obras Marítimas, dependiente de la Subsecretaría de Infraestructura toma también las funciones de Dragado. Como organismo descentralizado del sector, la CNCP absorbe SEMULTRA y Puertos Industriales; La Unidad de Asuntos Internacionales y la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR) fueron absorbidos por Marina Mercante.

Además de los cambios administrativos, se han hecho esfuerzos por mejorar la eficiencia de los servicios e infraestructura, efectuándose estudios para determinar las múltiples carencias del país en lo que a desarrollo portuario se refiere, fomentándose políticas de inversión y planificación.

En relación a los puertos de los países avanzados, la infraestructura portuaria del país está sumamente atra

sada, pero se han hecho intentos por modernizarla, aumentando el kilometraje de muelles, el dragado para que puedan atracar buques de mayor calado, adquiriéndose maquinaria moderna para la manipulación de la carga, nuevos buques mediante compra o renta; también se ha reforzado el transporte carretero para subsanar en parte el problema del envío de la carga al interior del país quedando, sin embargo, aún mucho por andar.

El promedio de la profundidad en la mayoría de nuestros puertos es de 12 metros, lo que sólo permite el paso a embarcaciones hasta de 22 mil toneladas de peso muerto; no se cuenta generalmente con reservas territoriales que permitan un desarrollo industrial, ni equipo portuario moderno o vastas zonas de acceso que le den fluidez al transporte interior en épocas de gran demanda. Por el contrario, se imponen restricciones al tamaño de las embarcaciones y condenan a los usuarios a rentar barcos con equipo instalado a bordo para la descarga. El estudioso en la materia Javier Villegas[68/] hace resaltar lo limitado de nuestra infraestructura portuaria al comparar las 110 hectáreas que ocupa el puerto de Veracruz, frente a las 10,000 que abarca el puerto de Rotterdam o las 1,231 del puerto de L'Havre, atribuyéndoles este crecimiento a-

68/ Ibidem

su vocación industrial, la cual no es posible desarrollarla sin instalaciones portuarias modernas con posibilidades de crecimiento.

NUESTROS PUERTOS

Las instalaciones portuarias abarcan una amplia gama tanto en el aspecto marítimo como en el terrestre. Dentro del primero se consideran los canales de navegación, radas, dársenas, fondeaderos, escolleras, espigones, rompeolas, sistemas de señalamiento para cada uno de ellos. Entre los segundos pueden señalarse los muelles, andenes, almacenes, cobertizos, patios, plazoletas, pasillos, corredores, vías de ferrocarril, así como sistemas de iluminación, agua, energía y equipo contra incendio. También son parte de las instalaciones los edificios administrativos y terminales, áreas especializadas, estructuras delimitatorias, casetas de vigilancia.

Es difícil que en un puerto puedan encontrarse las instalaciones necesarias en cantidad y calidad correspondientes, ya que la dinámica del movimiento de carga es muchísimo mayor que la de la construcción o adaptación de las instalaciones, sin embargo estas discrepancias aumentan en-

la medida en que las instalaciones se implanten sin análisis ni planeación, en base a necesidades presentes y futuras del caso.

En México, mientras los puertos carecieron de muelles y atracaderos, las maniobras de carga y descarga se efectuaron aligerando la carga en canoas y pangas en las que se recibía la mercancía, para posteriormente llevarla a las playas o muelles con escasa profundidad en las aguas. Los primeros atracaderos fueron construidos de madera a base de pilotes; este tipo de instalaciones fueron seguidas por las construcciones de piedra y finalmente por las de concreto. Dondequiera que hicieron su aparición los muelles y atracaderos, sirvieron a los barcos de pesca antes que pudieran construirse los que pudieran aprovechar los barcos mercantes, que casi siempre se vieron obligados a esperar obras más complejas, como dragados, rompeolas y otros elementos de construcción de los puertos.

Actualmente el sistema marítimo portuario mexicano está constituido por 54 puertos, de los cuales catorce están directamente controlados por el Estado al que corresponde su construcción, conservación y explotación[69/] aunque

69/ Figueroa Covián, Andrés. Informes y Estudios Portuarios. Mar y Tierra # 9. CNCP. México, 1981

la propiedad y responsabilidad estatal en cuanto a las instalaciones del perímetro portuario varía de acuerdo con las circunstancias específicas de cada puerto, ya que se han otorgado concesiones para uso exclusivo de las instalaciones a empresas como PEMEX, Azufrera Panamericana y Cementos Anáhuac entre otras. En cuanto a la infraestructura de los 37 principales puertos del país, la longitud de muelles con que cuenta actualmente suma un total de 27,824 metros, de los cuales el 49% corresponde a los puertos del Pacífico y el restante 51% a los del Golfo. De esta longitud, el 31.4% se usa para movimiento de altura; 18.7% para cabotaje; 17.5% para maniobras de PEMEX; 16.2% para pesca; 7.7% a la actividad turística y el restante 8.5% corresponde a muelles de la Armada de México, astilleros, armadores y otros.[70/]

La mayor parte del comercio exterior se transporta por vía marítima a través de diez puertos de altura; en estos se encuentran muelles de dimensiones tales que permiten la entrada de barcos de gran calado, pudiéndose en consecuencia realizar transacciones internacionales. El tráfico de cabotaje que se realiza en puertos con muelles de peque-

70/ Mújica Montoya, Emilio. Conferencia ante el Centro de Productividad. México. Julio 1981. p.3

ñas dimensiones donde atracan barcos de menor calado, reviste en nuestro país singular importancia debido a que existen numerosos centros de población que cuentan con este medio de transporte como fundamental para dar salida a sus productos regionales y abastecerse.

El comercio marítimo mexicano se ha caracterizado por la variedad de productos de importación y por la limitada diversificación de los productos de exportación, por lo cual las instalaciones de la mayoría de los puertos presentan un incipiente grado de especialización y mecanización. Los volúmenes de carga que se manejan son comparativamente con los países desarrollados, bajos y de muy diversa naturaleza, lo que ha requerido el establecimiento de instalaciones portuarias de usos múltiples. Además por la diversidad y estacionalidad de la demanda de servicios portuarios, los procedimientos utilizados en las maniobras portuarias a granel y carga general ha sido de tipo convencional, mientras que el movimiento de contenedores se efectúa en forma reducida, retrasando la implantación de este sistema de transporte unitarizado.

Los programas de infraestructura para incrementar metros lineales de muelles, posiciones de atraque, equi-

pamiento y dragado se han concentrado en los puertos donde existe mayor movimiento. Se ha enfatizado la importancia del dragado en lo referente a conservación, profundización e implantación de nuevas dársenas y canales, lo que se hace en forma continua en los puertos comerciales, turísticos y pesqueros de mayor demanda.

Respecto a las instalaciones de depósito y guarda de mercancías en las terminales marítimas, se cuenta con una superficie total de 779,703 metros cuadrados, de los cuales el 71.5% está representado por patios, el 22.9% por almacenes y el 5.6% por cobertizos; de ese total el 54.4% corresponde a los puertos del Pacífico y el 45.6% a los del Golfo; se dispone también de capacidad para almacenar 1,245,750 toneladas de productos en tanques, silos, y trigoríficos, correspondiendo el 60% a las terminales del litoral del Pacífico y el restante 40% a las del Golfo de México.[71/]

Para el suministro de equipo de maniobras para las operaciones de carga, descarga, estiba y arrastre de los-

---

71/ Figueroa, Covián, Andrés. Op. Cit. p. 23

embarques marítimos, se creó el Fideicomiso de Equipamiento Marítimo Portuario, lo que ha mejorado las condiciones de operación, ya que predominando el equipo convencional, el nuevo tipo de embalaje unitarizado crea dificultades de manipulación, aunque ya existe equipo especializado de acuerdo a los tipos específicos de carga en algunos puertos como Guaymas y Coatzacoalcos.

Dentro de los recintos portuarios se establecieron zonas francas para agilizar los mecanismos administrativos y operacionales y regular el tráfico de las mercancías del movimiento de altura; estas zonas son recintos en los cuales no se llevan a cabo inspecciones fiscales.

El robo de las mercancías es una deficiencia común en los puertos, por lo que se ha dado atención especial a la vigilancia, adquiriendo equipo de vehículos y radiocomunicación marítima. La capacitación es importante para el mejoramiento de la actividad marítima, así que también se le ha dado especial atención, adquiriendo un barco escuela de 12 mil toneladas donde los estudiantes pasan un año a bordo.

CUADRO NUM. 5

MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTOS MEXICANOS

1981

T o n e l a d a s

PACIFICO	Altura (Exp.& Imp.)	Cabotaje.
Isla de Cedros, B. C.	4,946,053	5,269,939
San Marcos, B. C.	1,461,545	
Ensenada, B. C.	127,571	1,032,115
Guaymas, Son.	1,928,382	3,227,166
Mazatlán, Sin.	1,048,849	1,906,488
Manzanillo, Col.	1,347,897	1,077,050
Lázaro Cárdenas, Mich.	1,046,273	274,663
Salina Cruz, Oax.	167,511	7,317,539
GOLFO DE MEXICO		
Pajaritos, Ver.	43,250,026	12,807,597
Tampico, Tamps.	4,588,339	9,781,163
Veracruz, Ver.	3,567,402	3,012,324
Dos Bocas, Tab.	3,204,503	153,102
Coatzacoalcos, Ver.	2,496,788	689,904
Tuxpan, Ver.	756,056	7,212,427
Progreso, Yuc.	491,093	6,823

Fuente:
SCT. DGOP. Departamento de Estadística. México, 1981

Otros puertos de menor importancia, pero que sí reciben tonelaje significativo de altura y cabotaje son: Rosarito, B. C., San Carlos, B. C., La Paz, B. C., Topolobampo, Sin., - Puerto Vallarta, Jal., Acapulco, Gro., Puerto Madero, Chis. Minatitlán, Ver., Nanchital, Ver., Campeche, Camp., Cozumel Q. R., Puerto Morelos, Q. R., Frontera, Tab., Puerto Madero Chis.

De los puertos anteriores el elevado tonelaje de la Isla de Cedros, B. C.,se debe a su exportación salina; la de Dos Bocas, Tab. y Pajaritos, Ver. a la exportación de petróleo crudo y derivados y en los restantes el tonelaje es de carga mixta,fluidos,graneles y carga general.

En el contexto mundial México ocupa una muy débil posición, ya que se ubica en el trigésimo octavo lugar en cuanto al tonelaje de registro bruto de su marina mercante y el tercer lugar respecto a la flota latinoamericana, según datos de la Lloyd's Register of Shipping para 1983. De los 422.6 millones de TRB, 1,475,000 correspondieron a nuestro país, antecediéndole los latinoamericanos Brasil con 5,808,000 TRB y Argentina con 2,470,000 TRB. 72/

Con estos antecedentes, el exportador mexicano no está apoyado con flota nacional importante lo que le obliga a pagar fuertes sumas a empresas extranjeras por concepto de fletes marítimos. Para ejemplificar esto, basta el año de 1977 en que el pago total por transportación marítima que fue de 16,000 millones de pesos, sólo el 14% correspondió a empresas mexicanas.

72/ Lloyd's Statistical Tables. 1983

Para analizar el comportamiento del comercio exterior marítimo, se tomó como referencia el año de 1981, el cual tuvo un incremento del 5% en relación al año anterior. El tráfico de altura ascendió a 70,781,067 Tons., del cual el 21% es de importaciones y el 79% de exportaciones, incrementándose las exportaciones de petróleo por el aumento de producción de Pajaritos, Ver., y la explotación de nuevos pozos en Dos Bocas, Tab.

En importaciones los productos más significativos son sorgo, maiz, roca fosfórica, soya, carbón, trigo, productos petroquímicos, azúcar, tubería de acero, maquinaria y refacciones, cementos y fertilizantes provenientes principalmente de los siguientes continentes y países:

De América: 10,700,397 toneladas, equivalentes al 71.42% del total importado, siendo Estados Unidos el principal proveedor con 7,230,664 toneladas; le siguen Argentina, Canadá, Brasil, Cuba, Colombia, Perú, Chile, Costa Rica y otros.

De Europa: 2,357,675 toneladas, equivalentes al 15.74% del total, siendo los principales vendedores la República Federal Alemana, España, Bélgica,

Italia, Francia, Holanda, Finlandia, Reino Unido Suecia y otros.

De Africa: 984,952 toneladas, equivalente al 6.58% del total importado. Vendedores: Marruecos, Congo, Sudáfrica, Liberia y Egipto.

De Asia: 843,922 toneladas, lo cual significa el - 5.63% de nuestras importaciones, siendo Japón el - principal proveedor con 611,771 toneladas. Le siguen en mucha menor cuantía China Popular, República de Corea, India, Singapur, Sri Lanka y Pakistán.

De Oceanía: 94,719 toneladas, que implica el 0.63% del total de nuestras importaciones, siendo nues--- tros proveedores Australia y Nueva Zelanda.

En cuanto a las exportaciones, los productos principales en relación al tonelaje de carga fueron: petróleo y- derivados con 45,549,416 toneladas; además sal, sulfato de calcio, azufre, concentrado de cobre, fluorita, manganeso, ácido fosfórico, sulfato de sodio y algodón. Nuestros - principales clientes fueron:

En América: con un total de 42,224,621 toneladas, Estados Unidos quien absorbió el 70% de nuestras ventas, llevándose 29,570,361 toneladas de productos; le siguieron Antillas Holandesas, Canadá, Brasil, Panamá, Nicaragua, Puerto Rico y Costa Rica.

En Europa: con 8,105,438 toneladas exportadas, sobresalió España, Italia, Francia, Holanda, Reino Unido, República Federal Alemana, Finlandia y Suecia.

En Asia: 5,443,495 toneladas exportadas que significan el 9.75% del total, enviadas a Japón, Israel, Filipinas, India, China Popular, Turquía y China Nacionalista.

En África: 15,893 toneladas que son el 0.03% de nuestras exportaciones, enviadas a Argelia, Egipto, Sudáfrica y Nigeria.

En Oceanía: 9,995 toneladas, equivalentes al 0.02%, fueron remitidas a Australia y Nueva Zelanda.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Operación Portuaria. Departamento de Estadística. México, 1981 pp. 1-20

Esta larga exposición consideré necesaria incluirla, ya que pone de manifiesto la escala de importancia de nuestro comercio exterior, respecto a todos los países del orbe. Es innegable que con mucho, Estados Unidos sigue siendo el principal cliente y proveedor a pesar de los intentos de diversificar nuestros lazos comerciales, siendo nuestra dependencia respecto de ese país abrumadora en todos los órdenes, a pesar de la retórica de que hacemos gala en los foros internacionales, día a día profundizamos el foso que nos separa de la libertad económica.

Retomando el tema del transporte, su posición como fuerte exportador de petróleo pone a México en la disyuntiva de adquirir o [illegible]tar unidades. Aunque es ambicioso tratar de optimizar el sistema portuario dadas las condiciones económicas que sufre el país, lo que ha ocasionado la paralización de varios proyectos, es imperante seguir con la política de protección a ese ámbito, pero basado en acusiosos estudios para evitar la dilapidación de recursos, un mal tan inherente a nuestra idiosincracia. El tráfico de fluidos seguirá siendo constante, aunque la utilización de ductos permitirá un desahogo al transporte marítimo; la importación de granos seguirá creciendo, constituyendo una entrada masiva de producción a granel, el cual requerirá

almacenaje adecuado y movilización rápida.* La carencia de divisas por la que atraviesa México constituye un problema mayúsculo y el ahorro de ellas es de vital importancia para la recuperación económica.

Si la infraestructura y organización portuaria no permiten la agilización de la estadía de los barcos, el concepto de demoras y su repercusión financiera, así como el fuerte egreso por concepto de renta de buques a compañías navieras extranjeras, se convierten en una sangría para la maltrecha balanza de pagos.

PROBLEMATICA DEL AMBITO MARITIMO PORTUARIO

Un aspecto crucial para que un puerto sea considerado atractivo en el tráfico mundial lo constituyen las facilidades portuarias que hacen que la estadía del buque sea corta. El principal impacto que resienten las lineas navieras es tener que absorber costos adicionales por una prolongada estadía en los muelles. A los de linea sometidos a un itinerario prefijado, el congestionamiento de un-

---

* Los granos ocupan 30% de las importaciones. El primer semestre de 1983 ascendieron a 1,200 millones de dólares. Uno más Uno, 4-X-83, p. 7

puerto puede hacerles perder su programación en la llegada a otras terminales marítimas. Cuando este congestionamiento se mantiene durante un largo período, las lineas navieras castigan a los puertos con sobrecuotas en los fletes marítimos[73/] teniendo normalmente como medida del congestionamiento el promedio de estadía de los buques esperando atraque.

La eficacia operativa trae como consecuencia una mayor agilización en el movimiento operativo de mercancías, logrando que estas permanezcan el menor tiempo posible dentro de sus instalaciones, ya que el puerto es factor de transferencia, no de retención. El congestionamiento siempre será síntoma de falta de efectividad en cualesquiera de los medios de desalojo de la carga, ya sea que los medios marítimos o los terrestres no correspondan en capacidad o que habiéndola, los sistemas operativos portuarios no funcionen con eficacia.

El puerto debe integrar sus sistemas, procedimientos y métodos de operación de tal forma que respondan opti

---

73/ Cárdenas Trigos, Enrique. Director General de Servicios Portuarios de Veracruz. "Congestionamiento Portuario" Revista Mar y Tierra. CNCP. México. IX/1981 p. 33

mamente a las necesidades del movimiento de carga de transbordo. Las lineas de autotransporte de servicio federal, local y particulares que legalmente participan en la transportación de mercancías, así como los servicios ferroviarios deben conocer e integrarse a los sistemas y procedimientos de operación portuaria y someterse a una constante supervisión en la coordinación operativa, para detectar desviaciones y efectuar las correcciones pertinentes.

Las deficiencias que los estudiosos han detectado las atribuyen entre otras causas al escaso desarrollo de las regiones costeras que ha sido inhibido por la marcada concentración del mercado interno en la parte central del país y la escasa diversificación geográfica del comercio exterior, ya que el que se tiene actualmente con todos los continentes es muy limitado en comparación con el alto porcentaje de nexos comerciales con Estados Unidos.

También existen causas externas para este atrofiamento de nuestro desarrollo portuario; el control del transporte marítimo internacional está supeditado a consorcios navieros extranjeros, competencia que se amplía por una oferta reducida de bodegas que en su mayoría y por tradición ha estado en manos de estos consorcios.

La inestabilidad de las condiciones económicas internacionales, las fluctuaciones en los flujos del comercio internacional de materias primas, las barreras arancelarias y otras políticas de carácter proteccionista utilizados por diferentes países, afectan asimismo los niveles de operación de la flota mercante nacional.

Internamente también se requiere optimizar la oferta de servicios; la explotación de las actividades comerciales, pesquera y turística requiere mejorar las terminales y contar las instalaciones y equipos necesarios para satisfacer la cadena de servicios demandados por las embarcaciones, productos y usuarios. Además, debe entatizarse la aspiración nacional a contar con una flota [illegible] te más competitiva mundialmente, ya que por concepto de renta el país profundiza sus gastos improductivos.

3.2.5 PUERTOS INDUSTRIALES

En la administración López-Portillista, el Ejecutivo Federal encomendó a sus asesores estudiar diversos proyectos en cuyas prioridades se invertirían los excedentes de las exportaciones, créandose el "Documento Ixtapa" en donde se establecía la importancia de invertir en proyectos tales como el Sistema Alimentario Mexicano, la minería, el apoyo a los distritos de temporal, la marcha al mar y los puertos industriales.[74/]

Este ambicioso proyecto pretendía transformar en corto tiempo cinco puertos tradicionales en puertos polivalentes a la altura de los más importantes del mundo, para atraer el tráfico mundial convirtiéndolos en polos de desarrollo; existiría una dinámica interdependiente entre el comercio interno y externo, la industria, los nucleos de población de la clase trabajadora, la zona de influencia y los recursos propios de la región.

74/ Informes recabados de nuestra plática sostenida con el Ing. Jesús Herrera Fernández, Coordinador de Proyectos de Puertos Industriales, (PROTEXA). México, 1981

Desafortunadamente el proyecto no llevó a cabo estudios de campo profundos para evaluar las posibilidades reales de cada zona; las del Océano Pacífico que incluyen Lázaro Cárdenas, Mich., y Salina Cruz, Oax., y las del Golfo de México que son Altamira, Tamp., Ostión, Ver., y el puerto petrolero de Dos Bocas, Tab.

En las diferentes etapas constructivas los obstáculos que se presentaron en aspectos geológicos, geográficos, de mano de obra, de abastecimiento de materiales de construcción y otros recursos como puede serlo el de transportación suficiente, encarecieron la obra, lo que conjuntamente con la crisis económica del país impidió la terminación oportuna, habiéndose gastado según datos oficiales hasta diciembre de 1982 la cantidad de 22,500 millones de pesos.

El proyecto fue dividido en tres fases; en la primera se habilitarían los puertos para recibir barcos de 20 mil toneladas; de 40 mil en la segunda y de hasta 100 mil toneladas concluída la tercera etapa. Aún no concluída la primera fase por falta de recursos financieros según lo expresado en el Primer Informe de Gobierno de Miguel de La Madrid se concentrarán los esfuerzos en el puerto de Altamira.

El enfoque dado a este gigantesco proyecto acaparó la atención presupuestaria e impidió que los puertos tradicionales recibieran las partidas suficientes para su renovación y adecuación; lo anterior sigue dejando en desventaja a la actividad portuaria al no estar terminados los puertos industriales y carecer los tradicionales de los modernos servicios que lo pusieran en condiciones de competitividad con los grandes puertos del mundo, aunque es necesario enfatizar que la actividad portuaria de trafico de altura va paralela al tipo de comercio internacional que genere un país.

En los países desarrollados el gran volumen de carga de productos manufacturados es movilizado en contenedores a gran escala, y por ende los muelles especializados han sido consecuencia natural de este flujo. En México, el grueso de la carga internacional está constituída por fluídos, graneles y en menor volumen carga general, dentro de la cual se ubica la carga contenedorizada.

La concepción más avanzada de puertos industriales integra el puerto a la zona de influencia con la más avanzada tecnología en instalaciones portuarias, almacenes, accesos ferroviarios y carreteros, fuentes cercanas de apro-

visionamiento, parque industrial, asentamientos humanos - bien constituídos y sobre todo un continuo y elevado flujo de marina mercante internacional que genere entrada de divisas para amortiguar las cuantiosas inversiones iniciales.

Las autoridades fundamentaron el proyecto de los - puertos industriales en la necesidad de descentralizar las concentraciones urbanas, demográfica, industrial e infraestructural de unas cuantas ciudades, que ha ocasionado grandes desequilibrios entre estas zonas y el resto del país,- creando polos de desarrollo, y aprovechando los recursos - de los puertos estudiados, se atraería a la industria y a la población a un costo menor que en las saturadas zonas - urbanas como México, D. F., Guadalajara, Jal., y Monterrey N. L.[75/]

Las cinco localidades seleccionadas para el ambicioso proyecto de puertos industriales, ofrecen agua suficiente, tierras aún no ocupadas, proximidad a abastecimiento energético y facilidades de comunicación marítima y terrestre en apoyo del comercio interior y exterior. En -

75/ SCT. CNCP. Programa de Puertos Industriales. 1979-1982 pp. 1-60

esos lugares ya se han iniciado procesos de expansión urbana, manufacturera y comercial, aunque por falta de medidas previsoras efectivas y oportunas, las areas urbanas y fabriles en los cinco sitios han crecido de manera anárquica y han aparecido problemas de contaminación, congestionamiento, desperdicio de recursos y descenso en la calidad de vida, así como acentuadas carencias en cuanto a servicios básicos para la población. Al hacerse el proyecto de esas cinco localidades como puertos industriales, ya se encontraban asentambientos humanos e industrias petroleras, petroquímicas, siderúrgicas y de fertilizantes; sin embargo, se han necesitado grandes obras de infraestructura que están en distintos grados de avance en cada uno de ellos. 76/

La inversión pública federal destinada a este programa de puertos industriales ascendió hasta diciembre de 1982 a 22 500 millones de pesos, siendo la inversión mayor equivalente a 9,100 millones de pesos correspondiente a la construcción de dársenas, rompeolas, muelles y accesos ferroviarios por parte del sector Comunicaciones y Transportes.

76/ Revista Mexicana de la Construcción, Edición Especial, Puertos Industriales, México, 1982

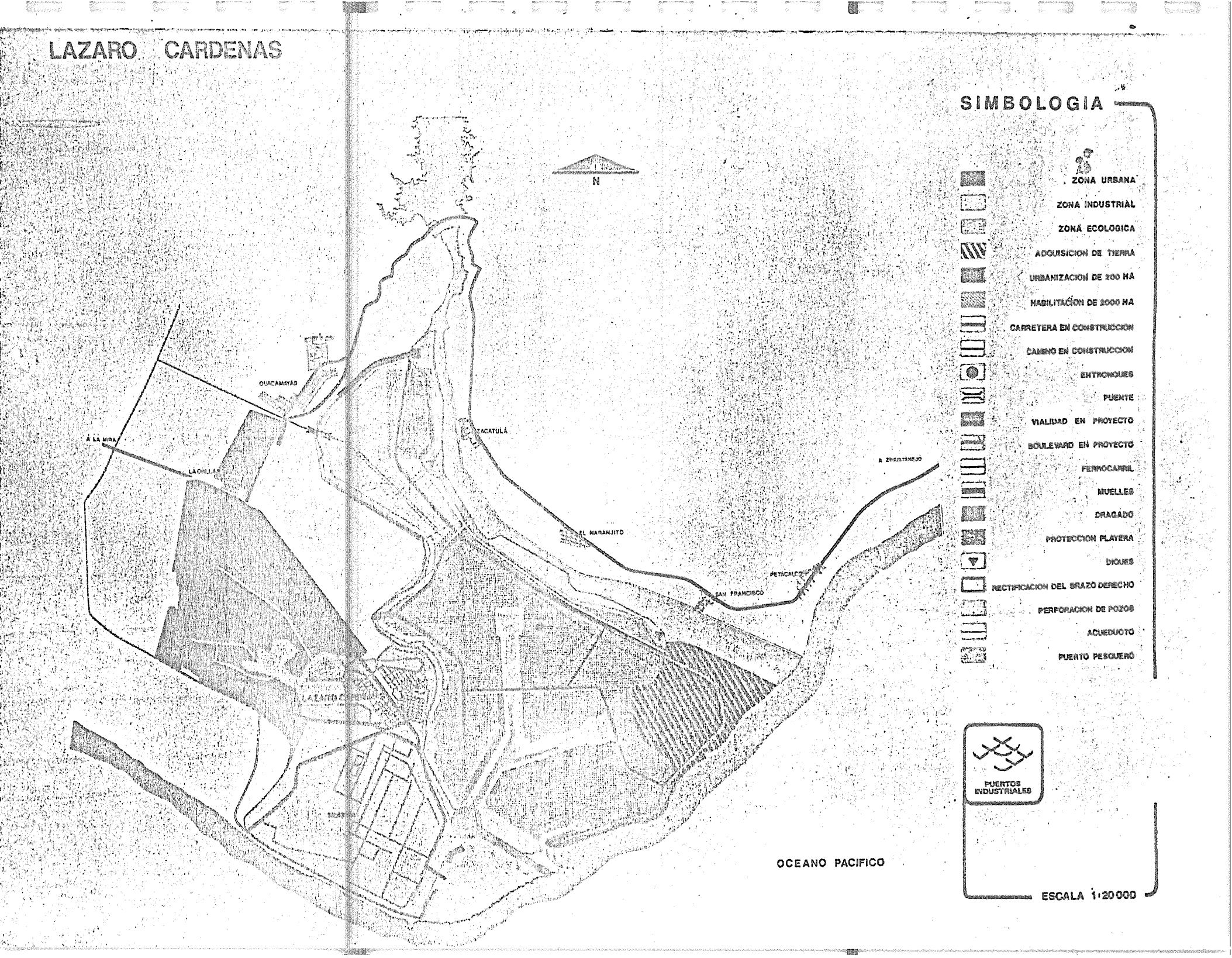
A continuación se dá un enfoque rápido de cada uno de los proyectos en construcción de los cinco puertos:

EN EL OCEANO PACIFICO

LAZARO CARDENAS, ubicado en el Estado de Michoacán colinda con el Estado de Guerrero. Ocupa las islas de El - Cayacal y la Palma. Próximos al puerto se encuentran los yacimientos de fierro Las Truchas, que representan el 20% de las reservas totales del país, lo que favoreció la instalación de la planta siderúrgica SICARTSA, cuyas operaciones hicieron necesaria la construcción del puerto; existen también depósitos de caliza, caolín, plata, cobre y zinc.- Este puerto está llamado a ejercer importante influencia - económica sobre varios estados colindantes cuyos sistemas de transporte viene a reforzar: Colima, Guerrero, Jalisco, Michoacán y Oaxaca.

Entre lo proyectado se preve la construcción de un astillero; se encuentra en construcción una terminal de - CONASUPO para el manejo de granos y bandas para carga y - descarga, reservándose espacios para el establecimiento de una segunda batería de silos que elevaría al doble la capacidad de almacenamiento y se pretende asimismo crear un -

LAZARO CARDENAS



complejo industrial con plantas de harina de maiz, trigo y derivados, así como molienda y refinación de oleaginosas. Estas instalaciones se abastecerán con materia prima importada y nacional, transportada esta última por cabotaje desde las zonas productoras del sur y noroeste. En la segunda etapa proyectada, se intenta construir instalaciones industriales para empresas transnacionales y para la pequeña y mediana industria.

SALINA CRUZ se ubica en el corredor transístmico en donde se han desarrollado industrias de reparación y construcción naval, habiéndose reforzado la industria pesquera y petrolera con nuevas instalaciones de la refinería del Pacífico. La integración del corredor transístmico no ha entrado en su fase de explotación real, por lo que es improcedente hablar de los resultados; por el momento no se ha promovido adecuadamente a nivel internacional y la carga que recibe es cuantitativamente muy inferior a la de otros puertos del Pacífico como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Guaymas o Mazatlán.[77/]

77/ Estos puertos manejaron toneladas de carga internacional de importación y exportación: 1,347,897; 1,046,273; 1,928,382; 1,048,849 respectivamente, comparadas con las 167,512 toneladas de Salina Cruz, Oax.
S.C.T. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Operación Portuaria. Departamento de Estadística. México, 1981. p. 22

EN EL GOLFO DE MEXICO

ALTAMIRA localizada a 20 Kms. al norte de Tampico al sur de la Laguna de San Andrés sobre el márgen izquierdo de la desembocadura del Río Pánuco, al noreste del litoral del Golfo de México. La zona de influencia del puerto industrial Tampico-Altamira es la llamada zona conurbada de Tampico e incluye Altamira, Cd. Madero, Tampico en Tamaulipas, y Pánuco, Pueblo Viejo y Tampico Alto en Veracruz, extendiéndose su influencia a varios estados.

Tampico es puerto de entrada de la maquinaria pesada que importa el país para su industria, siendo además consolidador de exportaciones para el Caribe Centro y Sudamérica; entre 1976 y 1980 el movimiento de altura de carga general tanto de exportación como de importación, registró un incremento anual medio de 14% y aumentó en 70% en esos dos años. Tampico-Altamira es zona prioritaria para el desarrollo industrial.

En Altamira se pretenden crear módulos para la industria alimenticia con grandes silos, plantas agroindustriales para producir harina de trigo, de maiz, alimentos balanceados, aceites, galletas y pastas. Cada módulo se -

proyecta ocupar 150 hectáreas; también se pretende establecer dos empresas productoras de acero y un complejo petroquímico, así como un parque para la mediana y pequeña industria que incluirá maquiladoras.

DOS BOCAS, está situada en el estado de Tabasco y aunque está dentro del programa de puertos industriales es un puerto potencialmente petrolero, ya que se encuentran en explotación pozos de gran producción de hidrocarburos. Se están realizando obras de infraestructura para el transporte interno y externo así como industrialización petroquímica. Las obras están a cargo de Petróleos Mexicanos y se considera que una vez terminado podrá atender las necesidades portuarias del país en esa región del sureste.

OSTION, ubicado a 190 kilómetros de Tabasco en la zona de mayor producción petrolera del país, próximo a una de las regiones submarinas con más futuro petrolero. Existen grandes yacimientos de azufre y sales de potasio. En esa zona se encuentra la refinería de Minatitlán, el complejo petroquímico de Pajaritos y la Cangrejera. La industria química y la explotación y beneficio del azufre representan la mayor inversión industrial del área, en la cual se encuentran en operación una fábrica de maquinaria y -

equipo, una de transporte y varias de materiales para construcción. Numerosas empresas elaboran productos alimenticios, bebidas embotelladas y productos artesanales.

Se proyecta la instalación de plantas petroquímicas en esta década, dos plantas para la producción de fibra corta de poliester y plásticos reforzados, silos para granos y semillas, plantas de harina, aceite y para la elaboración de sulfato de aluminio y sal de roca.

Este puerto ofrece buenas perspectivas para la industria maquiladora, gracias al suministro de materias primas nacionales complementarias de las importadas y a las facilidades que representa para la distribución de los productos manufacturados a los mercados a los de Estados Unidos y Sudamérica.

GENERALIDADES

En los puertos mencionados, lo proyectado inicialmente es establecer obras de infraestructura portuaria, lo cual incluye escolleras y dársenas que permitan la operación de barcos con peso muerta hasta de 100 mil toneladas, diseñadas para ampliarse según las necesidades. Salvo Lá-

zaro Cárdenas ninguno de los actuales puertos del país está capacitado para recibir barcos mayores de 25 mil toneladas de peso muerto.

También se proyectan terminales de usos múltiples para carga general y para contenedores, graneles líquidos y sólidos; terminales especializadas para industrias que requieran contar con frentes de agua exclusivas en cada puerto industrial, posiciones de atraque, instalaciones para carga y descarga de granos con silos; para productos siderúrgicos con bandas de transportación y petroleo con sistemas de tuberías y ductos.

Servicios básicos de electricidad, agua potable, drenaje, areas residenciales e industriales, accesos carreteros y ferroviarios, todo lo cual en conjunto significa una cuantiosa inversión que por la crisis económica tardará en finiquitarse tiempo indefinido.

78/ La infraestructura se extrajo de: Programa de Puertos Industriales. Op. Cit. pp.1-60

Los puertos industriales, aunque fueron proyectados con la idea de crear polos de desarrollo, y puntos de contacto para el comercio internacional que supuestamente se atraería en gran escala, generando entre otras cosas, divisas para México, han quedado hasta la fecha inconclusos; la planeación no previó la depresión económica que estancaría el avance de las obras, y el comportamiento del comercio externo en que se fundamenta la recuperación financiera; además la problemática de otros puertos como Veracruz, con un alto dinamismo comercial necesitan ser continuamente retroalimentados con estudios y acciones que optimicen su funcionamiento, y la canalización del presupuesto hacia los puertos industriales, impidió llevar a cabo un verdadero saneamiento organizativo e intraestructural de las instalaciones portuarias.

Como toda planeación teórica, está sujeta a cambios avances y retrocesos según lo vaya imponiendo la realidad, pero el proyecto de puertos industriales considero fue demasiado ambicioso y poco pragmático, habiendo carecido de un criterio integral de la problemática portuaria mexicana.

CAPITULO IV

TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS EN MEXICO

Retomando el tema del transporte multimodal, es necesario enfatizar las características que debe poseer para que sea considerado realmente como tal:

1. Que sea transporte internacional de mercancías, es decir, transferencia de mercancías de un país a otro.
2. Por dos o más modos de transporte, siendo los más comunes el marítimo y el terrestre.
3. Realizado al amparo de un contrato único que abarca los diferentes modos de transporte, y mediante el pago de un sólo flete.
4. El responsable único del cumplimiento de este contrato es el Operador de Transporte Multimodal Internacional conocido por las siglas OTM, desde que recibe las mercancías del expedidor, hasta que las entrega al consignatario, es decir, de origen a destino.
5. Generalmente se envía la mercancías "unitarizadas", siendo el contenedor el embalaje más usual y recomendable para la optimización del sistema.

El transporte multimodal, y por ende la carga unitarizada, se adueñaron de las principales rutas comerciales del mundo bajo el patrocinio de los paises industrializados, sirviendo los enlaces y las escalas directas como punta de lanza para abrir camino paulatinamente en los paises en desarrollo, situación que les fue propicia al contar los grandes navieros con el control de las cargas internacionales.

El peligro que este impacto tecnológico tiene para los paises subdesarrollados es la atracción que ejerce sobre los consorcios transnacionales para ensanchar su radio de acción, penetrando francamente o de manera encubierta en la explotación del transporte interior, superando el límite de los puertos y fronteras de las naciones subdesarrolladas y aun de paises desarrollados, como ha sucedido en Australia, Centroamérica, Medio Oriente y aún en México, donde se ha advertido este intento de penetración en diversas ocasiones en Nuevo Laredo, Tijuana, Tuxpan, Manzanillo e inclusive Veracruz.

Aunque la mexicanidad del transporte interior está protegida por leyes y reglamentos nacionales, existen subterfu

gios para que el capital extranjero explote este radio de acción extrayendo las utilidades al exterior, utilizando prestanombres para legalizar su injerencia; por estas razones las autoridades fomentaron una serie de acciones para tener mayor control en el transporte interior, creándose las Centrales de Servicios de Carga, y otros organismos como es la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal y Servicio Multimodal Transistmico.

Las primeras concentran la oferta y la demanda del autotransporte por regiones*, siendo controladas por un numero reducido de transportistas; la organización no ha sido sistematizada ni unificada a todo lo largo del territorio, por lo que la calidad del servicio difiere de una linea a otra, dependiendo de la política de cada empresa.

La Empresa Mexicana de Transporte Multimodal y el Servicio Multimodal Transistmico, creadas mediante decreto presidencial, pretenden controlar el transporte de la carga contenedorizada, evitando la participación de empresas extranjeras en esta modalidad. Desafortunadamente existen numerosas circunstancias que han impedido que el servicio prestado sea eficiente, existiendo consenso entre los usuarios de este tipo de carga al confirmar su inoperancia.

ANTECEDENTES 78/

La empresa pionera en el uso de contenedores fue - Volkswagen de México, quien importaba la maquinaria desde- Alemania en este tipo de embalaje, introduciéndola al país vía Houston, hasta su planta en Puebla por vía ferroviaria, y usando un permiso especial de importación para las cajas, En los puertos, el tráfico de contenedores empezó a desa-- rrollarse, no obstante la carencia de infraestructura que- ocasionaba renuencia a aceptarlos; sin embargo eran descar gados con el equipo de los buques, llegándose a hacerse fa miliar el atraque de buques rampa de la Atlantic Gulf Serv ice, llamada en la actualidad Atlantic Cargo y la Sea Land.

La primera empresa mexicana que operó en puertos - mexicanos fue TECOMAR, con instalaciones propias concesio- nadas por un lapso de cinco años a partir de 1974 en el - puerto de Tuxpan, Ver., dando servicio de puerta a puerta- desde puertos europeos básicamente alemanes, hasta ciuda-- des del interior de la República. Los gremios sindicales- de los puertos de Tampico y Veracruz protestaron por el -

79/ Informes recabados de nuestra plática sostenida con el Sr. Rafael Osuna, Directivo de Transporte Combinado, S. A. - México, 1983

desplazamiento de mano de obra que la nueva tecnología ocasionaba provocando que las autoridades se interesaran en estudiar todo lo concerniente a esta actividad.

Al crearse la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, EMTM, Tecomar se asoció a una compañía de autotransporte y formó la empresa denominada Transportadora-Multimodal, S. A. de C. V., presentando ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes su solicitud para fungir como tal, sin que a la fecha se le haya concedido. Continúa manejando contenedores a través de la EMTM, única empresa autorizada para operar en territorio nacional, teniendo Tecomar una rotación de 8,500 contenedores anuales que maneja en tres barcos propios construídos especialmente para el transporte de contenedores. 79/

Otra empresa pionera en el manejo de contenedores fue Paxicon que daba servicio de Los Angeles a Manzanillo; al reglamentarse el transporte multimodal se encarecieron sus costos y muchos usuarios prefirieron usar el transporte terrestre mediante carga fraccionada.

79/ Información recabada en la entrevista sostenida con el Sr. Carlos Viveros Figueroa, Vicepresidente de Tecomar. Noviembre de 1985.

En un principio los contenedores vacíos se almacenaban en las terminales de los transportistas que los manejaban directamente, destinándose un 80% de estas unidades al autotransporte y un 20% al ferrocarril. Posteriormente se crearon depósitos en Pantaco, habilitados por las empresas Contenedores de México, S. A., y Transporte Combinado, S. A. de C. V., que en la actualidad controla la EMTM.[80/]

El uso del contenedor en el país fue aumentando en primer lugar en el tráfico de exportación, ya que los países compradores de productos mexicanos estaban familiarizados con este embalaje y dadas sus ventajas exigían que sus mercancías fueran contenedorizadas; las importaciones, principalmente de las rutas del Atlántico, fueron adoptando el contenedor hasta ser importante el ingreso masivo de estas unidades; las autoridades portuarias se vieron presionadas por esta realidad que sobrepasaba sus instalaciones y obtuvieron apoyo presupuestario para adquirir equipo apropiado. La primera grúa portacontenedores se instaló en Lázaro Cárdenas en 1978 a pesar de necesitarse más en otros puertos, ya que no fue utilizada para manejar contenedores hasta 1982 en que Johnson Scan Star Line proyectó escalas.[81/]

80/ Osuna, Rafael. Op. Cit.

81/ Ibidem

Se llevaron a cabo proyectos para una terminal de contenedores en Veracruz y adquisición de equipo, así como la realización del complejo Alfa-Omega, concretado con la creación de Servicio Multimodal Transístmico, SEMULTRA, como coordinador del puente terrestre que va de Salina Cruz a Coatzacoalcos, del que nos ocuparemos más adelante.

Como puede apreciarse, la contenedorización fue infiltrándose en forma espontánea en nuestras fronteras marítimas y terrestres; en estas últimas, correspondiendo a la zona septentrional, se hizo común la contenedorizacion utilizándose remolques, semiremolques o "piggy-back" constituídos por unidades montadas sobre plataformas ferroviarias; en ellas se manejan a través de Nuevo Laredo, Tamps. polietileno, material para ensamble, productos químicos, refacciones automotrices, aluminio en lingotes, maquinaria textil, rollos de papel laminado, caucho, aceite, combustible y hule sintético; por la frontera de Nogales, Sonora, se exporta en contenedores hortalizas, legumbres, frutas, huevo, carne en canal, marisco, forrajes y otros productos alimenticios, utilizándose cajas refrigeradas.[82/]

82/Cruz Ruiz, Oscar, Estudio sobre Transporte Multimodal, México, Mayo 1982, pp. 7-8

El tráfico internacional contenedorizado en puertos nacionales, aunque incipiente alcanzó en 1979 un movimiento de 20 mil contenedores y en 1981 ascendió a 51,687 unidades, equivalentes a 829,503 toneladas de carga, que constituyó el 10.48% de la carga general del año de referencia. 83/

El potencial de este tipo de carga en los puertos mexicanos del Golfo de México está formado por los volúmenes de importación provenientes de los Estados Unidos y Europa, así como de Asia, Sudamérica y Australía-Nueva Zelanda, vía Panamá. En este tráfico se intercambian productos como leche en polvo, caucho, asbestos, rieles de acero, maquinaria en general en importación y minerales, productos químicos, y botellas de vidrio, entre otros productos, en exportación. ** Para los puertos del Pacífico "podrían manejarse en contenedores sustancias químicas para fertilizantes, harina de soya y manufacturas diversas de importación, mientras que la exportación contenedorizada podrían entrar los productos químicos, cereales y café". 84/

83/ SCT. Dirección General de Operación Portuaria. Catastro Portuario. México, 1982. p. 93

84/ Cruz Ruiz, Oscar. Op. Cit. pp. 7-8

Los análisis tendenciales propuestos por la EMTM preven para 1990 un movimiento de 2.1 millones de toneladas en piggy-back, de las que 1.2 millones corresponderán a los Ferrocarriles Nacionales de México en el tráfico internacional por Nuevo Laredo y en el interlineal y contratado los restantes 900 mil toneladas, las cuales serán transportadas por el Ferrocarril del Pacífico en la exportación de hortalizas y legumbres. 85/

Es aventurado dar por un hecho estas estimaciones ya que la crisis económica ha hecho descender la producción interna y los pronósticos no son absolutamente confiables; sin embargo, la prudencia aconseja se fortalezca al transporte ferroviario y adecúe a las crecientes necesidades, complementándolo con transporte fluvial y costero que son opciones a mediano y largo plazo, apoyándose en forma decreciente en el autotransporte, que por el elevado costo del combustible día a día pierde ventajas de tipo económico para los usuarios.

85/ Op. Cit. p. 10

CUADRO NUM. 6

MOVIMIENTO DE CARGA CONTENEDORIZADA EN

PUERTOS MEXICANOS - 1 9 8 1

T o n e l a d a s

GOLFO DE MEXICO	Carga general Contenedorizada
Veracruz, Ver.	928,926
Tampico, Ver.	905,861
Coatzacoalcos, Ver.	544,186
Tuxpan, Ver.	347,266
Progreso, Yuc.	26,608
OCEANO PACIFICO	
Manzanillo, Col.	224,149
Lázaro Cárdenas, Mich.	166,239
Ensenada, B. C.	155,445
Salina Cruz, Oax.	126,213
Mazatlán, Sin.	121,776
Guaymas, Son.	102,198
San Carlos, B. C.	25,185

Fuente:

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Dirección General de Operación Portuaria.
Departamento de Estadística. México, 1981. pp.24-25

MANIPULACION DE CONTENEDORES EN MEXICO

Los contenedores que son usados en el país pertenecen a compañías arrendadoras internacionales, ya que no se cuenta con la tecnología adecuada y fabricarlos tendría un costo superior al que se paga actualmente por arrendamiento. Transportación Marítima Mexicana maneja 6,938 contenedores -dato actualizado al mes de noviembre de 1983- [86/] en constante rotación y Tecomar 8,500 contenedores anuales; las unidades restantes utilizadas por otros usuarios pertenecen a compañías extranjeras que arriendan las unidades por día, contándose entre las más importantes: [87/]

Transamerica Integrated Containers Service ICS

Containers Transportation International CTI

Sea Container

Uniflex

Itel

En el tráfico fronterizo que se mueve por autotransporte o ferrocarril se usan unidades rentadas a la Sea Land

86/ Información recabada a : Sergio Torres, Transportación Marítima Mexicana, Departamento de Fletamento, México, 1983

87/ Osuna, Rafael. Op. Cit.

Red Arrow o los piggy-back de la Missouri Pacific Rail - road.

Los contenedores más usados en México son los de- 20 y 40 TEU's. Los de 20 pies tienen capacidad de 15, 18 20 y 26 toneladas, siendo los segundos los más usuales. - Los contenedores de 20 TEU's soportan más peso que volu-- men y los de 40 TEU's inversamente soportan más volumen - que peso. También son usados otros tipos de cajas, como- las frigoríficas, las descubiertas y diversidad de especi ficaciones de acuerdo al contenido. 88/

Se requiere un Permiso Especial de Importación - que otorga la Secretaría de Hacienda y Crédito Público - por un lapso de dos meses y un mes más prorrogable, al - término del cual se requisan las unidades si no están en- zona franca; este permiso se otorga para la carga de ex-- portación o importación y de ningún modo para el uso do-- méstico; esa es una de las razones de que haya pocos con- tenedores concentrados en sus almacenes capitalinos, ya - que si son confiscados tiene que pagarse integramente su- valor a las compañías arrendadoras. 89/

88/ Cuevas, Esther. Jefatura de Transporte Terrestre. Transportación Marítima Mexicana. Nov. 1983

89/ Ibidem

A pesar de tener un nivel más elevado de seguridad con el uso de esta tecnología, las mercancías que se encuentran en los recintos fiscales necesitan más vigilancia;[90/] los almacenes una infraestructura más apropiada y el personal que participa en las maniobras de carga, descarga, manipulación y demás pasos sucesivos, un continuo entrenamiento y actualización, sobretodo en la fase del autotransporte - donde es lamentable la falta de sincronización y profesionalismo en el manejo y entrega de las cajas, lo que ocasiona innumerables problemas a los usuarios, desde extravíos de contenedores hasta llegada extemporánea a los muelles, con la consecuente pérdida del buque contratado, prolongada estadía en la terminal portuaria y mayores costos.[91/]

No obstante las anomalías y contradicciones en la adopción de este sistema, México es pionero en Latinoamérica, habiendo sido el primer país del área en adquirir modernas embarcaciones portacontenedores en la década de los se-

---

90/ Investigación personal en recintos fiscales en Nuevo Laredo, Tamps. 1982

91/ Cuevas, Esther. Op. Cit.

tenta y anteriormente el uso que había venido dando a los transbordadores lo colocaron en primer lugar como poseedor de transportes por rodadura. 92/

PUERTOS DE INGRESO DE CONTENEDORES

La carga general contenedorizada ingresa a nuestro país por todos los puertos importantes; de ellos sólo Veracruz, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Coatzacoalcos tienen muelles especializados para contenedores construídos recientemente. En los restantes usan instalaciones generales para el tráfico de altura, siendo desembarcados los contenedores mediante las grúas de los barcos y distribuídos en chasises o unidades ferroviarias al interior de la República, o se desconsolida la carga si su destino es el puerto.

LAZARO CARDENAS. En 1981 fue construído un muelle de contenedores de propiedad federal con longitud de 286 metros y 36.50 metros de ancho, con una profundidad de 13 metros, al sur de la dársena. Tiene vía para grúas y una

92/ Salgado y Salgado, José Eusebio. México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán UNAM, 1980. pp. 313-338

grúa de pórtico de diez toneladas. Respecto a las vías de acceso la cruza la carretera federal 200 que va costeando desde Tapachola hasta Tepic. La 37 procedente de Uruapan y el ferrocarril que lo conecta con Morelia y de allí al resto del país; utiliza el aeropuerto de Zihuatanejo a 122 kilómetros de distancia. Su movimiento en tráfico de altura en 1981 fue de 1,046,273 toneladas 93/ de las cuales 166,239 pertenecen a carga contenedorizada.

VERACRUZ. De 1980 a 1981 este puerto fue habilitado con un muelle especial para contenedores de 256 metros de longitud, 20.70 metros de ancho y una profundidad de 12 metros. El patio para contenedores en San Juan de Ulúa está mal ubicado, pues se encuentra practicamente encimado con la terminal y sus 18 mil metros cuadrados son insuficientes para el elevado movimiento portuario. En 1981 movilizó 928,926 toneladas de carga contenedorizada.

Se ha adquirido el siguiente equipo para el manejo de este tipo de carga en la terminal principal:

93/ SCT Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Operación Portuaria. Departamento de Estadística. México, 1981. p. 22

1 grúa de pórtico de 30.5 toneladas.

1 montacargas con capacidad de 10,000 libras.

1 spreader simple para contenedores de 20 y 40 TEU's. (bastidor especial ajustable que se inserta al contenedor para sacarlo verticalmente).

2 transtainer de 30.5 toneladas de capacidad. (grúa de transbordo).

1 spreader para 20 y 40 TEU's.

1 grúa Manitowa 3900 T.

En el patio auxiliar se tiene:

1 transtainer de 30.5 toneladas.

1 montacargas Kalmar de 42 toneladas.

1 montacargas con capacidad de 10,000 libras.

1 spreader simple para 20 y 40 TEU's.

Para las dos zonas se cuenta indistintamente con:

16 tractores

20 chasises

2 transtainer de 30.5 toneladas. 94/

94/ Datos proporcionados por la SCT. Dirección General de Operación Portuaria. México, 1983

35 chasises para contenedores.

20 tractores marca Ottawa

Bodega de consolidación y desconsolidación en Playa Linda.

SALINA CRUZ Y COATZACOALCOS. Estos puertos ubicados en la franja más estrecha del istmo, en los extremos oceánicos del Pacífico y del Golfo de México forman parte de un proyecto gubernamental conocido como "Alfa-Omega" y que engloba el puente terrestre transístmico y los puertos citados. A continuación se hace un breve análisis del mismo, incluyendo la infraestructura de cada uno de los puertos arriba mencionados.

4.3 PUENTE TERRESTRE TRANSISTMICO

Parte importante de la agilización del movimiento de carga unitarizada lo constituyen los puentes terres - tres que son rutas de tierra que intercomunican dos rutas oceánicas y que a semejanza de los canales marítimos como el de Panamá, acortan distancias de recorrido. Un puente terrestre representa un eslabón económico en el transporte siempre y cuando reduzca el costo total de distribución. En el continente americano son utilizados varios - puentes terrestres: el del Ferrocarril Transcanadiense el cual sigue la ruta de Vancouver a Halifax y el cual está constituído por dos lineas ferroviarias, la Canadian Pacific y Canadian National, ofreciendo la ruta más corta de todos los puentes terrestres norteamericanos.

Otros puentes en el continente son el de Houston a los Angeles, el de Nueva York a San Francisco y/o Seattle-Tacoma; en Sudamérica el que va de Cartagena a Buenaventura en Colombia y el de Costa Rica de Limón a Quepos.

95/ Kobylinski, George C. "Estudio de factibilidad para el establecimiento de un puerto de contenedores en la República de Panamá". Panamá, 1974, p. VI-3

96/ Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal..." Op. Cit. p. 336

Estos puentes son un buen desfogue a la carga interoceánica entre el Atlántico y el Pacífico, además de la cuantiosa que acapara el Canal de Panamá, de interés vital para los Estados Unidos. Sin embargo, la infraestructura del canal se considera obsoleta para los requerimientos actuales y según la tendencial, el nivel de saturación de 26,800 barcos/año se alcanzará en 1990 97/ lo que ha puesto en acción tanto a los gobiernos panameño y norteamericano, como a otras potencias marítimas como es el caso de Japón, en estudiar alternativas plausibles y ventajosas, para desahogar el tráfico del canal. Entre ellas sobresale el proyecto de darle al Canal doble sentido sin detención alguna, y la apertura del oleoducto petrolero que disminuirá considerablemente el número de barcos en tránsito. Se excluyó por incosteable un puente terrestre en esa zona, aduciendo entre otras causas los altos costos de transbordo, laborales y almacenaje. 98/

En la zona ístmica americana que va desde "el Golfo de Darién en donde se une a la América del Sur, hasta el de Tehuantepec en que se adhiere a la del norte sobre-

97/ Naveja Macías, Ismael. Tesis Profesional "El Puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec" UNAM. Fac. de Ciencias Políticas y Sociales. México 1983. p. 86

98/ Kobylinski, George. Op. Cit. p. VI-4

salen tres franjas de territorio"[99/] donde se angosta la topografía y cuyos nombres surgen del territorio donde se encuentran ubicados los istmos de Nicaragua, Panamá y Tehuantepec, que separan los oceanos Atlántico y Pacífico a distancias de 65, 150 y 220 kilómetros. Estas zonas acapararon la atención de las grandes potencias desde hace casi cuatro siglos para romper la barrera del continente en las rutas interoceánicas.

España se resistió a abrir un canal marítimo en la zona del istmo de Tehuantepec por el peligro que implicaba de hacer atractiva una invasión a Francia e Inglaterra, aunque permitió hacer estudios de factibilidad. En la etapa postindependentista los proyectos cobraron vigencia pero no se realizaron por la caótica situación interna. En el Porfiriato logrose establecer la vía ferroviaria de Tehuantepec y los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos mediante especificaciones de primera[100/] abriéndose al tráfico mundial en 1907 y llegando a tener tal auge que se movilizaban 60 trenes diariamente.

99/ Naveja Macías, Ismael. Op. Cit. p. 31

100/ Ibidem

Al inaugurarse en 1914 el Canal de Panamá este acaparó la atención mundial y el puente transístmico declinó hasta no tener más que carga suficiente para un vagón diario. La vía transístmica quedó abandonada por sesenta años y en la década de los setentas, aprovechando el momentáneo auge petrolero se le presentó al Presidente de la República José López Portillo el Proyecto Alfa-Omega, mediante el cual pretendíase crear un emporio infraestructural en la franja transístmica bajo las riendas de un organismo público descentralizado denominado Servicio Multimodal Transístmico, SEMULTRA, creado por decreto del 10 de enero de 1980.

Los objetivos del proyecto eran principalmente el incremento de divisas por el tráfico internacional que atraería equivalente al 7% del que cruza el Canal de Panamá, captando un total de 763 mil toneladas anuales o 65,000 TEU's, según estimaciones preliminares. También se preveía un máximo aprovechamiento de la infraestructura portuaria existente, capacitar personal técnico, generar empleos, impulsar el transporte multimodal incorporando las innovaciones tecnológicas en los procesos operativos y de organización.[101/]

101/ SCT Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Proyecto Alfa-Omega. México. Julio 1979 pp.2-3

SEMULTRA[102/] aglutinó en su Consejo de Administración a representantes de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comercio, Asentamientos Humanos y Obras Públicas (actual-Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología); del Patrimonio y Fomento Industrial y de Comunicaciones y Transportes, estableciendo su sede en Salina Cruz y mediante la inversión inicial de alrededor de mil millones de pesos adquirió equipo y condicionó la infraestructura para recibir la carga contenedorizada.

INSTALACIONES Y EQUIPO

En cada puerto se tienen instalaciones similares para dar servicio homogéneo:

2 muelles de 250 metros de longitud cada uno, con 12 metros de longitud y en proyecto su expansión.

Patio de contenedores en tránsito con capacidad de - 2750 TEU o su equivalente, que incluye un área para 320 contenedores refrigerados con instalaciones electricas de 220 y 440 voltios en una superficie de 10 hectáreas de concreto reforzado, con 8 vías de acceso ferroviario y pavimentadas para autotransporte. - Cada terminal dispone de amplio espacio inmediato para futuras ampliaciones.

Edificios de oficinas, torre de control, taller de -

102/ Servicio Multimodal Transístmico. Sistema de Puente Terrestre. México, 1982. p. 13

reparación de contenedores, de mantenimiento de equipo portuario y de transporte, además edificios de apoyo y servicios.

- Grúa de pórtico con capacidad de 30.5 toneladas y una grúa móvil de pluma revolvente de 300 toneladas para carga o descarga entre buque y muelle.
- Tractocamiones y chasises para contenedores.
- Dos grúas de patio para carga y descarga en patio de almacenaje o al transporte hacia el otro puerto.
- Trenes unitarios de itinerario fijo, dando servicio de una corrida diaria en cada sentido todos los días de la semana. Cada tren unitario constará de dos locomotoras, 20 plataformas y un cabús, con un tiempo máximo de recorrido de 12 horas.
- El recorrido por autotransporte es de 6 horas.

La infraestructura para el transporte está fuera de competencia. Las vías ferreas datan de la época Porfirista y las mejoras han sido mínimas, lo que ocasiona un lento desplazamiento de 36 kilómetros por hora. La carretera, por otra parte, no muestra tampoco óptimas condiciones para un translado rápido y eficiente y el mantenimiento que recibe deja mucho que desear; el transporte, por lo tanto, es un problema mayúsculo para colocar a la vía transístmica en condiciones de competencia-

internacional. "Aquí se encuentra la explicación al porqué de tantos aplazamientos a la puesta en marcha del servicio interoceánico. Se pretendía iniciarlo en 1981..." 103/ y en el segundo semestre de 1983 la actividad en el movimiento de carga contenedorizada ha sido mínima, lo que va en contra de los optimistas pronósticos del proyecto que preveían un movimiento de 400 000 TEU para 1983. 104/ El presupuesto inicial de mil millones de pesos y ampliado a más de dos mil millones no ha "despertado interés en las empresas navieras, ni en los potenciales usuarios del servicio", debido a que no se le ha promocionado intensivamente.

SEMULTRA pierde autonomía y pasa a depender de la jurisdicción de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos; la crisis no sólo repercutió en la carga potencial de la zona transístmica, sino en la cuestión presupuestaria del organismo regidor que vió disminuidas sus funciones, su capacidad de decisión y su personal. La inversión es, a la fecha, una sangría que no ha empezado a aportar los beneficios esperados.

103/ Naveja Macías, Ismael, Op. Cit. p. 106

104/ Proyecto Alfa Omega, Op. Cit. p. 16

4.4 EMPRESA MEXICANA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Habiendo participado México en los arreglos preliminares para el convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y siendo un hecho concreto la intromisión del transporte contenedorizado en nuestro territorio, las autoridades mexicanas propiciaron la creación de una empresa única que coordinara las actividades inherentes a dicha modalidad, estableciéndose por decreto presidencial el reglamento que la regiría. El último aparecido el 16 de agosto de 1982 en el Diario Oficial deroga el anterior del 6 de julio de 1979.

Las alternativas que se dieron para el establecimiento de la empresa fueron: la creación de una multimodal por puerto; multiplicidad de multimodales; una multimodal nacional. La primera opción se rechazó porque aunque "implicaba un control de operaciones más sencillo, generaría una confrontación entre regiones que facilmente explotarían los navieros extranjeros y los transportistas terrestres de Estados Unidos, al provocar una competencia interportuaria que dañaría al subsistema y al transporte terrestre".[105/]

105/ Cruz Ruiz, Oscar. Transporte Multimodal. Alternativas del Transporte Multimodal en México. 1982. p. 11

En el segundo caso se veía la ventaja de que no enfrentaba problemas de manejo político en corto plazo, ya que la función del Estado se orientaría basicamente al registro de las nuevas sociedades mercantiles del giro, y la supervisión de la operación; sin embargo se previó que habría superposición de tráficos, abundancia de pequeños embarques y multiplicación de documentación.

El tercer caso, una Multimodal Nacional, fue finalmente aceptada por ofrecer al Estado " facilidad para asegurar la vigilancia de los flujos de mercancías y de divisas mediante un sistema de control de las operaciones comerciales y físicas" 106/ creándose la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C. V.,en base al reglamento citado anteriormente.

La empresa cuyo capital inicial fue escriturado en diez millones de pesos, quedó integrada como sigue:

Autotransporte Federal. Centrales de Servicios de Carga.	30%
Transportación Marítima Mexicana	30%
Servicios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V. y Servicios Portuarios de Manzanillo, S. A. de C.V.	20%

106/ Ibidem

Ferrocarriles Nacionales de México	15%
Aeroméxico y Cía. Mexicana de Aviación	5%

La Presidencia del Consejo de Administración se encomendó a la institución que representara los intereses empresariales más genéricos, recayendo en el Presidente de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, en donde se encuentran asociados el sector autotransporte, el naviero y los Ferrocarriles Nacionales de México.

"La creación de la empresa quedó inscrita como programa específico, el Programa Nacional de Desarrollo del Autotransporte Federal, y del propio subsector marítimo portuario, de suerte que su inclusión en el Programa de Transporte obedeció a un proceso de integración del Sistema Nacional de Transporte concertado entre gobierno y particulares."

Los objetivos de la empresa son principalmente:

- Garantizar la mexicanidad del transporte interior -

107/ Ibidem

y propiciar el desarrollo del transporte internacional mexicano.

- Constituirse en instrumento de captación de divisas y retenedor de ellos, mediante contratación de servicios de transporte integrado de puerta a puerta.
- Constituirse en apoyo de regulación de tarifas y desplazar la intermediación en la comercialización de fletes.
- Dar acceso a la nueva tecnología del transporte.

Al nacer esta empresa sabíase de antemano que las actividades que pretendía abarcar eran inalcanzables en una primera instancia, por lo que se planificó para alcanzar en varias etapas la organización y operación en las diferentes regiones del país, dándose preferencia a los puertos marítimos por donde ya era un hecho constante el ingreso de carga contenedorizada; una vez constituida perdieron validez las anteriores concesiones, haciéndose obligatorio su intermediarismo para todo transporte multimodal.

Sin embargo, desde un principio hubo reticencia a utilizar los servicios coordinadores de la empresa, que dada su inexperiencia, se consideraban ineficientes y costosos

por lo que algunos usuarios dejaron de usar el transporte multimodal regresando al convencional segmentado.

Ante esta situación, y para proteger a la incipiente empresa multimodal se derogó el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores del 6 de julio de 1979, expidiéndose un nuevo Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional el 16 de agosto de 1982 con una cláusula añadida en los siguientes términos:

> ARTICULO 1o.
>
> ..."Se presumirá que el transporte de mercancías unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal" 108/

La ambigüedad de las dos palabras introductorias ha tenido consecuencias importantes; en primer lugar "presume", o da por hecho, que el transporte de mercancías unitarizadas de exportación o importación se hace al amparo de un contrato de transporte multimodal, lo cual no se ajusta a

108/ Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Diario Oficial, 16 de agosto de 1982. p. 75

la realidad de nuestro país, ni a lo estipulado en el Convenio Internacional motivo de esta tesis, que en su artículo tercero estipula el derecho del expedidor a elegir libremente entre el transporte multimodal o el segmentado.

Es decir, si nos regimos por un convenio internacional que al haber sido ratificado por México y promulgado el 27 de abril de 1982 pasa a ser ley imperativa de acuerdo al Artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el usuario mexicano puede hacer uso libremente de su capacidad de elección al requerir el transporte; lo que no dice el Reglamento es que el expedidor puede presentar pruebas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de que su contrato no es de transporte multimodal y obtener la autorización para transportar su carga contenedorizada en transporte segmentado; esta deliberada falta de orientación al usuario ha ocasionado un malestar general en contra de lo estipulado en el reglamento.

Otro motivo de desacuerdo es el que se haya autorizado a sólo una empresa de transporte multimodal para dar un servicio en que por ley, puede haber libre concurrencia, como lo estipula el Artículo 28 de nuestra Constitución:

"...en consecuencia, la ley castigará severamente y las autoridades perseguirán con eficacia toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo..., todo acto o procedimiento que evite o tienda a evitar la libre concurrencia en la producción, industria o comercio, o servicio al público, todo acuerdo o combinación de cualquiera manera que se haya, de productores, industriales, comerciantes y empresarios de transporte, o de algún otro servicio, para evitar la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social".

Al autorizarse a sólo una empresa de transporte multimodal se ha creado un monopolio y un estado de falta de competitividad que va en perjuicio del usuario, al no otorgársele un servicio cualitativamente aceptable y por el que tiene que pagar obligatoriamente altas tarifas. 109/

Existen en la actualidad varias empresas permisionarias o concesionarias en espera de la autorización gubernamental para operar como empresas de transporte multimodal, habiendo diversos amparos que atacan de inconstitucional, tanto al reglamento como a la empresa autorizada, entre las cuales pueden citarse:

109/ Para consultar sobre Tarifas ver Diario Oficial 3/XI/83

Transportadora Multimodal Mexicana, S. A. de C. V.

Transportes y Servicios Multimex, S. A. de C. V.

Carga Fraccionada del Valle de México Carvamex, S. A. de C. V.

Trafimar, S. A.

Morelos de Campeche, S. A de C. V. 110/

Ante la creciente inconformidad de los usuarios, es factible que la actitud gubernamental dé un viraje a su favor, autorizando otros organismos mexicanos debidamente constituidos de acuerdo a los requisitos exigidos, a formar otras empresas de transporte multimodal.

Mientras tanto, la existente seguirá operando como hasta la fecha, absorbiendo a toda carga consolidada en contenedor que necesite ser movilizada por vía terrestre, para cobrarle una tarifa obligatoria por servicios de coordinación.

110/ Oviedo García, Mario José. El Transporte Multimodal Internacional y su Régimen Legal. Tesis profesional para obtener la licenciatura en Derecho. UNAM. México. 1983. p. 60

Es necesario enfatizar que aunque está constituida con capital aportado por empresas de los diversos modos de transporte y conexas, estas funcionan independiente, dejando a la multimodal como una coordinadora autónoma; entre los socios mayoritarios están las Centrales de Servicios de Carga ya expuestas en el capítulo de Autotransporte, donde se explica como quedan incluidos sólo los transportistas más poderosos, constituyendo estas centrales puntos de carga y descarga principalmente, en vez de ser puntos de intercambio entre el transporte carretero y ferroviario y de contratación de servicios perfectamente programados y sincronizados.

Transportación Marítima Mexicana, la compañía naviera de participación mixta más importante en nuestro país, cuenta con una flota de 21 buques propios, de los cuales 13 son mixtos o multipropósitos para contenedores y carga general, y 8 graneleros. Trabaja en forma independiente de la multicitada empresa en la porción de transporte marítimo, y en lo relativo al terrestre, como cualquier otro usuario paga la tarifa correspondiente a través de la multimodal.

Servicios Portuarios de Veracruz y Manzanillo son asociaciones gremiales que intervienen en las maniobras de los-

contenedores desde el costado del buque al almacén, transfiriéndolos de allí al transporte terrestre.

Ferrocarriles Nacionales de México, en menor escala, participa como socio en proporción relativa a su importancia en la movilización de los contenedores; por último las compañías de aviación tienen un mínimo porcentaje de acciones, ya que su acción es reducida y solamente en cargas especiales de alto valor, poco volumen y entrega inmediata.

ACTIVIDADES OPERATIVAS

Al llegar el buque al puerto se descargan los contenedores, bien sea con las grúas de los propios buques o con el equipo apropiado del puerto si se trata de Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz o Lázaro Cárdenas; intervienen diversos gremios sindicales: el Sindicato de Estibadores que efectúa las maniobras de la bodega del buque a su costado; posteriormente la Unión de Checadores checa el contenedor y lo entrega a la Empresa de Servicios Portuarios, quien efectúa la maniobra del costado del buque al almacén y posteriormente del area de almacenaje al transporte automotor o ferroviario, a través de las Centrales de Servicios de Carga o Ferro

carriles Nacionales de México, llevándolo a una terminal o al domicilio del consignatario. Existen varias alternativas de manejo de los contenedores, pero todas giran alrededor de esta linea, habiendo distintos grados de organización; en general, puede afirmarse que la intervención de tantos gremios quita fluidez al servicio.

La Empresa Mexicana de Transporte Multimodal cobra una cuota preestablecida por contenedor vacío o cargado, según el kilometraje a recorrer y de acuerdo a las tarifas autorizadas por la SCT. Además, se paga lo correspondiente al autotransporte y una cantidad adicional por recolección y entrega en caso que se tenga que recoger y entregar la carga en lugares específicos.

En general la opinión de los usuarios es que falta organización y coordinación, entendiéndose por "coordinar" la acción de ordenar metodicamente, reuniendo esfuerzos tendentes a un objetivo determinado, siendo en cambio una buena - oficina cobradora; la alternativa que apuntan para mejorar la situación es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorice a otras empresas y exista un mayor sentido de responsabilidad y eficiencia basado en la competitividad.

111/ SCT. DGAF. "Caracterización de la Función Operativa para el tráfico de contenedores dentro del país"- México, 1981.pp. 1-12

La incompatibilidad existente entre el Convenio Internacional y el Reglamento interno, así como entre éste y los -- artículos constitucionales citados, ocasiona una práctica - real compleja y poco expedita.

V MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE EN MEXICO

5.1 LEGISLACION INTERNACIONAL DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE

Los instrumentos legales en los que se respalda juridicamente el transporte internacional en nuestro país corresponden a numerosos convenios multilaterales que sobre los diferentes modos de transporte se han generado. El sector marítimo se rige por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, conocido como Reglas de La Haya y firmado en 1924; el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, conocido como Reglas de Hamburgo de 1978; el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; las Reglas de Kioto-Tokio referentes al Manejo Aduanero de Contenedores y adoptadas en el Congreso del Comité Marítimo Internacional.[112/]

El sector aeronáutico se rige juridicamente por el Sistema de Varsovia, integrado por varios convenios internacionales: el Convenio de Varsovia de octubre 12 de 1929; el Protocolo de La Haya de septiembre 28 de 1955; el Protoco-

---

112/ SCT. Dirección General de Autotransporte Federal. Aspectos del Transporte Multimodal en México. México 1981. p. 2

colo de Guatemala y el Protocolo de Montreal del 16 de octubre de 1974 en los cuales México no toma parte; en el Convenio de Guadalajara de 1961 nuestro país es parte contratante y depositario.113/

En el autotransporte se regula por el Convenio de Ginebra del 19 de mayo de 1956 relativo al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera y en el sector ferroviario impera el Convenio de Berna del 7 de febrero de 1970 sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril.114/

Los anteriores convenios se aplican en las relaciones contractuales entre los OTM y los diversos porteadores, destacando la importancia del sector marítimo, "ya que la Junta de Comercio y Desarrollo, de acuerdo con la Resolución 2098 del 3 de agosto de 1977 de la Asamblea General de Naciones Unidas, decide asignar la labor relativa a los aspectos mundiales del transporte multimodal y a la contenedorización, en

---

113/Oviedo García, Mario José Trinidad. Op. Cit. p.93

114/Pineda Servín Isaura Guadalupe. Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional, México. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho de la UNAM 1981 p. 59, citado por Oviedo García, Mario José Trinidad. Ibidem

todos los casos en que haya un tramo marítimo, a la Comisión de Transporte Marítimo, para que la realice en coordinación con todos los órganos pertenecientes interesados, con arreglo a las atribuciones respectivas, con los cuales cooperará estrechamente con los organismos internacionales competentes y especialmente con las comisiones especializadas en un transporte modal como lo son la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Organización de Aviación Civil Internacional".[115/]

Especificamente para el Transporte Multimodal, México se rige por el Convenio de las Naciones Unidas emitido el 24 de mayo de 1980 en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, CONUCOD, más conocido por sus siglas inglesas UNCTAD, el cual fue ratificado por México el 11 de febrero de 1982 y promulgado en el Diario Oficial el 27 de abril del mismo año. Cabe aquí hacer mención lo que nuestra constitución dice al respecto de los tratados internacionales a los que México se suscribe:

115/ Ibidem

Artículo 133

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión..."

Lo anterior le dá el carácter de ley impositiva al convenio citado, y cualquier reglamentación que de ella se derive tendrá que ser acorde a las cláusulas estipuladas y ratificadas por México; a continuación es conveniente hacer un repaso a los antecedentes que originaron la creación del Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías y cómo México tomó parte importante en la consecusión del mismo, adhiriendo su criterio y esfuerzo al del Grupo de los 77.

5.2 CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

A n t e c e d e n t e s.

El 24 de mayo de 1980, trás largos años de esfuerzos negociaciones, proyectos abortados, confrontaciones entre los países altamente desarrollados y los rezagados países del Tercer Mundo, al fín dió la UNCTAD a luz el convenio arriba citado que habría de reglamentar el uso del transporte combinado internacional entre los países signatarios.

Para llegar a la aceptación final de este convenio pasaron varias décadas en que el transporte multimodal de carga unitarizada, de ser una incipiente realidad casi exploratoria de posibilidades, se habría de transformar en una fuerza tecnológica revolucionaria que avasallaría las rutas de todos los continentes, de tal suerte que la reglamentación de un sistema internacion al que fuera aceptado por prestadores de servicios y usuarios pertenecientes a mundos divergentes, era inaplazable. La conclusión del documento tiene su historia. 116/

116/ La generalidad de los datos de antecedentes están tomados de: Salgado y Salgado José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal..." Op. Cit. pp. 313-338

En la etapa previa a la Gran Depresión en el intenso tráfico que el intercambio comercial cubano-norteamericano generaba, se usaban transbordadores y unas grandes cajas para transportar menaje de casa, conocidas como "lift-vans". Los contenedores estaban en gestación, y aunque sus especificaciones no se reglamentaban aún, su uso empezaba a generalizarse, de tal manera que la Comisión Interestatal de Comercio norteamericano decidió que era oportuno regular lo relativo a tarifas y demás aspectos colaterales.

A raiz de esta preocupación, en 1933 se creó la Oficina Internacional del Contenedor (ICB) con sede en París, cuyos objetivos eran fomentar el uso de estas unidades y otros equipos concernientes al transporte combinado, promoviendo la investigación técnica de todos los elementos conexos, medidas administrativas, aduaneras, comerciales y arancelarias adecuadas y actuando como centro de información y documentación. 117/

En la posguerra, con el intensivo trabajo de reconstrucción, el transporte combinado se convirtió en una reali

117/Salgado y Salgado José Eusebio. Op. Cit. p. 16

dad cotidiana, intensiva y carente de reglamentación. El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, UNIDROIT, tuvo reuniones durante ocho años para darle cuerpo a un convenio internacional que regulara el tráfico intraeuropeo, dando lugar en 1956 a la realización de un Contrato Internacional de Mercancías por Carretera, en donde los países signatarios se comprometieron a realizar en un futuro negociaciones sobre un contrato de transporte combinado.

Fue en ese año cuando la "Sea Land Service" inició actividades como especialista en buques portacontenedores, y en 1958 la "Matson Navigation Company Inc." ya existente, desde 1882, se impulsa como especialista en ese ramo. La contenedorización fue ampliando su base de acción y a principios de los sesenta era una realidad dinámica y revolucionaria en Europa que se realizaba coordinadamente con los sistemas ferroviarios, carreteros y marítimos de los tráficos del Canal de la Mancha, el Báltico y el Mediterráneo, y la construcción de buques portacontenedores era un hecho en los astilleros europeos.

118/ Ibidem p. 18
119/ Ibidem

En 1965 en el seno de UNIDROIT se aprobó el texto sobre el contrato de transporte combinado en el que se veían las ventajas y desventajas.[120/] Las naciones marítimas después de analizar lo anterior expusieron la problemática del uso de estas cajas al Comité Marítimo Internacional, quien realizó otro proyecto de transporte combinado en contenedores.

Ambos proyectos tenían bases diferentes:

UNIDROIT. Se basó en el Convenio de Ginebra de 1956 sobre Transportes de Mercancías por Carretera y el de Berna de 1961 sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril.

120/ Ventajas: menor costo, menor tiempo, menos daños, robos, primas de seguros, reclamaciones, menos requisitos de inventarios, de financiamiento, de documentación, elimina contaminación, descentraliza áreas de carga y descarga de puntos de transbordo.
Desventajas: Armadores, cargadores o usuarios de países en vías de desarrollo no lo aceptan acilmente. Falta información precisa sobre carga contenedorizable. Falta de coordinación entre el desarrollo portuario y la implementación del sistema en marina mercante. Peligro de aumento de dependencia tecnológica de los países subdesarrollados. Desplazamiento de mano de obra en puertos. Eliminación de numerosos equipos nacionales de transporte. Falta de infraestructura apropiada;peligro de contrabando y robo de cajas. Desequilibrio cuantitativo de carga entre los extremos de rutas entre países desarrollados y en vías de desarrollo. Falta de tarifas apropiadas. Carencia de legislación interna apropiada. Dificultad en identificación de cajas. Falta clasificación arancelaria correcta y uniforme.Dificultad para certificar el contenido.Necesidad de uniformidad en la documentación. Salgado y Salgado José Eusebio. Op. Cit. p. 319-321

CMI. Se basó en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus modificaciones por el protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968.

Como ambos convenios eran irreconciliables y el uso del contenedor iba en aumento, se hizo una reunión internacional con asistencia de numerosos organismos internacionales[121/] los que elaboraron un proyecto que representaron a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), quien trás estudios acuciosos dió paso el famoso proyecto del Convenio de Transporte Combinado de Mercancías.

El Grupo de los 77 había permanecido al márgen de las negociaciones en donde había participado el conglomerado europeo, Estados Unidos y Japón, excluyendo al resto del mundo. De esta manera, en 1972 en el seno de la UNCTAD unificaron su inconformidad en forma clara y enérgica.

121/ CMI, CCI, ICB, Cámara Int. de Armadores, Unión Internacional de Ferrocarriles, Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Organización Internacional de Unificación de Normas (ISO)

Las recomendaciones de las asociaciones de armadores de los países en desarrollo de América Latina, Asia Africa para que no se adoptara el proyecto que implicaba peligro para los intereses de sus respectivos países, así como la decisión favorable de Francia y Gran Bretaña, hizo se efectuara nuevamente una reunión mixta de varios organismos internacionales y representantes de algunos países entre los que estuvo presente México, en donde se hicieron cambios intrascendentes que tampoco cumplieron los requerimientos del Tercer Mundo.

El estudio y aprobación del convenio que estaba realizándose en el seno de la UNCTAD fue suspendido para hacer un examen cuidadoso. Se creó el Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Intermodal Internacional haciéndose interesantes estudios por parte de los participantes subdesarrollados que pueden consultarse en la literatura de la UNCTAD. Tras seis largos periodos de sesiones a partir de 1973 finalmente se acordó realizar una Conferencia de Plenipotenciarios convocada por la ONU donde el 24 de mayo de 1980 se adoptó al fín el texto definitivo.

Por su parte México firmó Ad Referendum el 10 de octubre de 1980; el 20 de enero de 1982 fue aprobado por la Cámara Legislativa y ratificado el 11 de febrero siguiente, para ser promulgado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril del mismo año, lo que le dá el carácter de ley impositiva según el Artículo 133 de nuestra Constitución.

El convenio consta de cuarenta artículos distribuídos en ocho partes y un anexo sobre cuestiones aduaneras, lo que puede consultarse en los anexos del presente trabajo y que a continuación se mencionan:

		Artículos
Parte I	Disposiciones Generales	1 a 4
Parte II	Documentación	5 a 13
Parte III	Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal OTM	14 a 21
Parte IV	Responsabilidad del Expedidor	22 a 23
Parte V	Reclamaciones y Acciones	24 a 27
Parte VI	Disposiciones Complementarias	28 a 31
Parte VII	Cuestiones Aduaneras	32
ParteVIII	Claúsulas Finales	33 a 40
Anexo	Disposiciones sobre cuestiones Aduaneras relativas al TMIM	

La primera parte define los términos utilizados en el convenio, el ámbito de aplicación entre Estados Contratantes la aplicación obligatoria entre dichos Estados signatarios, dando opción al expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado, disponiéndose además que no

afectará a la aplicación de ningún otro convenio internacional o ley nacional referente a la reglamentación y control de las operaciones de transporte, no siendo incompatible con tal aplicación, ni afectando el derecho de todo Estado a reglamentar y controlar internamente las operaciones de transporte multimodal y actividades conexas.

La Parte II desglosa todo lo concerniente a la emisión del documento de transporte multimodal, negociable o nó, así como cualquier otro documento emitido en relación al susodicho tipo de transporte.

La Parte III delimita el periodo, fundamentos y causas de la responsabilidad del OTM y sus agentes, y las circunstancias en que pueda atribuírsele negligencia en la custodia de la mercancía.

La Parte IV norma la parte que corresponde a la responsabilidad del expedidor, y especificando las causas y negligencias que puedan atribuírsele.

La Parte V se refiere a las reclamaciones y acciones en caso de pérdida o daño de la mercancía; la prescripción de las acciones, la jurisdicción para todo acto jurídico, el arbitraje

y sus implicaciones internacionales.

Las disposiciones complementarias de la Parte VI - aclara todo lo concerniente a las estipulaciones contractuales, lo relativo a la liquidación de la avería gruesa y ratifica los derechos y obligaciones de otros convenios internacionales, tales como:

- Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924.
- Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios - de buques que navegan por alta mar, del 10 de octubre de 1957.
- Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, del 19 de noviembre de 1976.
- Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la - responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), del 1o. de marzo de 1973, incluídas las enmiendas a estos convenios.

- En virtud de la Convención de París del 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional del 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo sobre responsabilidad civil por daños nucleares, no se incurrirá en responsabilidad por el daño ocasionado por un incidente nuclear. Artículo 30
- Otros convenios que contempla parcialmente son el Convenio de Ginebra del 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, (artículo 2), y el Convenio de Berna del 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril (artículo 2), los cuales no considerará como transporte multimodal internacional en la medida que los Estados Contratantes de esos convenios estén obligados a aplicar las disposiciones de los tratados a tal transporte de mercancías. Artículo 30, inciso 4.

El artículo 31 de la misma Parte VI especifica todo lo concerniente a la unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión, para todo el aspecto económico del transporte multimodal internacional, tomando el Derecho Especial de Giro tal como lo define el Fondo Monetario Internacional.

El tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional dentro de los Estados Contratantes está tomado en cuenta en la Parte VII, artículo 32, y todas las disposiciones sobre cuestiones aduaneras están tratadas en el Anexo, para el cual recomienda el Convenio a los Estados signatarios tomen en cuenta al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero.

Las claúsulas finales están contenidas en la Parte VIII y designan todo lo concerniente al Convenio en sí: el depositario, las partes contratantes, las condiciones contractuales, firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión reservas, vigencia, enmniendas, revisión y enmienda, denuncia, así como los derechos y obligaciones de otros convenios existentes.

Al ser México, Estado Contratante de éste Convenio, adquiere los derechos y obligaciones propios del mismo, por lo cual fue necesario que reglamentara internamente de acuerdo al compromiso contraído, todo lo concerniente al transporte multimodal internacional, en materia hacendaria, de transporte y todo lo que tenga nexos con el sistema.

A continuación se dá un rápido enfoque a la legislación interna, y posteriormente una confrontación entre el Re--

glamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de agosto de 1982 y el Convenio internacional,

5.3 LEGISLACION INTERNA PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Para regular los diversos modos de transporte se cuenta con un importante ordenamiento legal consistente en la Ley de Vías Generales de Comunicación que en sus Artículos 53, 54, 76, 78 y 79 puntualiza importantes aspectos relacionados al transporte multimodal de mercancías.

El Artículo 53 se refiere a las obligaciones que tienen los concesionarios y permisionarios de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con el Gobierno Federal, siempre que a juicio de la SCT reúna los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente; el Artículo 54 especifica que las empresas de vías generales de comunicación pueden explotar sus servicios o parte de ellos conjuntamente con otras empresas nacionales o extranjeras de conformidad con los Convenios que se celebren y que sean sometidos a consideración de la SCT; el Artículo 76 se refiere a la responsabilidad que tienen las empresas nacionales que intervengan en la expedición de mercancías procedentes del extranjero; el Artículo 78 contiene la responsabilidad que tiene la empresa mexicana por la pérdida o avería que

ocurra en sus lineas en el transporte de mercancías del territorio de la República a una nación extranjera; el Artículo 79 contiene las facultades que tiene la SCT para determinar las facultades que deban observarse en las vías generales de comunicación para la carga, descarga y transporte de las mercancías en tránsito por el territorio de la República;

Asimismo, los Artículos 181 y 182 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo se refieren a la responsabilidad que tiene el porteador en el transporte combinado al recibir y entregar la carga;122/

Existe también el Decreto del 8 de febrero de 1972 relativo a las normas a las que se debe sujetar la importación y la exportación temporal o definitiva de los contenedores; - el Oficio Circular de fecha 23 de junio de 1976 relativo al reglamento de importación y exportación de contenedores; tanto el Decreto como el oficio circular se refieren a materia hacendaria.123/ Además la Ley Aduanera que entró en vigor el 1o. de julio de 1982 regula diversos aspectos relacionados con la entrada y salida del territorio nacional de mercancías y de los medios de transporte.

122/ SCT, DGAF. Aspectos del Transporte Multimodal en México. Op. Cit. p. 4

123/ Ibidem

5.4 REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN MEXICO

De acuerdo a la facultad que el Artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos concede al Ejecutivo Federal, y con fundamento en los Artículos 12, 13, 31 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 255 k) de la Ley de Navegación y Comercio - Marítimos; 2o., 3o., 8o., párrafo primero, 50, 51, 52, 124, 152 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, creó el Reglamento para el transporte multimodal internacional promulgado en el Diario Oficial el 16 de agosto de 1982, el cual deroga al anterior Reglamento para el transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores del 6 de julio de 1979.

La parte introductoria se forma por seis considerandos y el reglamento en sí consta de seis capítulos integrados por 23 artículos desglosados de la siguiente manera:

Cap. I	(Arts. 1 al 4)	Disposiciones Generales
Cap. II	(Arts. 5 al 8)	Del Operador de Transporte Multimodal
Cap. III	(Arts. 9 al 18)	Responsabilidad del OTM
Cap. IV	(Arts. 19 al 21)	De las Maniobras
Cap. V	(Art. 22)	De la Comisión de Transporte Multimodal.
Cap. VI	(Art. 23)	De la Coordinación Administrativa.

El capítulo I que abarca las disposiciones generales, delimita el ámbito de aplicación del Reglamento y la autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para controlar, y autorizar todo lo relativo al otorgamiento del servicio de transporte multimodal, tanto en los dispositivos importados temporalmente, como en los espacios destinados a almacén, maniobras, terminales, puertos marítimos y terrestres. Además, es la encargada de otorgar la autorización a los Operadores de Transporte Multimodal, previa presentación de requisitos.

El capítulo II se refiere a todo lo concerniente al Operador de Transporte Multimodal en los Estados Unidos Mexicanos, los requisitos para funcionar como tal dentro de territorio nacional sobresaliendo la protección que se pretende dar a la mexicanidad del transporte, las obligaciones como OTM y la revocación de la autorización.

El capítulo III delimita la responsabilidad del OTM acorde a lo estipulado en el Convenio internacional; el contenido obligatorio del documento de transporte multimodal internacional y cualesquier otro documento expedido por los porteadores.

En el capítulo IV se reglamenta lo relacionado a las maniobras, que deberán ser efectuadas bajo autorización de la SCT y con personas legalmente constituídas; también determina los lugares destinados a las mismas.

El capítulo V determina quienes constituyen a la Comisión de Transporte Multimodal, quien la rige y como deberán sesionar. Finalmente el capítulo VI dispone como deberán coordinarse las autoridades competentes para normar y controlar eficazmente su legal prestación.

Los artículos transitorios dan vigencia al Reglamento, abrogan el anterior del 6 de julio de 1979 y deroga toda disposición administrativa opuesta.

Este Reglamento contiene en el artículo 1o. un elemento de discordancia con el convenio internacional, que ha sido motivo de polémicas en cuanto su acatamiento por parte de los usuarios; dicho elemento es una cláusula que fue añadida por motivos políticos para obligar a los usuarios a canalizar su demanda a través de la única empresa de transporte multimodal creada por el gobierno, negándose la opción a que ellos elijan entre transporte convencional o segmentado y el multimodal.

A continuación se realiza una confrontación entre el Reglamento nacional y el Convenio internacional, marginando las últimas partes del convenio que no tienen elementos de confrontación con el reglamento. Los comentarios se exponen posteriormente, pudiéndose consultar asimismo el anexo al término de la investigación.

CAPITULO VI

CONFRONTACION DEL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL Y EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

CONFRONTACION DEL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DEL 16 DE AGOSTO DE 1982, CON LOS ARTICULOS DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

REGLAMENTO	CONVENIO
Considerando:	Conviniendo:
Primero.-Que entre las facultades del Ejecutivo Federal, corresponde la del control y vigilancia de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, sus servicios auxiliares y los conexos que operen en ellas.	a) que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional,
Segundo.- Que el intercambio de mercancías, sobre todo en el comercio internacional, exige que los diversos modos que intervienen en su transporte se combinen adecuadamente de tal manera que se preste un servicio integrado y eficiente desde el punto en que se realiza la entrega al consignatario o destinatario.	b) que, antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías deben celebrarse consultas entre los operarios de transporte multimodal, OTM, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,
Tercero.- Que a fín de garantizar al usuario la seguridad de sus mercancías y bienes, así como su transportación y transbordo en los distintos medios de transporte que se requieran para llegar a su punto de destino, es conveniente determinar la responsabilidad entre los usuarios y	c) que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,

Cuarto.-Que en ámbito internacional se ha adoptado el convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por el que se regula el uso de los diversos modos de transporte en tráfico integrado a través de un sólo operador de transporte multimodal y mediante la expedición de un solo documento de transporte, lo que hace necesario que en nuestro país se tomen medidas para ajustar nuestros sistemas de operación a los usos internacionales, a fín de preservar la nacionalidad mexicana de los prestadores de los servicios en el territorio nacional.

Quinto.- Que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece la obligación de que los concesionarios y permisionarios de Vías Generales de Comunicación combinen sus servicios cuando el interés público lo exija.

Sexto.-Que es necesario fijar las bases y condiciones con las cuales debe efectuarse el transporte multimodal internacional en nuestro país y establecer las modalidades que dicte el interés público para preservar y dar seguridad al desarrollo del transporte nacional en beneficio de la colectividad y de los propios prestadores de servicios, se expide este reglamento.

d) que la responsabilidad del OTM conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia,

Se decide celebrar un convenio a esos efectos y se ha convenido en lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES
Artículo I.
Definiciones.
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL es-
el porte de mercancías por dos modos di
ferentes de transporte por lo menos,des
de un lugar situado en un país en que -
el OTM toma las mercancías bajo su cus-
todia, hasta otro lugar designado para-
su entrega situado en un país diferente.

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL, OTM
es toda persona que por sí o por medio
de otra que actúe en su nombre, celebra
un contrato de transporte multimodal y-
actúa como principal y toma la responsa
bilidad del cumplimiento del contrato.

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL es el
contrato en virtud del cual un OTM se -
compromete contra el pago de un flete,a
ejecutar o hacer ejecutar el transporte
multimodal internacional de mercancías.

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL es -
el documento que prueba un contrato de-
transporte multimodal y acredita que el
OTM ha tomado las mercancías bajo su cus
todia y se ha comprometido a entregarlas
de conformidad con las cláusulas de ese-
contrato.

EXPEDIDOR es toda persona que,por sí o -
por medio de otra que actúe en su nombre
o por su cuenta, ha celebrado un contra-

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo I. Ambito de aplicación

Se aplica a todo movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, TMI, a puertos marítimos, fronterizos, terminales, bodegas u otra instalación para maniobras, así como seguros y tarifas.

to de transporte multimodal con el OTM.

CONSIGNATARIO es la persona autorizada para recibir las mercancías.

MERCANCIAS es cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

CONVENIO INTERNACIONAL es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

LEY NACIONAL IMPERATIVA se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

La expresión "por escrito" comprende entre otras cosas, telegrama y télex.

Artículo 2. Ambito de aplicación.

Las disposiciones del Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que el lugar en que el OTM recibe las mercancías para su custodia y el lugar estipulado en el contrato en que se haya de entre-

gar las mercancías, estén situados en Estados Contratantes.

Artículo 3o., inciso 1
Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que se rija por el presente Convenio, lo aquí dispuesto será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.

inciso 2
Ninguna disposición del convenio afectará el derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el segmentado.

Artículo 4o. inciso I
No afecta la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

inciso 2
No afectará el derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, OTM.

* Se presumirá que el transporte de mercancías unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal.

Los dispositivos o vehículos que hayan sido importados temporalmente para la ejecución de un transporte multimodal internacional, no podrán ser utilizados para movimiento doméstico de carga; salvo el caso en que los dispositivos se utilicen para el transporte de carga de exportación y que este transporte se realice por un permisionario o concesionario autorizado por la SCT. Igual disposición se aplicará a los contenedores que se hayan importado vacíos.

AUTORIZACION A OTM
Artículo 2o.

* Los artículos así marcados (*) son controversiales con lo estipulado en el Convenio.

La SCT determina los puertos marítimos y terrestres, bodegas, terminales ferroviarias y cualquier otro recinto adecuado por su eficacia, seguridad e higiene para maniobras de TMI.

Artículo 3o.
La SCT determina los puertos marítimos y terrestres, bodegas, terminales ferroviarias y cualquier otro recinto adecuado por su eficacia, seguridad e higiene para maniobras de transporte multimodal internacional.

Artículo 4o.
Los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional deberán ser realizados por un operador de transporte multimodal debidamente autorizado por la SCT, impidiéndose su ejecución de no cumplirse lo anterior.

Los operadores de transporte multimodal extranjeros y las empresas navieras mexicanas podrán celebrar contratos y transporte multimodal internacional siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos.

CAPITULO II
DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 5o.
Será OTM la persona moral, pública o privada autorizada por la SCT que por sí o por medio de otra celebren un contrato de TMI y actúe como principal, asumiendo frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
Deberán ser:
Concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros con embarcaciones matriculadas en México o de servicios conexos a las vías de comunicación, a excepción del Estado representados por lo menos dos modos de transporte.

Artículo 3o.
Ninguna disposición del convenio afectará el derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 1o.
OTM es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de TM y toma la responsabilidad de su cumplimiento del contrato.
Artículo 4o. inciso 2
Todo estado tiene derecho a reglamentar y controlar en el ámbito nacional el TM y al OTM.
Artículo 4o. inciso 3
El OTM cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente convenio.

Artículo 6o.
La SCT autoriza a los OTM a funcionar dentro de territorio nacional previo cumplimiento de estos requisitos:

Protege la mexicanidad del transporte dentro del territorio nacional, enfatizando las claúsulas de exclusión de extranjeros.

Constituirse conforme a leyes mexicanas.
Si son personas morales deberán ser sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.
Deberá indicarse en su escritura constitutiva que las acciones serán nominativas, además el Consejo de Administración, Comisiones, cuerpo y directivos serán siempre mexicanos.

La SCT acreditará la capacidad técnica, comercial y económica, presentándose estudios técnicos, económicos y administrativos que acrediten su solvencia, presentando proyectos de operación del area a explotar, obteniendo además la opinión de la Comisión de TMI mexicana.

Artículo 7o.
Se especifican las obligaciones del OTM, ante las autoridades mexicanas:

- Presentar un informe anual a la SCT
- Presentar a inspectores de la SCT cualquier informe solicitado.

Artículo 4o. inciso 2

-Someter a la SCT los contratos que pretenda celebrar con usuarios.
-Someter a la SCT cualquier convenio celebrado con empresas extranjeras relacionadas con el servicio de TMI para vigilar el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. La SCT comprobará que en estos convenios haya participación de empresas navieras nacionales.
-Sujetarse a tarifas autorizadas.
-Contratar por conducto de Centrales de Servicios de Carga de Autotransporte Federal autorizadas por la SCT el autotransporte con los permisionarios o concesionarios de estos servicios en carreteras de jurisdicción federal.
-Contratar con permisionarios legalmente autorizados los movimientos de mercancías necesarios para la realización del contrato de transporte multimodal internacional.
-Contratar cuando proceda servicios de maniobras, recepción de carga y descarga con quienes estén legalmente capacitados, aunque no estén expresamente conferidos en el Reglamento.
-Coordinarse o combinarse con otros OTM cuando a juicio de la SCT el interés público lo exija y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para un servicio eficiente.
-Notificar a la SCT la designación de representantes o agentes en el extranjero.

-Participar en las actividades de coordinación en materia operativa y mercantil que disponga la SCT.
-Obtener de la SCT pera no utilizar parcial o totalmente,puertos marítimos mexicanos en la prestación de un servicio dentro del territorio nacional y explicando los motivos.
El incumplimiento se sancionará.

Artículo 8o.
La revocación de la autorización otorgada al OTM procederá por incumplimiento de cualquiera de las condiciones contenidas en las mismas autorizaciones.
Esta revocación se declarará administrativamente por la SCT de acuerdo al artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CAPITULO III
RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
Abarca del artículo 9o. al 18o.

Artículo 9o.
El OTM es responsable de las mercancías desde el momento en que éste o sus representantes u operadores reciben la mercancía del usuario o representantes,hasta el momento de la misma al destinatario en términos que fijen las leyes aplicables a cada medio de transporte.

PARTE III
RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL
Abarca del artículo 14o. al 21o.

Artículo 14o.
Su periodo de responsabilidad es desde el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia hasta que las entrega.

La custodia del OTM es desde que las recibe:
Del expedidor o su representante.
De una autoridad u otro tercero si las leyes o reglamentos del lugar así lo requieren.

El OTM responderá por:

Pérdida total o parcial de mercancías.
Daños y averías de los mismos.
Demora en su entrega.

Hasta que las entrega:

En poder del consignatario.
A disposición del consignatario de acuerdo al contrato, leyes o usos del comercio en el lugar de entrega.
En poder de una autoridad u otro tercero según leyes y reglamentos del lugar de entrega.
El OTM comprende también a empleados o agentes del operador o cualquier persona a cuyos servicios este recurra.

Artículo 15o.
El OTM será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados y agentes.

Artículo 16o.
El OTM será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías o retraso en la entrega, si esto se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que se pruebe que se adoptaron todas las medidas razonables que podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Retraso es cuando no se entregan dentro del plazo acordado o de acuerdo a las circunstancias, lo razonable a exigir de un OTM diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega deter-

Artículo 10o.
El OTM tendrá derecho a repetir en contra de los porteadores en los términos de la legislación aplicable.

Artículo 11o.
El OTM no será responsable de los daños, averías o demoras de las mercancías cuando se deban a vicios ocultos de los mismos o como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

minada de acuerdo al párrafo anterior el reclamante podrá considerarlas perdidas.

Artículo 19o.
Cuando la pérdida o daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad, este límite del OTM por la pérdida o daño se determinará de acuerdo al convenio o ley nacional imperativa.

Artículo 17o.
Causas concurrentes
Cuando la culpa o negligencia del OTM, de sus empleados o agentes concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el OTM será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia.

Artículo 18o.
Limitación de la responsabilidad
Este artículo determina los límites de responsabilidad del OTM por pérdida, daño o retraso de las mercancías en términos financieros con Derechos Especiales de Giro, DEG, según lo define el Fondo Monetario Internacional_
Artículo 31o.)

Artículo 20o.
Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos serán aplicables a toda acción contra el OTM respecto a los perjuicios resultantes de pérdida, daño o retraso de las mercancías, independientemente de que la acción se funde en responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa.

Cualquier acción respecto a estos perjuicios contra un empleado o agente del OTM si estos prueban haber estado en el ejercicio de sus funciones, pueden acogerse a los límites de responsabilidad que el OTM invoque en virtud de este convenio.

Los límites de responsabilidad no excederán de los establecidos en el presente convenio, a excepción de lo establecido en el Artículo 21.

Artículo 21o.
La pérdida del derecho del OTM a la limitación de la responsabilidad se ocasiona cuando el daño, pérdida o retraso de la entrega de mercancías provienen de una acción u omisión realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso temerariamente y a sabiendas que eso ocurriría.

Esto mismo se aplica a los empleados, agentes o cualquier otra persona que recurra el OTM para el cumplimiento del contrato de TM.

Artículo 24o.
AVISO DE PERDIDA,DAÑO O RETRASO

1. Al poner el OTM las mercancías en poder del consignatario se presumirá que se han entregado como aparecen descritas en el documento, a menos que el consignatario de por escrito al OTM aviso de pérdida o daño, a más tardar el primer día laborable después de que las recibió.

2. Cuando la pérdida o daño no sean aparentes las aplicaciones anteriores se aplicarán si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías fue objeto de examen conjunto en el momento de la entrega, no se requerirá aviso por escrito de pérdida o daño que se haya comprobado en la inspección.

4. En caso de pérdida o daño,ciertos o presuntos, el OTM y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega,a menos que se haya dado aviso por escrito al OTM dentro de los 60 días consecutivos a la fecha de entrega.

6. Si el OTM no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo la pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías en poder del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o usos del comercio del lugar de entrega, o en poder de una autoridad u otro tercero, a quien según las leyes o reglamentos al lugar de entrega hayan de entregarse las mercancías, si esta fecha es posterior, se presumirá salvo prueba en contrario, que el OTM no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

Artículo 12o
El OTM podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño resultante de la inexactitud o insuficiencia en los datos proporcionados.

Artículo 13o.
Cuando el OTM se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio el documento de transporte multimodal internacional de mercancías.

Artículo 22
RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR
El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el OTM si ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 5o.
EMISION DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.
Cuando el OTM tome las mercancías bajo su custodia emitirá un documento de transporte multimodal que a elección del expedidor será negociable o no negociable.

Este documento será firmado por el OTM o por una persona autorizada por él.

La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, si no es incompatible con las leyes del país.

Si el expedidor conviene en ello podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos. El OTM después de tomar las mercancías bajo su custodia entregará al expedidor un documento legible con todos los datos registrados, considerándose como documento de transporte multimodal.

Artículo 6o.
DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL NEGOCIABLE

Cuando sea negociable el documento:
-se extenderá a la orden del porteador.
-si se extiende a la orden,será transferible por endoso.
-si se extiende al porteador, será transferible sin endoso.
-si se emite un juego de varios originales se indicará el número de originales de que consta el juego.
-si se emiten copias cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse contra presentación del documento de transporte multimodal negociable,debidamente endosado si es necesario.

El OTM quedará liberado de su obligación al entregar las mercancías si,habiéndose emitido el documento en un juego de varios originales, el operador ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de esos originales.

Artículo 7o.
Cuando el documento se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

El OTM quedará liberado de su obligación al entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento no negociable, o a otra persona de acuerdo a instrucciones escritas.

Artículo 14o.
Si el OTM tiene motivos razonables para sospechar que el usuarios no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal internacional en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el OTM podrá incluir en el documento una reserva que especifique la inexactitud, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

Artículo 9o. Inciso 1
Reservas en el documento de transporte multimodal.
Si el documento tiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el OTM tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el OTM incluirá una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

Artículo 12o
Garantía proporcionada por el expedidor.
El expedidor garantiza al OTM la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y si procede, a su carácter peligroso, en el momento en que OTM toma las mercancías bajo su custodia.

Artículo 23o.
Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.
El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales, mediante marcas o etiquetas, indicándole las precauciones que deban adoptarse. Si no lo hace y el OTM no tiene conocimiento por otro conducto:

Artículo 15o.
Cuando el OTM haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento será responsable de la pérdida, daños o gastos-

a) El expedidor será responsable respecto del OTM de los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías.

b) Todas las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruídas, transformadas en inofensivas según requieran las circunstancias sin que haya lugar a indemnización.

Lo anterior no podrá ser invocado por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

En los casos en que las disposiciones del apartado b) no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas según requieran las circunstancias sin que haya lugar a una indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el OTM sea responsable de acuerdo al artículo 16.

Artículo 11o.
Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales.
El OTM cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre mercan

en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

Artículo 16o.
Si el OTM no hace constar en el documento el estado aparente de las mercancías se entenderá que las recibió en buen estado aparente.

cías u omita cualquier información que debe incluirse será responsable de cualquier pérdida, daño o gastos que sufra un tercero, incluído un consignatario.

Artículo 9o. Inciso 2.
Si el OTM no hace constar en el documento el estado aparente de las mercancías se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Artículo 10o.

Valor probatorio del documento de transporte multimodal.
Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada y en la medida de tal reserva:

a) El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en el documento.

b) No se admitirá al OTM la prueba en contrario si el documento ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluído un consignatario, que ha procedido de buena fé basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Artículo 17o.
El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a) Naturaleza general de mercancías. marcas principales necesarias para su identificación.
Declaración expresa si es peligrosa.
Número de piezas, bultos y peso bruto de las mercancías o cantidad expresada de otro modo.
Datos que se harán constar como los proporcione el expedidor.
b) Estado aparente de las mercancías.
c) Nombre y domicilio del establecimiento principal del OTM
d) Nombre y domicilio del expedidor
e) Nombre del destinatario si ha sido comunicado.
f) Lugar y fecha en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia.
g) Lugar de entrega de las mercancías
h) Fecha o plazo de entrega
i) Declaración que indique si el documento es negociable o no.
j) Lugar y fecha de emisión del documento.
k) Firma del OTM o de persona autorizada por él.
l) Flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado así por las partes, o el flete incluida la moneda de pago, en la medida que deba ser pagado por el consignatario.

Artículo 8o.
El documento de transporte multimodal deberá constar los datos siguientes:

a) Naturaleza general de mercancías, marcas principales necesarias para su identificación, declaración expresa si procede sobre su carácter peligroso, número de bultos o piezas, peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada en otro modo, según lo declare el expedidor.
b) Estado aparente de las mercancías.
c) Nombre y establecimiento principal del OTM
d) Nombre del expedidor.
e) Nombre del consignatario si ha sido comunicado por el expedidor.
f) Lugar y fecha en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia.
g) Lugar de entrega de las mercancías.
h) Plazo o fecha de entrega de las mercancías en el lugar de entrega si a ello han convenido las partes.
i) Declaración indicando si el documento es o no negociable.
j) Lugar y fecha de emisión del documento.
k) Firma del OTM o su representante.
l) Flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado así, o flete incluída la moneda de pago, en la medida que deba ser pagado por el consignatario,
m) Itinerario previsto,
n) Declaración de que transporte multimo

m) Itinerario previsto, modos de transporte y puntos de transbordo previstos si se conocen en el momento de la emisión del documento.

n) Una declaración en el sentido de que el TM contratado está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular de este reglamento, por lo que toda estipulación que se aparte de la misma en perjuicio del expedidor o del consignatario será nula.

o) Cualquier otro dato que las partes convengan en incluir si no es incompatible con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal en la medida que no se contraponga con la legislación aplicable.

Artículo 18o.
La expedición del documento de mercancías de transporte multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores conforme a la legislación aplicable.

dal está sujeto a las disposiciones del Convenio que anula toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

o) Cualquier otro dato que las partes convengan en incluir si no son incompatibles con la legislación del país

La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos anteriores, no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, en donde se acredite que el OTM ha tomado la mercía bajo su custodia y se ha comprometido entregarlas de acuerdo a las claúsulas del contrato.

Artículo 13o.
Otros documentos.
La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes aplicables. No obstante, la emisión de otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

CAPITULO IV
DE LAS MANIOBRAS

Artículo 19.
Para ejecutar el servicio público de maniobras de carga, descarga, transbordo, alijo, consolidación y desconsolidación de mercancías en transporte multimodal internacional, se requerirá permiso expedido por la SCT.

Artículo 20.
Las maniobras mencionadas se efectuarán en locales o espacios de propiedad particular que designe elusuario del servicio y en la zona federal que al respecto determine la SCT,pudiéndose efectar tales maniobras en puertos marítimos,aéreos,fronterizos patios de ferrocarril y lugares donde operen

Artículo 21
Los lugares donde se ejecuten las maniobras previstas en los dos artículos anteriores deberán contar con el equipo necesario, personal idóneo y dimensiones suficientes a juicio de la SCT sin perjuicio de las condiciones que sean fijadas por las demás autoridades competentes.

Se ampara en el Artículo 4 del convenio ya citado anteriormente.

CAPITULO V
Artículo 23
COMISION DE TRANSPORTE MULTIMODAL
Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal Internacional que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos y Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. El Titular de la última nombrada fungirá como Presidente de la Comisión.

La Comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo disponga el Presidente de la misma.
Las decisiones serán tomadas por mayoría de votos y en caso de empate el Presidente tiene el voto de calidad.

CAPITULO VI
Artículo 23
COORDINACION ADMINISTRATIVA
Las autoridades, que de conformidad con las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas vigentes, tengan competencia en el servicio de transporte multimodal internacional deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su legal prestación y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.

TRANSITORIOS

Artículo 1o.
Este Reglamento entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.(Lunes 16 de agosto de 1982 fecha de publicación).

Artículo 2o.
Se abroga el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de contenedores publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de julio de 1979.

Artículo 3o.
Se derogan todas las disposiciones administrativas en lo que se opongan al presente Reglamento.

6.1 OBSERVACIONES

El convenio internacional suscrito por México pasó a ser ley impositiva, lo cual dió lugar a que se reglamentara internamente todo lo relacionado con el transporte multimodal, acorde a lo estipulado en el convenio. Ahora bien, una vez estructurado el Reglamento, el primer paso fue la planeación de empresas mexicanas de transporte multimodal que realmente protegieran la mexicanidad de todos los sectores del transporte, ya que ha existido una fuerte presión de compañías extranjeras por penetrar operativamente en territorio mexicano.

Se estudiaron varias alternativas, considerándose que la mejor opción era crear una sóla empresa para canalizar el control a través de un sólo conducto, constituyéndose la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal con aportación financiera de los representantes más importantes de los diversos sectores del transporte. Una vez creada, opera como organismo coordinador independiente y su función hasta la fecha ha sido más que de control, de intermediarismo.

Al imponerse jurídicamente la obligatoriedad de la intervención de dicha empresa para el transporte multimodal

algunas compañías optaron por enviar sus contenedores en - transporte segmentado; ante esta situación, se presionó a las autoridades competentes para que se cambiara el Reglamento introduciendo una cláusula en que se "presume que - el transporte de mercancías unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal", Artículo 1o.

Esta cláusula claramente se incompatibiliza con el Artículo 3o., inciso 2 del Convenio que estipula: "ninguna disposición del convenio afecta el derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el segmentado", y- con el Artículo 4o., inciso 1:" El presente Convenio no a-- rectara la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de- las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación."

Es claro que tal medida ha inconformado a todos los usuarios, quienes tienen que pagar una cantidad adicional - obligatoria por los supuestos servicios de coordinación de la empresa; afirman que como se ha creado un monopolio* exis

* Ver páginas 182-183

te ausencia de competitividad que repercute en la mala calidad del servicio otorgado.

El servicio de transporte para la porción terrestre carretera se da a través de las Centrales de Servicio de Carga, las que aglutinan a los transportistas más poderosos; cada empresa de autotransporte da el servicio de acuerdo a su propia política y organización, de tal manera que no se ha unificado un sistema calificado para el transporte de mercancías contenedorizadas en todos los puertos marítimos y terrestres; esta heterogeneidad repercute en un servicio irregular, que en ocasiones es acertado y en otras acumula innumerables fallas, como pueden ser el llevar las cargas a destiempo a los muelles cuando los buques contratados ya han partido, lo que encarece el flete y almacenaje.

Dentro de las obligaciones reglamentarias está el contratar para toda maniobra a permisionarios legalmente autorizados, Artículo 7o., inciso g), lo cual también necesita optimizarse, ya que por presiones sindicales participan demasiadas agrupaciones laborales entorpeciendo la fluidez de los servicios.

Por lo general el reglamento se apega a las estipulaciones del Convenio, ya que éste da libertad para que cada Estado Contratante reglamente y controle en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal, Artículo 4o. inciso 2. y México respaldándose en esta autonomía ha tratado de controlar y proteger que todo lo relacionado con el transporte quede en manos de nacionales, para lo cual enfatiza en su legislación la exclusión de extranjeros.

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal Internacional no está bien delimitada en el Reglamento, lo que da lugar a cierta ambivalencia cuando el usuario sale afectado. Cuando existen retrasos perjudiciales, se apoyan en los artículos que les favorecen en las Vías Generales de Comunicación, y el expedidor absorbe las pérdidas.

Los artículos que no se confrontaron quedaron excluídos por no tener elementos de concordancia, como pueden serlo los referentes al Derecho Internacional en cuanto a jurisdicción internacional, arbitraje, avería gruesa o unidad monetaria que excluye el Reglamento, y que remite por lo tanto al Derecho Internacional.

Las mismas autoridades consultadas en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaran que en lo referente a la cláusula que se incompatibiliza con el Convenio, es muy posible que pronto sea excluída del Reglamento, por la inconformidad unánime que en los usuarios ha despertado, pero reiteran su firmeza en lo referente a la exclusión de extranjeros, ya que es de primordial interés conservar en manos nacionales la autonomía económica y política de un aspecto tan vital para el desarrollo del país.

Es necesario no perder de vista el hecho relevante que constituye el corto tiempo que el transporte multimodal tiene de establecido en México, lo que permite comprender la limitada experiencia al respecto; sin embargo la retroalimentación necesaria a toda planeación permite ir corregiendo deficiencias circunstanciales, eliminando variables negativas.

Ya que es un hecho concreto e irreversible la introducción del transporte contenedorizado dentro de nuestras fronteras marítimas y terrestres, lo aconsejable a seguir es mantener una actitud consciente y alerta a toda circunstancia que dañe interna o externamente, la economía.

para mantener la flexibilidad necesaria en cambio de actitudes y de juicios; por ello la realidad impone, que en base al Reglamento y dentro de los requisitos que demanda, se autoricen a otras empresas mexicanas de transporte multimodal, cuyas solicitudes cubran los lineamientos exigidos; de esa manera surgirá la competitividad y por ende una mejora cualitativa en el ahora deficiente servicio.

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

La conclusión a que nos conduce la presente investigación es que el transporte proporciona un apremiante incentivo al desarrollo tecnológico, ya que obra como causa y efecto de innumerables cambios y ha permitido a los hombres contemplar al mundo como una sola unidad económica, en la que cada región aporta sus excedentes productivos y recibe los elementos necesarios para su subsistencia y desarrollo. Este intercambio siempre ha sido, a lo largo de la historia, favorable a los países hegemónicos como consecuencia misma de su poderío económico y en la actualidad ésto se evidencia sobremanera al analizar las relaciones económicas entre los países desarrollados y los de en vías de desarrollo, entre los cuales existe una profunda interdependencia, pero en términos muy desfavorables para los últimos.

Países como el nuestro, con alto grado de dependencia en sus relaciones internacionales, de las que depende actualmente su estabilidad económica al no haber logrado una autonomía productiva, tienen en el transporte un amplio potencial de explotación. Desafortunadamente el subdesarrollo es un barniz que cubre a todas las actividades económi-

cas, incluído el transporte y todos los sectores que lo componen. En el marítimo, nuestra marina mercante es insuficiente y su porcentaje de TRB dentro del contexto mundial es insignificante, teniéndose que recurrir al fletamento de unidades extranjeras que significan importantes salidas de divisas; los puertos, aunque motivo de preocupación para las autoridades en los últimos años, se encuentran rezagados infraestructuralmente en relación a los grandes puertos del mundo; el transporte terrestre tiene un largo trecho que recorrer en cuanto a organización, pudiéndose afirmar que en general falta una óptica global para integrar todos los sectores como una sola unidad de servicio.

Por su parte, el transporte multimodal internacional de mercancías, al ser un sistema tecnológicamente innovador y que permite mayor celeridad y seguridad en el manejo de la carga internacional, ha sido adoptado con sumo entusiasmo por los países desarrollados ya que se adecúa al tipo de carga intercambiada en sus rutas, no siendo así con los países en vías de desarrollo, los que atraviesan momentos críticos en su economía y les es difícil destinar grandes inversiones a la infraestructura básica e introducir una tecnología para la cual su tipo de comercio internacional todavía no alcanza la plena madurez.

Esta afirmación se refiere a que toda demanda de una mayor eficiencia y de más capacidad de transporte está generada por factores internos y externos. Los primeros comprenden la expansión del comercio, tanto interno como internacional, los cambios en la estructura y naturaleza del comercio, de productos primarios a manufacturas; la insuficiencia de la capacidad de transporte existente que ocasiona congestionamientos y entre los factores externos se comprenden las presiones competitivas de las conferencias marítimas.

Otro estímulo que tienen los países desarrollados para adquirir esta tecnología es su escasez de mano de obra, su costo elevado y la baja productividad, en contraste con la abundancia de oferta de mano de obra y desorganización en los países subdesarrollados. Sin embargo, a pesar de estas circunstancias, es un hecho que la carga contenedorizada se ha introducido en todas las rutas marítimas y su uso es creciente, a pesar de las inconveniencias que significan el desfase de los tipos de carga en los extremos de las rutas cuando son de países de diferente grado de desarrollo.

En el caso de México, el transporte contenedorizado se introdujo en forma espontánea a través de los puertos del Golfo de México y en sus inicios ocasionó problemas sindicales, al quejarse algunos gremios de desplazamiento de mano de obra; algunas compañías funcionaron otorgando la coordinación del transporte multimodal al amparo de permisos transitorios, que perdieron su vigencia una vez que se normatizaron estas actividades.

Por constituir la carga contenedorizada elemento vital en el transporte internacional contemporáneo, y por ser este tipo de comercio fuente de divisas, las autoridades mexicanas han hecho diversos intentos por atraerlo a los puertos mexicanos mediante diversas políticas de inversión. El puente transístmico, inadecuadamente promovido, fue objeto de grandes derramas presupuestarias para modernizar sus instalaciones portuarias e infraestructura, de manera que atrajera gran parte del tráfico interoceánico que no puede ser atendido adecuadamente por el Canal de Panamá, lo que hasta la fecha no ha funcionado y la inversión permanece inactiva.

Los Puertos Industriales, en cuya realización se destinaron los excedentes de las exportaciones de petróleo, una vez declarada la crisis, no pudieron continuarse las obras que los convertirían en avanzados polos de atracción para el comercio internacional, con sus muelles polivalentes y especializados para carga contenedorizada, quedando inconclusos hasta que sea factible continuar con las inversiones; estos fueron proyectados con premura y no tomaron en cuenta innumerables circunstancias y alternativas que habrían respondido mejor a la realidad nacional.

En los puertos de altura se hicieron algunas obras de infraestructura, modernización y mantenimiento que han permitido aligerar la problemática, no queriendo decir esto que se ha resuelto, pues la optimización es una necesidad constante, sobre todo en el aspecto organizativo y en los nexos con los otros modos de transporte, es decir en los transbordos.

En el aspecto jurídico México se actualizó interviniendo en la elaboración del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercan

cías del cual es signatario y por ende, de acuerdo al Artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pasa a ser ley impositiva, rigiéndose por él tanto para su actuación en el ámbito internacional, como para la implantación de normas internas.

Este convenio que prohijó al reglamento interno significa hasta cierto punto una conquista de los países del Tercer Mundo, ya que no se impuso la obligatoriedad a los países participantes de que representaran determinado porcentaje del TRB de la marina mercante mundial, lo que como en el pasado sucedió, los habría excluido.

Dicho convenio no se opone a la autonomía del Estado para decidir todo lo referente a la reglamentación interna, mexicanidad del transporte, implantación de la tecnología elegida y otros aspectos de índole política o económica dentro del contexto nacional, por lo cual México la adoptó con entusiasmo para delimitar en un marco jurídico una realidad que se hacía día a día más evidente en el ámbito del transporte.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado en el Diario Oficial del 16 de agosto de 1982 cumple tal función en territorio nacional y está acorde a lo estipulado en el convenio, a excepción de determinadas claúsulas controversiales que se incompatibilizan y que han provocado inconformidad en los usuarios, las cuales ya se han comentado oportunamente, pero cuya reiteración enfatiza su importancia:

1) Tanto las autoridades consultadas, como los usuarios entrevistados, coinciden en afirmar la inoperancia de la cláusula del Artículo 1° del Reglamento, que "presume que el transporte de mercancias unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal", lo que tomándolo literalmente significa que toda carga unitarizada se sobreentenderá que se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal, excluyendo el transporte fraccionado, lo que conduce al uso obligatorio de los servicios de coordinación de la única empresa multimodal existente en el país y por ende al pago de derechos.

2) Lo anterior se contrapone al Artículo 3°, inciso 2 del Convenio, que da libertad al expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el segmentado, no obstante conducir carga unitarizada.

3) El Artículo 4°, inciso 2 del Convenio, enfatiza que ninguna ley nacional concerniente a la reglamentación y control de las operaciones de transporte será afectada, ni será incompatible, lo que claramente se está violando.

4) El canalizar la demanda de los usuarios a través de una sóla empresa autorizada oficialmente para operar como coordinadora de transporte multimodal en México, ha creado un monopolio que obstaculiza la buena marcha y optimización del sistema al no existir competitividad, contraviniendo lo estipulado en el Artículo 28 de nuestra Constitución, el cual prohibe "todo acto o procedimiento que evite la libre concurrencia en la producción, industria, comercio, servicio público, todo acuerdo o combinación de productores, industriales, comerciantes y empresarios de transporte".

5) Teóricamente el Reglamento acepta que toda empresa debidamente constituída de acuerdo a leyes mexicanas, con exclusión de extranjeros, pueda solicitar la autorización para funcionar como empresa multimodal; sin embargo existen numerosas solicitudes presentadas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que a pesar de cumplir con dichos requisitos no han logrado su objetivo, lo que ha dado lugar a que la única empresa autorizada monopolice la oferta de servicio y por otra parte el usuario se vea obligado a aceptarlo, sea cual fuere le calidad del mismo.

6) Existe la alternativa de que el usuario presente ante dicha Secretaría una constancia que pruebe que su mercancía unitarizada no se moviliza bajo un contrato de transporte multimodal, sino de transporte segmentado, pero como esta explicación es omitida, los usuarios no han adoptado esa posibilidad legal por carecer de orientación.

7) El trasfondo político de lo anterior es el respaldo que se le ha querido otorgar a la empresa y a las Centrales de Servicio de Carga del autotransporte,

que son quienes otorgan el servicio de transporte carretero para los contenedores. Como al iniciarse las actividades de la empresa multimodal muchas compañías optaron por declarar que las cajas se movilizaban precisamente por transporte segmentado para evadir el pago de derechos, el gobierno decidió incluir la cláusula anteriormente citada, para que fuera obligatoria la coordinación de la empresa multimodal; sin embargo, al darle este cariz, la susodicha empresa se ha fortalecido desde el punto de vista económico, pero se ha debilitado en prestigio, al no sentirse presionada para mejorar su operatividad.

8) La solución que parece más adecuada a la realidad actual es la derogación de dicha cláusula que ha provocado indirectamente tal inoperancia, así como la autorización para que surjan otras empresas de transporte multimodal de carácter nacional y con todos los requisitos que exige el citado reglamento, lo que haría posible cumplir con dos objetivos primordiales: primero, permitiría al usuario sentirse en un ambiente de mayor libertad para elegir el conducto a través del cual manejar -

su carga contenedorizada; segundo, incrementaría la competitividad y crearía una mejora cualitativa en la oferta de servicios.

10) Como el transporte terrestre, especialmente el autotransporte, forma parte vital en el transporte multimodal en México dada la premura con que tienen que regresarse los contenedores rentados, es importante que se unitarice la organización en todos los lugares de la República; es decir, que se normen todos los pasos del proceso, desde que se toman los contenedores en custodia, hasta que se regresan vacíos, para que las distintas empresas de autotransporte, que a la fecha se rigen por políticas y sistemas unilaterales, den una misma calidad de servicio, perfectamente sincronizada y con un mínimo margen de error.

11) El reglamento es parco en el análisis de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal en cuanto a la custodia de las mercancías, y sí puntualiza su responsabilidad en lo referente a su relación con las autoridades; lo anterior minimiza la importancia de la responsabilidad en

cuanto al cargamento y le dá relevancia al control del Estado sobre los OTM, enfatizando el hecho de que el transporte es preocupación fundamental para las autoridades, bajo cuyo control lo somete en un claro intento de proteger su mexicanidad.

El transporte multimodal seguirá expandiéndose e infiltrándose como lo ha venido haciendo desde hace dos décadas en todas las rutas marítimas importantes y los países que no estén preparados para recibirla se encontrarán inermes y no podrán impedir la penetración a su transporte interior. Por tal motivo, es aconsejable, dentro de las posibilidades económicas, políticas y sociales, [illegible] complementario al movimiento portuario tradicional, adaptando las instalaciones existentes para convertirlas en polivalentes o de uso múltiple, donde puedan atracar fácilmente toda clase de buques, de tal manera que se prestigien nuestros puertos como "blancos", es decir, como aptos y eficaces para el manejo de carga internacional en forma expedita y segura, al mismo tiempo que se incremente la importancia de contar con una marina mercante fuerte y organizada.

La difícil posición de México en esta octava década en que sobresale su recesión, desempleo e inflación, es similar a la de otros países subdesarrollados como Argentina y Brasil y sus desequilibrios internos se ven profundizados por las repercusiones de los desajustes internacionales políticos y comerciales que dañan aún más sus vulnerables estructuras.

Por lo tanto, la aplicación del convenio negociado en el seno de las Naciones Unidas entre países industrializados y el Grupo de los 77, trás largos años de debates, constituye ya de por sí un logro, respaldándose México una vez más en el Derecho Internacional, como defensa de su aún débil posición y solidarizándose a la problemática del Tercer Mundo.

Sólo cabe concluir, que aunque la improvisación parece ser inherente a la idiosincracia del mexicano, debe hacerse un intento serio y consciente de planificar con absoluta responsabilidad todo proyecto, minimizando su importancia política y sobrestimando la necesidad de administrar en forma óptima los recursos existentes; esto nos conduce al hecho de tantos proyectos inconclusos o im

productivos como los analizados en Puertos Industriales y el Puente Transístmico - así como un sinnúmero de gastos innecesarios, de un endeudamiento de tan aplastante magnitud y, en el presente caso, de la formulación de normas y reglamentos expedidos con fines políticos que, finalmente por inoperantes, tendrán que ser replanteados.

B I B L I O G R A F I A

LIBROS

AKEHURST, MICHAEL
Introducción al Derecho Internacional
Alianza Universidad
Edición castellana, Madrid 1972 pp.434

ALVEAR ACEVEDO, CARLOS
Historia de la Cultura
Just. 7a. Edición
México, 1978

AGUILAR M. ALONSO/CARMONA, FERNANDO
México, Riqueza y Miseria
Editorial Nuestro Tiempo. 11a. Edición
México, 1978 pp. 270

BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR
México. Hechos/Cifras/Tendencias
Edit. Depto. de Publicaciones del Banco
7a. Edición. México, 1976 pp. 400

BEAL, GEORGE
El Libro de los Ferrocarriles
Hampton House Ltd.
Inglaterra, 1977 pp. 60

COHEN, NOEMI y otros autores
La Seguridad Social en el Proceso del Cambio Internacional
Instituto Mexicano del Seguro Social
Depto. de Asuntos Internacionales.
México, 1980 pp. 257

HERNANDEZ DE LABRA, FERNANDO
Puertos
Edición del autor
México, 1983

LOPEZ GONZALEZ, MIGUEL
Los Contenedores, carga y estiba
Edición del autor
México, 1975

MERLE, MARCEL
Sociología de las Relaciones Internacionales
Alianza Universidad
España, 1976 pp. 461

MONTERO LUIS y otros autores
Curso Iberoamericano de Puertos
Planificación, Explotación y Dirección de Puertos
España, 1980 pp.200

SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO
México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.
Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán
México, 1981 pp. 313-338

SANCHEZ SALDAÑA, FRANCISCO
Geografía Física y Humana
Editorial Esfinge, 10a. Edición
México, 1974

TAMAMES, RAMON
Estructura Económica Internacional
Alianza Editorial. 6a. Edición
España 1980 pp. 550

WILLIAMS, DERRY
Historia de la Tecnología. VOL. I,II,III
Siglo XXI. 3a. Edición. México 1981

CECEÑA, JOSE LUIS
México en la Orbita Imperial
Editorial El Caballito.
México, 1978 pp.271

ENCICLOPEDIAS

QUILLET
Enciclopedia Autodidáctica Quillet
Editorial Arístides Quillet, S. A.
Panamá, 1969

OSMAÑCYZYK, EDMUNDO JAN
Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas
Fondo de Cultura Económica
México 1976

HISTORIA UNIVERSAL UTEHA
Tomo VII
Noguer, España 1982

DOCUMENTOS

CEPAL
La Evolución de la Economía en América Latina.
Doc. E. CEPAL L. 250.
México, Septiembre 1981

CRUZ RUIZ, OSCAR.
Estudio sobre Transporte Multimodal.
México, Mayo 1982

GOPALAN NAIR N. K.
Establecimiento de empresas de transporte multimodal en los países en desarrollo.
UNCTAD TD B C 4.183
Nueva York, E.U.A. 1980

KOBYNSKY, GEORGE.
Estudio de factibilidad para el establecimiento de un puerto de contenedores en la República de Panamá. Panamá, 1974.

MUJICA MONTOYA, EMILIO
Conferencia ante el Centro de Productividad.
México, julio 1981

MUJICA MONTOYA, EMILIO
Discurso pronunciado en el P.R.I.
México, Agosto 1978

SECRETARIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PUBLICAS
Programa de Modernización de la Red Carretera 1980-1990.
México, 1980.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Dirección General de Autotransporte Federal.
Caracterización de la Función Operativa para el Tráfico de Contenedores dentro del país.
México, 1981.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Dirección General de Operación Portuaria.
Catastro Portuario.
México, 1982

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Dirección General de Operación Portuaria.
Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques.
México, 1981.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
Programa de Puertos Industriales.
México, 1979.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
Dirección General de Planeación.
Problemática actual y perspectivas del transporte ferroviario.
México, 1979.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.
Proyecto Alfa Omega.
México, Julio 1979.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
La reforma portuaria.
México, Septiembre 1976.

UNCTAD.
Informe complementario sobre aspectos de las consecuencias económicas y sociales del transporte multimodal internacional en los países en desarrollo.
Comisión de Transporte Marítimo.
TD B C.4 181 Feb.26

UNCTAD.
Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.
TD B AC 15 VI WG L 1 Add.3 Mar.8 1979
Ginebra.

UNCTAD
Normas sobre contenedores establecidas por las Conferencias Marítimas.
TD B C.4 207
Ginebra, Septiembre 1980

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
Statistical Tables.
1983

UNCTAD.
Innovaciones Técnicas en la Esfera del Transporte Marítimo y sus efectos en los puertos.
TD B C.4 129 Sup. 1
Nueva York, 1976

UNCTAD.
Port Development.
TD B C.4 103
Nueva York, 1978

UNCTAD.
Problemas de Transición en los países en desarrollo. Terminales Polivalentes.
TD B C.4 136 Supp. 3
Nueva York, 1979

UNCTAD.
Programa de trabajo propuesto de la Comisión del Transporte Marítimo en la esfera del Transporte Multimodal y la contenedorización.
Ginebra, 1980.

UNCTAD.
Transporte Multimodal Internacional.
TD B C.4 183 Nueva York. 1978

UNCTAD.
Unitarización de la Carga.
TD B C.4/75
Nueva York, 1970.

TESIS

NAVEJA MACIAS, ISMAEL.
El PUente Terrestre del Istmo de Tehuantepec.
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
Universidad Nacional Autónoma de México.
México, 1983.

OVIEDO GARCIA, MARIO JOSE.
El Transporte Multimodal Internacional y su régimen legal.
Facultad de Derecho.
Universidad Nacional Autónoma de México.
México, 1983

PINEDA SERVIN, ISAURA GUADALUPE.
Régimen jurídico del Transporte Multimodal Internacional.
Facultad de Derecho.
Universidad Nacional Autónoma de México.
México, 1983

RUIZ OLMEDO, SERGIO ANTONIO.
La necesidad de un acuerdo internacional que rija la normalización de los contenedores.
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
Universidad Nacional Autónoma de México.
México, 1979

ARTICULOS

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES.
Informativo. Circular de Información # 2.
Montevideo, Uruguay, 1980

BALLESTEROS, CRESCENCIO.
La aviación comercial.
Edición de la Comisión Nacional de Caminos.
México, 1973.

COMERCIO EXTERIOR.
Revista del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A.
La Marina Mercante.
Vol. 31 # 9 México
Septiembre, 1981

COMERCIO EXTERIOR.
Banco Nacional del Comercio Exterior, S. A.
Los Ferrocarriles, un impulso imprescindible.
Vol. 31 # 8.
México, agosto 1981.

COMERCIO EXTERIOR.
Banco Nacional del Comercio Exterior, S. A.
Los Ferrocarriles, un repaso necesario.
Volumen 31 # 33.
México, 1982.

COMERCIO EXTERIOR.
Transporte carretero ¿cuello de botella o tabla de salvación?
Vol. 30
México, 1980

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA.
Aviones. Edición especial.
Mayo 1981. México.

FIGUEROA COVIAN, ANDRES
Informes y estudios portuarios.
Mar y Tierra. Edición de la Comisión Nacional
Coordinadora de Puertos.
México, 1981-

GOMEZ Z. LUIS.
La red ferroviaria mexicana.
Carreteras y transportes de México.
Edición de la Comisión Nacional de Caminos.
México, 1973.

LOAEZA TOVAR, ENRIQUE.
El desarrollo del transporte aéreo en México.
Revista Comunidad CONACYT.
México , 1981.

RIVERA, JOSE.
Como se inició el programa de caminos en México en 1925.
Carreteras y transportes de México.
Comisión Nacional de Caminos.
México, 1973.

SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO.
Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Escuela Nacional de Estudios Profesionales-Acatlán.
México, 1981.

SCHEINVAR, ISAAC.
La Convención del Transporte Multimodal de Mercancías.
Su incidencia en los países en desarrollo.
Comercio Exterior. Vol. 29 # 9.
México 1979.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
Dirección General de Ferrocarriles en Operación.
Estadística Ferroviaria Nacional.
México 1980.

SERVICIO MULTIMODAL TRANSISTMICO.
Folleto informativo.
México 1981

SOSA DE LA VEGA, MANUEL
60 años de Mexicana de Aviación.
Revista CONACYT.
México, 1981.

RODRIGUEZ RUIZ, ISIDORO.
Antecedentes y desarrollo del autotransporte público en México.
Edición de la Comisión Nacional de Caminos.
México, 1973.

TRANSPORTACIÓN MARITIMA MEXICANA.
Folleto informativo.
México, 1983.

ENTREVISTAS

CRUZ RUIZ, OSCAR.
Director General de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal.
México, 1983.

CUEVAS, ESTHER.
Transportación Marítima Mexicana.
Jefatura de Transporte Terrestre.
México, Noviembre 1983.

HERRERA FERNANDEZ, JESUS.
Ex Coordinador de Proyectos de Puertos Industriales.
PROTEXA.
México, Noviembre, 1983.

OSUNA BERNSTRON, RAUL.
Directivo de Transporte Combinado, S. A.
México, Noviembre 1983.

TORRES, SERGIO.
Transportación Marítima Mexicana.
Departamento de Fletamento.
México, 1983.

VARGAS, PEDRO.
Representaciones Marítimas
Subgerente del Depto. de Buques Eventuales.
Octubre, 1983

VAZQUEZ AHEDO, GILBERTO
COMEXPO, S. A. DE C. V.
Subdirector de Promoción.
Mayo 1983

VIVEROS FIGUEROA, CARLOS
Vicepresidente de TECOMAR, México.
Noviembre de 1983

FUNCIONARIOS de la Aduana de Nuevo Laredo, Tamps.
Investigación personal sobre el movimiento de contenedores en la zona fronteriza. 1982

FUNCIONARIOS DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
México, 1983.

REVISTAS ESPECIALIZADAS EN CONTENEDORIZACION

Ports & Harbors. Dec. 1981. Vol. 26 # 12
Ports & Harbors. March 1982 Vol. 27 # 3
Container News. Communication Channels, Inc. Aug.1980
Ports & Harbors. Apr. 1981. Vol. 26 # 4
Ports & Harbors. Feb. 1982 Vol. 27 # 1 - 2
Cargo Systems. The Journal of Ichca Int. Feb. 1981

LEYES Y REGLAMENTOS

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Diario Oficial de la Federación. Agosto 16, 1982

TD/MT/CONF/16

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional el 24 de mayo de 1980

NACIONES UNIDAS
1980

Distr.
GENERAL

TD/MT/CONF/16*
10 de junio de 1980

ESPAÑOL
Original: ARABE/CHINO/
ESPAÑOL/FRANCES/
INGLES/RUSO

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
LA ELABORACION DE UN CONVENIO SOBRE EL
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

* El informe acerca de la segunda parte del período de sesiones (8 a 24 de mayo de 1980) de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional se hallará en el documento TD/MT/CONF/16/Add.1.

GE.80-54015

INDICE

INDICE (continuación)

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECONOCIENDO

a) que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial,

b) la necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico,

c) la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito,

d) la conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal,

e) la necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte,

f) el derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal,

g) la necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales,

h) la necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios,

i) la necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito,

CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

a) que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional,

b) que, antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,

c) que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,

d) que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han convenido en lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "transporte multimodal internacional" se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

2. Por "operador de transporte multimodal" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

3. Por "contrato de transporte multimodal" se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

4. Por "documento de transporte multimodal" se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

5. Por "expedidor" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

6. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

7. El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

8. Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

9. Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

10. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2

Ambito de aplicación

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

a) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante; o

b) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante.

Artículo 3

Aplicación obligatoria

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.

2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 4

Reglamentación y control del transporte multimodal

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

PARTE II. DOCUMENTACION

Artículo 5

Emisión del documento de transporte multimodal

1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

Artículo 6

Documento de transporte multimodal negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

a) se extenderá a la orden o al portador;

b) si se extiende a la orden, será transferible por endoso;

c) si se extiende al portador, será transferible sin endoso;

d) si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;

e) si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.

3. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

Artículo 7

Documento de transporte multimodal no negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

2. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

Artículo 8

Contenido del documento de transporte multimodal

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;

d) el nombre del expedidor;

e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;

f) el lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;

g) el lugar de entrega de las mercancías;

h) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

i) una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;

j) el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

k) la firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;

l) el flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen el el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

n) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;

o) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.

Artículo 9

Reservas en el documento de transporte multimodal

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Artículo 10

Valor probatorio del documento de transporte multimodal

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:

a) el documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y

b) no se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Artículo 11

Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omita cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Artículo 12

Garantía proporcionada por el expedidor

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

Artículo 13

Otros documentos

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14

Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o

ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;

b) hasta el momento en que las haya entregado:

i) poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o

iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión "operador de transporte multimodal" comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos "expedidor" o "consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.

Artículo 15

Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 16

Fundamento de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas perdidas.

Artículo 17

Causas concurrentes

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 ó 3 de este artículo.

6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.

7. Por "unidad de cuenta" se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.

Artículo 19

Daños localizados

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

Artículo 20

Responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 21

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión

del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

PARTE IV. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 22

Norma general

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 23

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) el expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 24

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.

6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

Artículo 25

Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.

3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 26

Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

b) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

c) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

Artículo 27

Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

b) cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 28

Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.

3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 29

Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 30

Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 1º de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.

Artículo 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII. CUESTIONES ADUANERAS

Artículo 32

Tránsito aduanero

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII. CLAUSULAS FINALES

Artículo 33

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 34

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte en el presente Convenio mediante:

a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o

b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

3. Después del 31 de agosto de 1981, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

Artículo 35

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 36

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario.

2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Artículo 37

Fecha de aplicación

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 38

Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes

Si, de conformidad con los artículos 26 ó 27, se incoa un procedimiento judicial o arbitral en un Estado Contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectúe entre dos Estados de los cuales solamente uno sea Estado Contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá, de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

Artículo 39

Revisión y enmienda

1. Después de la entrada en vigor del presente Convenio, el Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.

2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas, será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por ese Estado.

4. Toda enmienda adoptada por la conferencia por la que se modifiquen las cantidades establecidas en el artículo 18 y en el párrafo 2 del artículo 31 o por la que se sustituya una o las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Los Estados Contratantes que hayan aceptado las cantidades modificadas o las nuevas unidades las aplicarán en sus relaciones con todos los Estados Contratantes.

5. La aceptación de enmiendas se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada por la conferencia se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 40

Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

HECHO en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Texto certificado auténtico

Carmen Sramek
Secretaria de la Conferencia de las Naciones Unidas
para la Elaboración de un Convenio sobre el
Transporte Multimodal Internacional

Anexo

DISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

Artículo I

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

Artículo II

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.

2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

a) no serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduanas se limitarán normalmente a controlar los precintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y de salida;

b) sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

Artículo III

Con objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado Contratante deberá:

a) Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;

b) Si fuere el país de destino:

i) adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías,

ii) esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Artículo IV

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2. Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

a) la recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;

b) la recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

Artículo V

1. Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

Artículo VI

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación.

DECLARACION DE MERCANCIAS (TRANSITO ADUANERO)

Expedidor (nombre y dirección)		Aduana de partida	Fecha Nº
Destinatario (nombre y dirección postal)		Declarante (nombre y dirección)	
Dirección de entrega		País de procedencia	País de destino
Lugar de carga	Muelle, depósito, &	Documentos adjuntos	Uso oficial
Vía	Modo y medio de transporte		
Aduana de destino			Precintos colocados por ☐ Aduana ☐ Declarante

Nº. conoc.	Unidad de transporte (tipo, número de identificaciones); Marcas y nºs de los bultos u objetos	Número y naturaleza de los bultos; designación de las mercancías	Nº de clasificación	Peso bruto, Kg
		Número total de bultos		Peso bruto total Kg

(Reglamentación nacional)	(Datos relativos a la garantía) El que suscribe declara que las informaciones que figuran en esta declaración son auténticas y verdaderas y se compromete a respetar las obligaciones contraidas por esta operación de tránsito aduanero, según las condiciones prescritas por las autoridades competentes.

ARTICULO SEGUNDO.—La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, de acuerdo con lo que dispone la Ley de la Materia, promoverá la cooperación de los propietarios y poseedores para la realización de los trabajos encaminados a lograr la reforestación, protección, fijación y restauración de suelos, la repoblación e incremento de masas arboladas, y la preservación del régimen ambiental e hidrológico de la región antes citada.

En caso de que los propietarios y poseedores se hallen en la imposibilidad de realizar los trabajos o de ejecutar las obras a que se refiere este artículo, podrán acogerse a las condiciones, términos y procedimientos que señala la Ley Forestal y su reglamento.

ARTICULO TERCERO.—En el área delimitada en el artículo primero de este ordenamiento, y a efecto de que se cumplan la función protectora, queda estrictamente prohibido en todo tiempo pescar, cazar, capturar, perseguir, molestar o perjudicar en cualquier forma a los animales que habiten temporal o permanentemente, en dicha zona, salvo lo dispuesto en el artículo quinto de este mandamiento.

ARTICULO CUARTO.—Cuando alguna institución científica o educativa de seriedad reconocida, pretenda realizar investigaciones que ameriten colectar, ejemplares de la zona de protección forestal y fáunica que se decreta, la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos expedirá el permiso correspondiente de acuerdo con lo que prevén las disposiciones legales del caso.

ARTICULO QUINTO.—La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, podrá autorizar temporadas experimentales de caza en la zona de protección forestal y fáunica, cuando la población haya aumentado al grado de rebasar las condiciones óptimas de sustentación.

ARTICULO SEXTO.—Queda a cargo de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, establecer la vigilancia necesaria para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente mandamiento, y las infracciones que llegaren a cometerse se sancionarán conforme a lo señalado en la Ley de la Materia.

ARTICULO SEPTIMO.—La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, en coordinación con la de la Reforma Agraria, conforme a las disposiciones que prevén las leyes de la materia, establecerán las medidas que en su caso deberán observar los ejidos y comunidades que colinden con la zona de protección forestal y fáunica, en la preservación y enriquecimiento de suelos, bosques, aguas y fauna.

ARTICULO OCTAVO.—La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, procederá a solicitar de las oficinas del Registro Público de la Propiedad del lugar, la inscripción de este ordenamiento.

TRANSITORIO

UNICO.—El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y dos.—José López Portillo.—Rúbrica.—El Secretario de Agricultura y Recursos Hidráulicos, Francisco Merino Rábago.—Rúbrica.—El Secretario de la Reforma Agraria, Gustavo Carvajal Moreno.—Rúbrica.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Reglamento para el transporte multimodal internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos en uso de la facultad que me concede el Artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los Artículos 12, 13, 31 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 255 K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2o., 3o., 8o., párrafo primero, 50, 51, 52, 124, 152 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.—Que entre las facultades del Ejecutivo Federal a mi cargo, corresponde la del control y vigilancia de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, sus servicios auxiliares y los conexos que operen en ellas.

SEGUNDO.—Que el intercambio de mercancías, sobre todo en el comercio internacional, exige que los diversos modos que intervienen en su transporte se combinen adecuadamente de tal manera que se preste un servicio integrado y eficiente desde el punto en que un porteador se hace cargo de las mercancías, hasta el punto en que se realiza la entrega al consignatario o destinatario.

TERCERO.—Que a fin de garantizar al usa-io la seguridad de sus mercancías y bienes, así como su transportación y transbordo en los distintos medios de transporte que se requieran pa-a llegar a su punto de destino, es conveniente leterminar la responsabilidad entre los usuarios y una figura nueva denominada operador de transporte multimodal.

CUARTO.—que en el ámbito internacional se ha adoptado el convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacio-al de mercancías, por el que se regula el uso de os diversos modos de transporte en tráfico integrado, a través de un solo operador de transporte multimodal y mediante la expedición de un solo documento de transporte, lo ue hace necesario que en nuestro país se tomen medidas par ajustar nuestros sistemas de operación a los usos internacionales, a fin de preservar la nacionalidad mexicana de los prestadores de los servicios en el territorio nacional.

QUINTO.—Que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece la obligación de que los concesionarios y permisionarios de Vías Generales de Comunicación combinen sus servicios cuando el interés público lo exija.

SEXTO.—Que es necesario fijar las bases y condiciones con las cuales debe efectuarse el transporte multimodal internacional en nuestro país y establecer las modalidades que dicte el interés público para preservar y dar seguridad al desarrollo del transporte nacional en beneficio de la colectividad y de los propios prestadores de servicios; he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

CAPITULO I

Disposiciones Generales

ARTICULO 1o.—Este Reglamento se aplicará en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacinal, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional.

Se presumirá que el transporte de mercancías unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza el amparo de un contrato de transporte multimodal.

Los dispositivos o vehículos que hayan sido importados temporalmente para la ejecución de un transporte multimodal internacional, no podrán ser utilizados para movimiento doméstico de carga; salvo el caso en que los dispositivos se utilicen para el transporte de carga de expotación, y que este transporte se realice por un permisionario o concesionario autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Igual disposición se aplicará a los contenedores que se hayan importado vacíos.

ARTICULO 2o.—La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia, este Reglamento y las demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTICULO 3o.—La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos y terrestres así como los lugares del interior, bodegas habilitadas, terminales ferroviarias y otros recintos, en los que por reunir las condiciones de eficacia, seguridad e higiene, pueden realizarse maniobras de transporte multimodal internacional.

ARTICULO 4o.—Los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional deberán ser realizados por un operador de transporte multimodal debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De no cumplirse lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impedirá la ejecución de dichos servicios.

Los operadores de transporte multimodal extranjeros y las empresas navieras mexicanas, podrán celebrar contratos y transporte multimodal internacional siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

CAPITULO II

Del Operador de Transporte Multimodal

ARTICULO 5o.—En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral pública o privada autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebran un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal internacional, y asume frente al usuario o su causahabiente la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Los integrantes de la persona moral a que se refiere este artículo deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, también podrán serlo los concesionarios o permisionarios de servicios conexos a las vías de comunicación, a excepción del Estado o cualquier otro ente público; en todo caso, en la sociedad, estarán representados por lo menos dos modos de transporte.

ARTICULO 6o.—La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a los operadores de transporte multimodal internacional para funcionar dentro del territorio nacional previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a).—Acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas; con cláusulas de exclusión de extranjeros y, en el supuesto de que uno o varios de sus socios sean personas morales, deberán ser, precisamente, sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.

En su escritura constitutiva se indicará que las acciones, partes sociales o aportaciones que integran el capital social deberán ser nominativas; además de que el administrador único o los integrantes del Consejo de Administración, cuerpo y comisiones, directores y gerentes, serán siempre mexicanos.

Los títulos representativos de las acciones, partes sociales o aportaciones incluirán lo estipulado en el párrafo precedente.

b).—Acreditar a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica.

c).—Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad técnica y administrativa y solvencia económica para la correcta consecusión de sus fines.

d).—Presentar proyectos del área o áreas de operación en las que pretenda llevar a cabo sus actividades.

e).—Obtener la opinión de la Comisión a que se refiere el artículo 22 de este Reglamento.

ARTICULO 7o.—El operador de transporte multimodal internacional está obligado a:

a).—Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, anualmente, un informe que contenga, con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos o estadísticos que permitan conocer la operación del servicio.

b).—Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para llenar su cometido.

c).—Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los contratos tipo que pretende celebrar con los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efecto mientras no se llene el requisito de aprobación.

d).—Someter a la previa aprobación de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte multimodal internacional a efecto de vigilar, en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Asimismo, la Secretaría de Comuncaciones y Transportes comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo, haya participación por parte de las empresas navieras nacionales.

e).—Sujetarse a las tarifas legalmente autorizadas y a sus reglas de aplicación.

f).—Contratar por conducto de las centrales de servicios de carga de autotransporte federal autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Autotransporte con los permisionarios o concesionarios de estos servicios en carreteras de jurisdicción federal.

g).—Contratar con los concesionarios o permisionarios legalmente autorizados, los movimientos de mercancías necesarios para la realización del contrato de transporte multimodal internacional.

h).—Contratar, en los casos que proceda, los servicios de quienes legalmente puedan prestarlos, para la recepción y maniobras de la carga y que no le estén expresamente conferidos en este Reglamento o en la autorización.

i).—Coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte multimodal internacional, cuando a juicio de la Secretaía de Comunicaciones y Transportes, así lo exija el interés público y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.

j).—Notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero.

k).—Participar en las actividades de coordinación en materia operativa y mercantil que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

l).—Obtener previamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la autorización correspondiente, cuando para la prestación de un servicio, cuyo origen o destino esté en el territorio nacional, tuviera razones para no utilizar, parcial o totalmente, puertos marítimos mexicanos explicando en cada caso los motivos para ello. El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la aplicación de las sanciones que conforme a la legislación de la materia procedan.

ARTICULO 8o.—La revocación de la autorización otorgada al operador de transporte multimodal internacional, procederá por incumplimiento de cualquiera de las condiciones contenidas en las mismas autorizaciones.

La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme al procedimiento señalado en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CAPITULO III

Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal Internacional

ARTICULO 9o.—El operador de Transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijen las leyes aplicables a cada medio de transporte.

En consencuencia, el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

a).—La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.

b).—De los daños o averías experimentados a los mismos.

c).—De la demora en su entrega.

ARTICULO 10.—El operador de transporte multimodal tendrá derecho a repetir en contra de los porteadores en los términos de la legislación aplicable.

ARTICULO 11.—El operador de transporte multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fueza mayor.

ARTICULO 12.—El operador de transporte multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de las mercancías o bienes.

ARTICULO 13.—Cuando el operador de transporte multimodal internacional se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el artículo 17 de este Reglamento.

ARTICULO 14.—Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tiene motivos razonables para sospechar que el usario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal interancional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta podrá incluir en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, una reserva en la que se especifiquen la inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

ARTICULO 15.—Cuando el operador de transporte multimodal haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

ARTICULO 16.—Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de este no hace constar en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías el estado aparente de las mismas, se entenderá que las recibió en buen estado aparente.

ARTICULO 17.—El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a).—La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su indentificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b).—El estado aparente de las mercancías.

c).—El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional.

d).—El nombre y domicilio del expedidor.

e).—El nombre del destinatario, si ha sido comunicado por el expedidor.

f).—El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal internacional toma las mercancías bajo su custodia;

g).—El lugar de entrega de las mercancías;

h).—La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes;

i).—Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no;

j).—El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías;

k).—La firma del operador del transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;

l).—El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatorio, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.

m).—El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

n).—Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba este documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular las del presente reglamento, por lo que toda estipulación que se aparte de la misma en perjuicio del expedidor o del consignatario, será nula.

o).—Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal, en la medida que no se contraponga con la legislación aplicable.

ARTICULO 18.—La expedición del documento de mercancías de transporte multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores conforme a la legislación aplicable.

CAPITULO IV

De las Maniobras

ARTICULO 19.—Para ejecutar el servicio público de maniobras de carga, descarga, transbordo, alijo, consolidación y desconsolidación de mercancías en transporte multimodal internacional, se requerirá permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 20.—Las maniobras a que se refiere el artículo anterior se efectuarán en los locales o espacios de propiedad particular que designe el usuario del servicio y en la zona federal que al respecto determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; sin perjuicio de que tales maniobras puedan llevarse a cabo en los puertos marítimos, aéreos, fronterizos, patios de ferrocarril y los lugares en donde operen centrales de carga concesionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los términos de los artículos 1o. y 3o. de este Reglamento.

ARTICULO 21.—Los lugares donde se ejecutarán las maniobras previstas en los artículos 19 y 20 de este reglamento deberán contar con el equipo necesario, personal idóneo y dimensiones suficientes a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Sin perjuicio de las condiciones que sean fijadas por las demás autoridades competentes.

CAPITULO V

De la Comisión de Transporte Multimodal

ARTICULO 22.—Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal Internacional que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos, y Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. El Titular de la última nombrada fungirá como Presidente de la Comisión.

La comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo disponga el Presidente de la misma.

Las decisiones se tomarán por mayoría de votos, teniendo el Presidente, en caso de empate, voto de calidad.

CAPITULO VI

De la Coordinación Administrativa

ARTICULO 23.—Las autoridades que, de conformidad con las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas vigentes, tengan competencia en el servicio de transporte multimodal internacional, deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su legal prestación y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.—El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.—Se abroga el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de contenedores publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de julio de 1979.

ARTICULO TERCERO.—Se derogan todas las disposiciones administrativas en lo que se opongan al presente Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los dos días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y dos.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Jesús Silva Herzog Flores.—Rúbrica.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Mújica Montoya.—Rúbrica.

BIBLIOGRAFIA GENERAL.

ALGARA C.,Ignacio. El Concepto y Práctica de la Promoción Social.México;COPEVI;I982;Cuadernos de Dinámica Habitacional #3.

ALONSO,JORGE(Coordinador). Los Movimientos Sociales en el Valle de México(I).México;CIESAS;I986; 4I5 PP.

ARIAS,PATRICIA y Otros. Radiografía de la Iglesia en México.México; UNAM.;I98I;Cuadernos de Investigación Social #5; I23 PP.

BARABTARLO Z.,ANITA. El Pensamiento de un Grupo de Cristianos Comprometidos con el Socialismo.México;UNAM.(Tesis de Sociología).

BARREIX MOARES,JUAN B. y CASTILLEJOS BEDWELL,SIMON. Metodología y Método en la Praxis Comunitaria.México;Fontamara; I985; I79 PP.

BERMUDEZ,LILIA Y otros. Cristianismo y Revolución en Centroamérica. México;UNAM.-CELA.;I980;Serie:análisis de coyuntura,cuaderno #4; 9IPP.

BORJA,JORDI. Movimientos Sociales Urbanos. Buenos Aires;SIAP;I975.

CONCHA,MALO MIGUEL y Otros. La Participación de los Cristianos en el Proceso Popular de Liberación en México.México;S. XXI;I986; 3II PP.

CONFERENCIA DEL EPISCOPADO MEXICANO. Plan Orgánico de Trabajo Pastoral(I986-I988). México;CEM.;I986; 29I PP.

COMUNIDADES ECLESIALES DE BASE. Memoria del XI Encuentro Nacional CEB's Concordia,Coahuila. México;Centro de Estudios Ecuménicos;I985; 72 PP.

COORDINADORES DE CEB's. Retos de las Comunidades Eclesiales de Base(Zona Metropolitana). México;Centro de Estudios Ecuménicos;I985; 96 PP.

DIAZ DE LA SERNA,MARIA CRISTINA. El Movimiento de la Renovación Carismática,Como un Proceso de Socialización Adulta. México;UAM-I.;I985; 239 PP.

DRI,RUBEN R. Insurrección y Resurrección.México;Centro de Estudios Ecuménicos;2a edic.;I983; II7 PP.

DUSSEL,ENRIQUE. Religión.México;Edicol;I977; 278 PP.

DUSSEL,ENRIQUE.y Otros. Iglesia y Estado en América Latina.México;Centro de Reflexión Teológica,A.C.;I979; I3I PP.

EGUIA VILLASEÑOR,FLORENCIO. En Manos del Pueblo.México;Ediciones de la Confederación Mexicana de Cajas Populares;I984; 252 PP.

EQUIPO PUEBLO. Las CEB's,en el Pueblo.México;Equipo Pueblo;I986; 32 PP.

EZCURRA,ANA MARIA. Doctrina Social de la Iglesia(Un Reformismo Antisocialista).México;Nuevomar-UNAM.;I986; 263 PP.

FARRERA,JAVIER y Otros. El Movimiento Urbano Popular en el Valle de México.México;COPEVI;I982;Col.Cuadernos de Dinámica Habitacional #4; 7I PP.

FOLLARI,ROBERTO. Trabajo en Comunidad:Análisis y Perspectivas.México; UAS.;I984.

GARCIA,JESUS y Otros. Historia General de la Iglesia en América Latina;México;Ediciones Sígueme-Ediciones Paulinas,S. A.;I984;Tomo V(dedicado a la Iglesia en México); 508 PP.

GARZA FALLA,CARLOS ENRIQUE DEL CARMEN. La Promoción Popular que Realizan Grupos e Instituciones de Inspiración Cristiana:Una Aproximación Sociológica.México;UIA(Tesis de Licenciatura en Sociología);I98I.

GONZALEZ GARY,OSCAR y Otros. Poder y Presiones de la Iglesia,en: México Ante la Crisis(II).México;S.XXI;I985; 425 PP.

GONZALEZ GONZALEZ,JOSE FRANCISCO. Ideologías Religiosas y Movimientos Sociales:Análisis del Proyecto de Promoción Popular del Cerro del Judío.México;UIA(Tesis de Maestria en Sociología);I984.

GONZALEZ R.,MANUEL. Promoción Social:Obras de Inspiración Cristiana en la República Mexicana.México;Estudios Sociales,A. C.;I978; 239 PP.

GONZALEZ SARUR,EMMA. Las Cooperativas:Sus Componentes de Educación no Formal y su Potencialidad para Promover un Cambio Social.México;UIA(Tesis de Licenciatura en Sociología);I983.

GRUPO RODOLFO ESCAMILLA,SOLIDARIO. Colonia Palo Alto,I5 años de Lucha. México;Edic.del Equipo Pueblo;I985; 47 PP.

GUZMAN,LUIS. Doce Meses de Acción y Política,Junio'84 a julio'85.México;Centro Antonio de Montesinos,A.C.;I985; 44 PP.

HERRASTI AGUIRRE,MARIA EMILIA. Organización Popular y Cooperativa de Vivienda en un Barrio Deteriorado de la Ciudad de México.México;UNAM.-Vasco de Quiroga(Tesis de Licenciatura en Trabajo Social);I984.

LEÑERO OTERO,LUIS. Desarrollo Social.México;Instituto Mexicano de Estudios Sociales;I97I.

LOAEZA,SOLEDAD. Notas Para el Estudio de la Iglesia en el México Contemporáneo,en Religión y Política en México.México;S.XXI;I985;P.P.42-58.

LOPEZLLERA,LUIS.y Otros. Proyectos de Iniciativa Popular:Cambio y Desarrollo.México;Promoción del Desarrollo Popular, A.C.;I986; 204 PP.

MADURO,OTTO. Religión y Conflicto Social.México;CRT.-CEE.;I980; 2I9 PP.

MALDONADO OJEDA,LUCIO. El Movimiento Urbano Popular en la Delegación Azcapotzalco:el Caso de la Asociación Civil de Colonos e Inquilinos Democráticos de San Miguel Amantla.México;UAM-A(Tesina de Sociología);I982.

MARROQUIN,ENRIQUE y Otros. Marxistas y Cristianos.México;UAP.;I985; Col.Extensión Universitaria #3; 27I PP.

MEYER,JEAN. ¿El Sinarquismo un Fascismo Mexicano?.México;Joaquín Mortiz;I979; 227 PP.

MEYER,JEAN y Otros. Historia de la Revolución Mexicana(Estado y Sociedad con Calles).México;El Colegio de México;I977; T. II;PP.2I7-236.

MISRAHI,CAMEO. El Concepto de Movimientos Sociales Urbanos,Tepito como Caso de Estudio.México;UNAM(Tesis de Licenciatura en Sociología).

MONTAÑO,JORGE. Los Pobres de la Ciudad en los Asentamientos Espontáneos.México;S.XXI;4a edic.;1983; 224 PP.

ORTIZ,ENRIQUE. Participación Social y Modelos de Desarrollo en América Latina.México;COPEVI;I982;Cuadernos de Dinámica Habitacional #I.

PERLO C.,MANUEL. Estado Vivienda y Estructura Urbana en el Cardenismo. México;IISUNAM.;I98I;Cuadernos de Investigación Social #3; 85 PP.

PORTELLI,HUGHES. Gramsci y la Cuestión Religiosa(Una Sociología Marxista de la Religión).Barcelona;edit.Laia;I977.

REYLLI,CHARLES y Otros. Religión y Política en México.México;S.XXI (Coedición con el Centro de Estudios México-Estados Unidos,Universidad de California,San Diego); I985; 37I PP.

SOLORZANO,ALFONSO. El Cooperativismo en México.México;STyPS.;I978;Cuadernos del Instituto Nacional de Estudios del Trabajo #7; I4I PP.

VARIOS TEOLOGOS. Iglesia que Nace del Pueblo.México;CRT.;I978;Col.Aportes #6; 7I PP.

VILLELA,HUGO y Otros. El Trabajador Social Popular,Tres Aproximaciones.México;CEE.;I985;Col.Educación y Comunicación Popular #3; 70 PP.

ZENTENO,ARNALDO. Un Camino de Humildad y Esperanza(Las CEB's en México);México;CAM.;I983; 20I PP.

HEMEROGRAFIA GENERAL.

ALMEIDA Y MEDINA,ADALBERTO y Obispos. "Coherencia Cristiana en la Política,Exhortación Pastoral".México;Mimeografiado; CEM;I9 de marzo de I984; I4 PP.

ALMEYDA,CLODOMIRO. "La Democracia Cristiana en América Latina"en:Revista NUEVA SOCIEDAD.San José de Costa Rica;marzo-abril I985;# 82; PP.I39-I49.

ALVAREZ GARIN,RAUL(Responsable de la Publicación). "Movimiento Popular:La Crisis Urbana Ilegitima al Régimen" en:PUNTO CRITICO.México;febrero I986; # I49; PP.29-34.

ALVARADO C.,LUIS. "Notas Teóricas en el Análisis de las Luchas Reivindicativas Urbanas" en:Revista MEXICANA DE SOCIOLOGIA.México;octubre-diciembre I98I;Año XLIII/Vol. XLIII;#4; PP.I395-I4I3.

BARQUERA G.,HUMBERTO. "Perspectiva de Paulo Freire" en:CUADERNOS DEL CENTRO DE ESTUDIOS AGRARIOS,A.C.México; 39 PP.

BARTRA,ROGER. "Viaje al Centro de la Derecha" en:Revista NEXOS.México; abril I983; #64; PP.I5-23.

BRUNO-JOFRE,ROSA DEL CARMEN. "Cristianismo,Educación y Cambio Social: del Reformismo Importado a la Participación Creativa en el Proceso de Educación Liberadora,Análisis Comparativo" en:Revista CRISTIANISMO Y SOCIEDAD. México;I985;Año XXIII; #86; PP.79-92.

CAMPA,HOMERO. "Un Retiro Espiritual,a Distintos pero Bajos Precios, con Libertad de Penitencia" en:Revista PROCESO.México;29 de julio de I985; #456; PP.30-3I.

CEBALLOS RAMIREZ,MANUEL. "Religiosos y Laicos en Tiempo de Cristiandad:la Formación de los Militantes Sociales en el Centro Unión(I918-I92I)".México;Instituto Mexicano de Doctrina Social Cristiana(IMDOSOC);I986;COLECCION "DIALOGO Y AUTOCRITICA" #4; 26PP.

CEM. "La Independencia:Proceso,Tarea y Meta"(Mensaje con Ocasión del I75 Aniversario de la Independencia Nacional),CONFERENCIA DEL EPISCOPADO MEXICANO.México;I2 de septiembre de I985.

CHRISTUS. "La Iglesia ante las Elecciones(Documentos)".México;septiembre I982; #558;PP.I3-55.

CONCHA,MIGUEL. "Los Caminos de la Iglesia en América Latina" en:Revista MEXICANA DE SOCIOLOGIA.México;número Extraordinario(E);I98I;Año XLIII/Vol. XLIII; PP.2069-2083.

CONNOLLY,PRISCILLA y Otros. "Azcapotzalco Una Historia y sus Conflictos" en:Revista AZCAPOTZALCO.México;mayo-diciembre I982; #s 6/7; PP.57-23I.

COULOMB BOSC,RENE. "Luchas Populares por el Control Social de la tierra Urbana" en:Revista HABITACION.México;julio-diciembre I982;Año 2; #7I8; PP.I3-23.

DUSSEL,ENRIQUE. "Criterios Generales y Periodificación de una Historia de la Iglesia en América Latina" en:Revista CRISTIANISMO Y SOCIEDAD.México;I984;Año XXII; #82; PP.7-24.

DUSSEL,ENRIQUE. "Religiosidad Popular Latinoamericana(Hipótesis Fundamentales)" en:Revista CRISTIANISMO Y SOCIEDAD.México;I986;Año XXIV; #88; PP.I03-II2.

EL UNIVERSAL. "Apoyo Apolítico de la Iglesia Católica Mexicana a la 'Marcha por la Paz' ".México;24 de enero de I986.

EXCELSIOR. "La Teología de la Liberación Necesaria:Juan Pablo II". México;I4 de marzo de I986.

FAZIO,CARLOS. "Ante la Teología de la Liberación,Roma da Marcha Atrás para Fortificarse" en:Revista PROCESO.México; I5 de diciembre de I986; #528;PP.46-49.

FAZIO,CARLOS. "Corripio Rechaza Todo Compromiso,Méndez Arceo y Ruiz lo Asumen con el Pueblo" en:Revista PROCESO.México; abril de I980; #I79;PP.I2-I4.

FAZIO,CARLOS. "La Iglesia Anticomunista Empieza a Desplazar a la de los Pobres" en:Revista PROCESO.México;marzo de I983; #333;PP.I8-23.

FERNANDEZ,DAVID y SAUCEDO,FRANCISCO. "El Naciente Movimiento Urbano Popular" en:Revista CHRISTUS.México;agosto I98I; # 547;PP.3I-34.

GARCES,MARIO y Otros. "El Trabajador Social Popular,Tres Aproximaciones".México;Centro de Estudios Ecuménicos;COLECCION EDUCACION Y COMUNICACION POPULAR #3;I985; 70 PP.

GOMEZ-HERMOSILLO,ROGELIO. "La Educación Popular:Entre el Desarrollismo y la Transformación Social" en:Revista ESTUDIOS ECUMENICOS.México;junio-agosto I985; #3;PP. 5-I2.

GOMEZ-HERMOSILLO,ROGELIO. "¿La Iglesia del Lado del Pueblo? :CEB's y MUP en la Región Metropolitana" en:EL COTIDIANO. México;mayo-junio I986;Año 2; #II;PP.54-59.

GONZALEZ GARY,OSCAR y Otros. "Batallas en el Reino de este Mundo" en: Revista NEXOS.México;junio I984; #78;PP.I9-27.

GONZALEZ,JOSE y Otros. "No es que no Haya Tierra,sino que Otros se han Quedado con la Nuestra" en:Revista CHRISTUS. México;febrero I976;#483.

GURZA,TERESA. "Apoyar a Nicaragüa,Compromiso Cristiano:Manuel Velázquez" en: LA JORNADA.México;I4 de julio de I986.

GURZA,TERESA. "Ayuda"Multiforme" del CEM a los Obispos Expulsados" en:LA JORNADA.México;II de julio de I986.

GURZA,TERESA. "La Iglesia Católica Mexicana" en:LA JORNADA.México;I9 de septiembre de I985;PP.22-23.

JURY,SALVADOR. "La Ciudad Capitalista" en:Revista NEXOS.México;octubre I980; #34;PP.II-I6.

MASTRETA,SERGIO. "En la Colonia Guerrero,la Gente ya se Movía Antes del Temblor" en:PUNTO.México;I4 de octubre de I985.

MELENDEZ,CUAUHTEMOC. "Entrevista al Delegado Ing.M.Calderón" en:EL DIA.México;I0 de febrero de I975.

MESA COOPERATIVA. Varios Números de la Revista MARCHA COOPERATIVA.México;Promoción del Desarrollo Popular,A.C.; #I, I980;Suplemento #I0,I982; #5,I979 y #23,I980.

MEYER,JEAN. "Cincuenta Años de Radicalismo:la Iglesia Católica,la Derecha y la Izquierda en América Latina".México; IMDOSOC;I986;COLECCION "DIALOGO Y AUTOCRITICA" #3; 45 PP.

MEYER,JEAN. "El Catolicismo Social en México Hasta I9I3".México;IMDOSOC;I985;COLECCION "DIALOGO Y AUTOCRITICA" #I; 26 PP.

MEYER,JEAN. "Entre la Cruz y la Espada(Disidencia Jesuita)" en:Revista NEXOS.México;diciembre de I98I; #48;PP.I3-23.

NUÑEZ,OSCAR. "Causas Sociales y Políticas en las Movilizaciones de las Colonias en el DF.(I970-I973)" en:TABIQUE.México;febrero 1982; #2;33PP.

ORTIZ PINCHETTI,FRANCISCO. "Gobernación Previó Hasta la Anulación de la Elección en Chihuahua" en:Rvista PROCESO.México;7 de julio de 1986; #505;PP.6-10.

ORTIZ PINCHETTI,FRANCISCO. "La Muerte de Romero Propicia la Unión de Católicos y Comunistas" en:Revista PROCESO.México; abril de 1980;#179; PP.10-12.

PEREZ MENDOZA,JAIME. "Por Petición de Bartlett el Vaticano Ordenó que Hubiera Misas en Chihuahua" en:Revista PROCESO.México;4 de agosto de 1986; #509;PP.6-13.

PETRICH,BLANCHE y CARDOSO,VICTOR. "Político el Conflicto con el Clero:Victor Tirado" en:LA JORNADA.México;11 de julio de 1986.

PROCESO. "Hablan los Teólogos de la Liberación".México;febrero 1979; #118;PP.9-17.

PROMOCION DEL DESARROLLO POPULAR,A.C. "¿Qué es una Cooperativa?".México;40 PP.

PUNTO. "Obispos que Hacen Política".México;Año IV;#194;P.3.

RAMIREZ SAIZ,JUAN MANUEL. "Los Movimientos Sociales Urbanos en México:elementos para una Caracterización" en:NUEVA ANTROPOLOGIA.México;junio 1984;Vol.VI; #24;PP.21-23.

RAMIREZ SAIZ,JUAN MANUEL. "Organizaciones Populares y Lucha Política" en: CUADERNOS POLITICOS.México;enero-marzo 1986; #45;PP.38-55.

RAMIREZ SAIZ,JUAN MANUEL. "Política Urbana y Lucha Popular" en:EL COTIDIANO.México;mayo-junio 1986;Año 2; #11;P.35.

RAMOS,FRANCISCO. "Apuntes Sobre las Experiencias en el Area Campesina" en:Revista CHRISTUS.México;1977; #497;PP.83-84.

RAMOS,LUIS. "Comunidad Pastoral y Servicio Eclesial en la Historia de la Iglesia en México" en:Revista CHRISTUS.México;agosto-septiembre 1983; #s 567-568;PP.28-37.

SCHTEINGART,MARTHA y PERLO,MANUEL. "Movimientos Sociales Urbanos en México" en:Revista MEXICANA DE SOCIOLOGIA.México; octubre-diciembre 1984;Año XLVI; #4;PP.105-125.

TORANZO,CARLOS. "Notas Sobre la Teoría de la Marginalidad Social"en: HISTORIA Y SOCIEDAD.México;1977; #13;PP.5-21.