

4
2Ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

"LA EMPRESA ARMADORA ESTATAL; COMO
INSTRUMENTO DE DESARROLLO E INDEPENDENCIA
DEL TRANSPORTE MARITIMO"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
L I C E N C I A D O E N
R E L A C I O N E S I N T E R N A C I O N A L E S

P R E S E N T A :

JOSE EDUARDO BUENROSTRO
VIELMAS

MEXICO, D. F.

1988



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E
=====

CAPITULO
=====

PAGINA
=====

Introducción.

1. Antecedentes históricos de la Marina Mercante Mexicana.....	1
2. La Empresa Marítima.....	54
2.1. Su integración, formación y concepto.....	54
2.2. El titular de la empresa.....	57
2.2.1. El Naviero.....	59
2.2.2. El Armador.....	59
2.2.3. Las diferencias entre el Naviero y el Armador.....	60
3. La empresa marítima en la legislación mexicana.....	62
3.1. ¿ Quien puede tener una empresa naviera en base a las leyes nacionales ?.....	62
3.2. Disposiciones fundamentales y breves comentarios sobre las mismas.....	69
3.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	69
3.2.2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	73
3.2.3. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....	78
3.2.4. Decretó que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de Empresas Marítimas Mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mer- cancías.....	80
3.2.5. Decretó que establece estímulos fiscales para fomentar el- desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.....	85
3.2.6. Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su reforma.....	86
4. Organización ideal de una Empresa Marítima.....	94
4.1. Su Organigrama.....	95
4.2. Sus dependencias con atribuciones y funciones.....	96
4.2.1. Gerencia de Operación.....	96
4.2.1.1. Superintendente de Marina.....	98
4.2.1.2. Superintendente de Máquinas.....	100
4.2.1.3. Superintendente de Cámara.....	101
4.2.2. Gerencia de Tráfico.....	102
4.2.2.1. Departamento de Tráfico de carga.....	102
4.2.2.2. Departamento de Tráfico de pasajeros.....	107
4.2.3. Gerencia de Finanzas y su Administración.....	108

CAPITULO
=====

PAGINA
=====

5. Necesidad de una Empresa Estatal Mercante de carga general.....	109
5.1. Antecedentes.....	109
5.1.1. Petróleos Mexicanos.....	114
5.1.1.1. Normas, Objetivos y Políticas para la operación de la - flota petrolera.....	123
5.1.1.2. Normas.....	123
5.1.1.3. Objetivos.....	126
5.1.1.4. Políticas.....	127
5.1.1.5. Estructura orgánica de Petróleos Mexicanos.....	130
5.1.1.6. Dirección General.....	130
5.1.1.7. Subdirección Comercial.....	131
5.1.2. Servicio de Transbordadores.....	135
5.1.2.1. El Servicio de Transbordadores en la actualidad.....	139
5.2.3. Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V.....	149
5.2.4. Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.....	160
5.2.5. Otras empresas navieras privadas.....	167
6. Recomendación de la creación de una Empresa Naviera Estatal.....	172
6.1. Bases para la Constitución de la Empresa Armadora Estatal.....	185
Conclusiones.....	191
Bibliografía.....	196

CAPITULO

=====

PAGINA

=====

5. Necesidad de una Empresa Estatal Mercante de carga general...	109
5.1. Antecedentes.....	109
5.1.1. Petróleos Mexicanos.....	114
5.1.1.1. Normas, Objetivos y Políticas para la operación de la - flota petrolera.....	123
5.1.1.2. Normas.....	123
5.1.1.3. Objetivos.....	126
5.1.1.4. Políticas.....	127
5.1.1.5. Estructura orgánica de Petróleos Mexicanos.....	130
5.1.1.6. Dirección General.....	130
5.1.1.7. Subdirección Comercial.....	131
5.1.2. Servicio de Transbordadores.....	135
5.1.2.1. El Servicio de Transbordadores en la actualidad.....	139
5.1.3. Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V.....	149
5.2. Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.....	160
5.3. Otras empresas navieras privadas.....	167
6. Recomendación de la creación de una Empresa Naviera Estatal..	172
6.1 Bases para la Constitución de la Empresa Armadora Estatal...	185
Conclusiones.....	191
Bibliografía.....	196

INTRODUCCION.

Hoy día el mundo vive una etapa de transición, en el ámbito internacional la característica de la época es la inseguridad y la incertidumbre.

En el ámbito nacional, en 1982, por vez primera desde la Revolución de 1910. nuestro país se vio envuelto en una crisis económica estructural con las siguientes características:

- a). Reducción del Producto Nacional.
- b). Tasa de inflación del 100 %.
- c). La tasa del desempleo se duplico.
- d). La reserva internacional estaba agotada, y
- e). El país se encontraba en una virtual suspensión de -pagos.

En virtud de lo anterior, el Gobierno de Miguel -- de la Madrid Hurtado, decidió establecer el Plan Nacional de Desarrollo (PND), partiendo de la base de que el Estado es el rector del desarrollo.

El PND se establece en base a los siguientes postulados:

- Dar prioridad a los aspectos sociales y redistributivos del crecimiento.

- Reconcentrar y modernizar al aparato productivo.
- Descentralización de las actividades productivas y el bienestar social.
- Adecuación de las modalidades de funcionamiento a las prioridades del desarrollo.
- Fortalecer la rectoría del Estado, estimulación del sector privado e impulsar al sector social.

La jerarquía de las orientaciones señaladas depende de la importancia que se ponga en dos consideraciones:

- La función que en la estrategia de desarrollo, debe jugar la atención a problemas como el empleo y la distribución del ingreso.
- La necesidad de que las soluciones se busquen y se instrumenten a partir de nuestros propios esfuerzos y recursos.

Precisamente, es éste último enunciado el elemento central de la estrategia para combatir la crisis y recuperar la estabilidad económica y el desarrollo sostenido. Dentro de este contexto de crisis económica interna e internacional, y debido a que nuestro país depende en -

- Reconcentrar y modernizar al aparato productivo.
- Descentralización de las actividades productivas y el bienestar social.
- Adecuación de las modalidades de funcionamiento a las prioridades del desarrollo.
- Fortalecer la rectoría del Estado, estimulación del sector privado e impulsar al sector social.

La jerarquía de las orientaciones señaladas depende de la importancia que se ponga en dos consideraciones:

- La función que en la estrategia de desarrollo, debe jugar la atención a problemas como el empleo y la distribución del ingreso.
- A la necesidad de que las soluciones se busquen y se instrumenten a partir de nuestros propios esfuerzos y recursos.

Precisamente, es éste último enunciado el elemento central de la estrategia para combatir la crisis y recuperar la estabilidad económica y el desarrollo sostenido.

Dentro de este contexto de crisis económica interna e internacional, y debido a que nuestro país depende en -

gran medida del transporte marítimo extranjero para la movilización de sus cargas de importación y exportación, y a la necesidad de nuestro país de diversificar su - comercio exterior, de abrir mercados internacionales a los productos mexicanos, de tener acceso a un mercado - de fletes marítimos bajos y seguros que redunden en precios competitivos de nuestras exportaciones, de participar activamente en las Conferencias Marítimas que prestan sus servicios a nuestro país, de crear nuevas fuentes de trabajo, de evitar el pago de fuertes sumas de divisas por concepto de fletes a empresas navieras extranjeras, surge la necesidad de desarrollar y fomentar la Marina Mercante Mexicana, mediante la instrumentación de los programas de formación de recursos humanos; reservas de carga y de fomento económico que permitan a nuestra Marina Nacional participar activamente en el tráfico de altura y de cabotaje.

Actualmente nuestra Marina Mercante capta sólo - un 4 % del total de las cargas que genera nuestro co--mercio exterior, ésto debido principalmente a la poca - capacidad de almacen de los barcos de bandera mexicana,

esto hace que empresas como Petróleos Mexicanos, Compañía Nacional de Subsistencias Populares, Fertilizantes Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad entre -- otras, tengan que erogar anualmente millones de dólares por concepto de fletes marítimos.

En virtud de lo anterior, es necesario incrementar la flota mercante de las empresas navieras privadas y sobre todo crear una empresa naviera estatal, -- que preste sus servicios a los organismos del Estado -- principalmente.

El presente trabajo plantea la necesidad de contar con esta naviera a la brevedad posible, ya que indudablemente, este tipo de empresa contribuye como un factor de desarrollo económico e independencia política de nuestro país con respecto a los países industrializados.

1. ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

A raíz de la conquista y colonización española en -- México, la comunicación y los transportes entre la Colonia y la Metr6poli revistio gran importancia.

Este inter6s no fue tanto desde el punto de vista -- de los colonizadores en el desarrollo del pa6s, sino obedecia al inter6s de la Metr6poli, por las riquezas econ6micas de su Colonia.

Una de las principales acciones tomadas por los colonizadores fue la de comunicar, mediante caminos, los centros agr6colas y mineros con la capital, ya que era aqu6 precisamente a donde se enviaban y concentraban los productos mineros y agr6colas, con el objeto de mandarlos a los puertos de la Colonia para su exportaci6n a la Metr6poli y, asimismo, captar las mercanc6as que de ella se enviaban.

En efecto, el comercio fue una actividad muy importante para los colonizadores y comerciantes de la Pen6nsula, y de ah6 la necesidad de abrir caminos que unieran a la Ciudad de M6xico con los centros de importaci6n y exportaci6n, principalmente Veracruz en el Golfo de M6xico y Acapulco en el -- Oceano Pac6fico.

El 1^a de Abril de 1495, Don Fernando y Doña Isabel, --

Reyes de España, dieron los lineamientos en la Villa de -
Madrid, sobre la:

"Real provisión de cuanto debía observarse por quienes
deseaban establecerse en las Indias o descubrir nue--
vas tierras" (1)

La Corona Española estableció una serie de requisi-
tos para que se pudiera llevar a efecto el Comercio entre
España y sus Colonias y la Institución creada para la ob-
servancia de estos requisitos, fue la:

"Casa de Contratación de Sevilla; y el documento que le
dió vida fue dictado el 20 de enero de 1503 en Alcalá
de Henares, bajo el título de Instrucción para hacer--
una Casa de Contratación en Sevilla para la negocia--
ción de las Indias" (2)

De esta manera, fue necesario contar con la autori-
zación expresa de la Casa de Contratación de Sevilla para
hacerse a la mar. Los requisitos exigidos como condición
previa para utilizar los buques, eran entre otros, una --
inspección rigurosa de su estado, la fecha de su construc-
ción, cantidad de carga que podría transportar, y espacio
disponible.

(1). López Gallo, Manuel. Economía y Política en la Historia
de México. México, El Caballito, 1980. pp. 33-34

(2). Ibidem. p. 34

Dadas las disposiciones de la Corona Española se creó un monopolio restringido a ésta y al reducido grupo de almaceneros de la Ciudad de México y sus contrapartes de Sevilla y Cádiz (3), por lo cual el comercio exterior de la Colonia se efectuó entre la Península y Filipinas exclusivamente. (4)

La Corona Española dispuso que fueran registradas en Sevilla y posteriormente en Cádiz, todas las mercancías que habrían de salir para las Colonias, lo que se debió principalmente:

"...al ser Sevilla un puerto fluvial causó grandes demoras y fuertes pérdidas al comercio, lo que obligó a la Corona Española a cambiar la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, el 8 de mayo de 1717" (5)

Al fijar en un sólo puerto la entrada y salida de mercancías, la Corona Española aseguró:

- a) Un control del tráfico marítimo realizado en sus Colonias,
- b) Altos ingresos por concepto de registro y pago de impuestos de las mercancías,
- c) Delegar en los comerciantes funciones públicas que la Corona no podía cumplir, como son el de cobrar los impuestos en las aduanas, que intervinieran en asegurar el tráfico con las Colonias por medio de flotas mercantes y de

(3) Florescano, Enrique y Gil Sanchez, Isabel. Historia General de México, México, El Colegio de México, 1977, T.II, pp. 255 y 256.

(4) López Gallo, Manuel. Op. Cit. p. 34

(5) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales México, Tesis para optar por el Grado de Licenciado en Relaciones Internacionales. E.N.C.P. y S. U.N.A.M., 1967, p. 3

guerra, y finalmente que los comerciantes intervinieran en política comercial de ciertos niveles. (6)

Al quedar debidamente reglamentado las disposiciones que normarían el tráfico entre España y sus Colonias, los puertos autorizados para llevar a efecto el intercambio comercial eran:

"Cádiz y Sevilla en España y Veracruz en la Nueva España. Por los que respecta al Pacífico, sólo Acapulco en --- México y Manila en las Filipinas, estaban habilitados para ello" (7)

Fue precisamente el Puerto de Acapulco, elegido por el Monje Agustino Fray Andrés de Urdaneta, como terminal -- americana de la línea de navegación asiática, para llevar a cabo el comercio de Nueva España con las Islas Filipinas.

En efecto es en México donde se trazaría la primera ruta comercial marítima entre América y el Oriente, obra -- llevada a cabo por Fray Andrés de Urdaneta, del 21 de noviembre de 1564 al 3 de octubre de 1565, donde trazó el mapa de Tornavuelta de las Filipinas a la Nueva España. (8)

(6) Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Op. Cit. p. 256

(7) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante Mexicana, México, C.E.C., Acatlán, 1981. Mimeo. p. 59

(8) Ibidem. pp. 59-60

Así como en México, se estableció la primera ruta --- marítima comercial de altura - De Nueva España a Filipinas-, también se puede decir que fue en México donde se realizó - el primer viaje de Cabotaje americano en el Golfo de México, donde inaugurando el Servicio Regular de Cabotaje el Balandro "San Francisco", viajó con carga y pasaje de Campeche, lugar de construcción, al Puerto de Veracruz, en el año de 1580. (9)

El establecimiento de estas dos rutas marítimas, la - primera de Nueva España a las Islas Filipinas, y la segunda - que fue el servicio regular de Campeche a Veracruz, dió origen a dos situaciones diferentes:

1. Por lo que toca a la primera ruta comercial de América al Oriente, éste se derivó en un lucrativo comercio de Nueva España con las Islas Filipinas, donde había una Nao o --- Galeón, que anualmente surcaba el Pacífico y se le conocía con el nombre de la "Nao de China" o el "Galeón de las --- Filipinas", ésta ruta se realizó con bastante regularidad - desde 1565 hasta 1817, siendo la más importante del Pací-- fico.

Entre las mercancías que traía y llevaba la "Nao de China" destacan:

"Telas de algodón, Telas de seda pintadas, Seda cruda,

medias de seda, obras de platería labradas por los -
chinos en Cantón y Manila, camisas de algodón ordinar
rias, loza fina, especias y aromas, y aunque estaba-
prevenido que su valor no fuera de más de quinientos
mil pesos, siempre excedía algo de esa suma."

"El cargamento que a su regreso de Acapulco llevaba -
el galeón a Manila, se componía ordinariamente de alg
unos zurrones de cochinilla, cacao de Caracas y --
Guayaquil, vino, aceite y tejidos de lana de España,
siendo siempre la plata lo que formaba la mayor parte
de los retornos, cuya circunstancia, así como la de-
ir también casi todos los años en el galeón un no peq
ueño número de religiosos, era el origen del dicho-
vulgar que había entonces en México, de que la Nao -
de China no llevaba más que plata y frailes" (10)

Dada la importancia que alcanzó el intercambio comercial --
entre la Nueva España y las Filipinas, que los españoles res
identes en la Colonia, protestaron airadamente, ya que la-
venta de los productos procedentes de España disminuyeron -
notablemente, y al ver en peligro sus intereses, presionaron
al Rey Felipe II, con el objeto de que frenase legalmente -
el intercambio comercial con Oriente, alcanzando sus objeti-
vos, gracias también, al apoyo que recibieron del Arzobispo

(10) Lerdo de Tejada, Miguel. Comercio Exterior de México; Desde la Conquista hasta hoy. México, Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., 1967, p. 17

de Sevilla que envió una carta al Rey Fernando II, señalando el peligro que habría en caso de que la Colonia obtuviera su independencia económica, (11) y por consiguiente política.

2. En segundo lugar, la primera ruta comercial de cabotaje que estableció el Servicio Regular de Campeche a Veracruz, llevado a cabo por el balandro "San Francisco", dió inicio en Campeche a la Industria de las construcciones navales que ahí se llevaban a efecto, logrando gran fama, tanto por la calidad de la madera, como la habilidad artesanal para la construcción de navios de los trabajadores de ese entonces. (12)

Estas dos situaciones dieron origen a la necesidad de establecer un mayor control del comercio marítimo, por parte de España, y para tal efecto estableció el 15 de junio de 1592, el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, que dependía de la Casa de Contratación de Sevilla, y en 1795, se fundaron también los Consulados de Veracruz y Guadalajara, esto se debió principalmente a que el Consulado de México, cuya actuación se había distinguido anteriormente por su honradez y en beneficio para todo el país, empezó a beneficiar y a cuidar en extremo a la capital, en perjuicio del interés general y de los demás lugares de la Nueva España. (13)

(11) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., p.4

(12) Bonilla, Juan De Dios. Historia Marítima de México, México, Ed. Litorales, 1962, p. 100

(13) Bravo Ugarte, José. Compendio de Historia de México, México

Entre las funciones que correspondía conocer a los mencionados consulados fueron: •

"De los pleitos mercantiles, avalúos de los embarques de mercancías para el pago de derechos, seguros marítimos, obras encaminadas a mejorar las condiciones de los puertos y lograr una mayor y correcta estiba en los buques, construcción de caminos y algunos otros - más" (14)

Felipe II, prohibió el 2 de enero de 1593, por Cédula Real, el comercio entre sus Colonias americanas, por lo cual los Consulados establecieron un rígido control y más restricciones al comercio y como consecuencia:

"La Marina Mercante y el comercio de aquel entonces sufrieron mayores pérdidas por las prohibiciones y restricciones, que por los ataques piratas en alta mar, - ya que debido a ellas floreció el contrabando" (15)

Así fue como posteriormente y a través de los años fue muriendo aquel comercio y tráfico marítimo, que tanto hizo florecer en un tiempo a la Nueva España. (16)

-
- (14) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 61
 (15) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., p. 5
 (16) Bonilla, Juan De Dios. Op. Cit. p. 115

México se inició en el área de la materia marítima, con el primer Tratado sobre Construcción Naval y de Navegación, escrito en América, en 1587.

Dicho tratado fue escrito y publicado en la Ciudad de México, el libro fue impreso en la casa de Pedro Ocharte, en el año de 1587, siendo el autor de ésta obra marítima Diego Gracia de Palacio, del Colegio de su Majestad y Oidor de la Real Audiencia de la Nueva España, también desempeñó los cargos de Rector de la Pontificia Universidad de México y Consejero del Santo Oficio.

El Tratado que se titula "Instrucción Náutica para el Buen Vío y Regimiento de las Naos, su traza y Gobierno, conforme a la Altura de México", se encuentra dividido y conformado por cuatro libros y un apéndice. (17)

Sin embargo, a pesar de que fue precisamente en la Nueva España donde se construyeron los primeros navíos y se escribió y publicó el primer Tratado sobre Construcción Naval, dadas las disposiciones restrictivas de la Corona Española, en cuanto al comercio intercolonial, éstas sentaron las bases para el monopolio exclusivo de los peninsulares y de algunos comerciantes de la Nueva España, en perjuicio de las Colonias, y de las misma España.

(17) Ibidem. p. 100
Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante...,
p. 60

Por tal motivo, hacia la segunda mitad del Siglo XVIII, Carlos III de Borbón franqueó el comercio con varios puertos de España; el 16 de octubre de 1765 una Cédula Real eximio a los puertos de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita de solicitar un permiso real para comerciar entre sí, asimismo les rebajó varios impuestos y autorizó a los pobladores de estas islas a llevar sus productos a España.

En 1770 estas concesiones se extendieron a Campeche y Yucatán y en 1774 se reanudó el comercio entre Nueva España, Perú, Nuevo Reino de Granada y Guatemala. (18)

Se autorizó el libre comercio entre España y sus Colonias de América, por lo cual fueron habilitados nuevos puertos de los dos continentes: En Nueva España se habilitó a Soto la Marina; Baja California; Mazatlán; San Blas; Tlaxcala; En España los puertos que realizaron el comercio con las Indias fueron: Alcaques de Tortosa; Gijón; Almería; y Coruña entre otros. (19)

En las Indias podían realizarse en navíos contruidos en España y en las Indias, la tripulación se componía por naturales de una y otra parte.

(18) Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Op. Cit. p. 222
 (19) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante...
 p. 61

Por tal motivo, hacia la segunda mitad del Siglo -- XVIII, Carlos III de Borbón franqueó el comercio con varios puertos de España; el 16 de octubre de 1765 una Cédula Real eximio a los puertos de las islas de Cuba, Santo Domingo, - Puerto Rico, Trinidad y Margarita de solicitar un permiso - real para comerciar entre sí, asimismo les rebajó varios -- impuestos y autorizó a los pobladores de estas islas a llevar sus productos a España.

En 1770 estas concesiones se extendieron a Campeche y Yucatán y en 1774 se reanudó el comercio entre Nueva España, Perú, Nuevo Reino de Granada y Guatemala. (18)

Se autorizó el libre comercio entre España y sus Colonias de América, por lo cual fueron habilitados nuevos puertos en los dos continentes: En Nueva España se habilitó a -- los puertos de La Paz, Baja California; Mazatlán; San Blas; - Sisal; Soto la Marina; Campeche; Tlacotalpan y Altamira, Tamaulipas. En España los puertos que realizaron el comercio con las Indias fueron: Alfaques de Tortosa; Gijón; Almería; - Barcelona y Coruña entre otros. (19)

El tráfico podía realizarse en navíos construidos en España o en las Indias, la tripulación se componía por naturales de una y otra parte.

(18) Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Op. Cit. p. 222

(19) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 61

Se pidió a los Virreyes y gobernadores que fomentarán la construcción de navío en astilleros americanos, la misma Cédula de 1774, autorizaba además introducir en Nueva España y Guatemala oro, plata, moneda, otros metales, géneros y frutos procedentes del Perú, Tierra Firme y Santa Fé.

Sin embargo prohibía la introducción a Tierra Firme, Nueva España y Nueva Granada, de vinos, aguardiente, vinagre, aceite de oliva, aceitunas, pasas y almendras del Perú y Chile. Se prohibió también los plantíos de olivares y viñedos en las Colonias, así como que se exportaran de Nueva España sedas, telas de oro y plata, bordados hechos con hilos de metales preciosos, es decir, se prohibió todo comercio entre las colonias que afectará a las importaciones españolas, y apenas se liberalizaba el tráfico -- de ciertos productos americanos.

En 1782, se dió permiso a todas las colonias para comerciar el trigo y harina donde les conviniera, con toda libertad y franquicia de los derechos de extracción. Esta medida tenía como finalidad reconquistar los mercados del Cáribe, ya que en ese tiempo se encontraban invadidos de harinas provenientes de los Estados Unidos de América, a consecuencia de las trabas comerciales que anteriormente había impuesto la Corona Española frenando el comercio intercolonial.

El 28 de febrero de 1789, se emitió un decreto en el cual la Corona Española autorizaba a Nueva España y a Caracas para comerciar con varios puertos españoles y con los diferentes puertos de Indias en igualdad de condiciones que las otras Colonias.

Asimismo, el decreto antes mencionado dió por terminado el viejo sistema de flotas, que se componía de barcos mercantes y de guerra que viajaban en convoy generalmente una vez al año, y eran los únicos autorizados para transportar las mercancías que entraban y salían de Nueva España.

Este sistema de flotas se estableció a fin de proteger a los barcos mercantes de las constantes incursiones de piratas ingleses y holandeses.

Este sistema, como se ha dicho dio lugar a un monopolio en beneficio de los comerciantes españoles, ya que por medio de éste, siempre controlaron las transacciones comerciales entre España y las Colonias, y al disponerse que el tráfico se realizaría ya en naves sueltas, produjo un descalabro a los intereses de los comerciantes españoles. (20)

Esta serie de disposiciones mejoró sensiblemente las arcas reales y como consecuencia de esto la Corona decidió dar el golpe definitivo a los comerciantes que monopolizaban el comercio; se otorgó permiso a cualquier comerciante de las

(20) Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Op. Cit. pp. 222-223.

Indias para tráfico con todos los puertos habilitados de la Metrópoli en navíos propios, con carga de producciones de las Colonias y retornar con artículos europeos, dando un nuevo matiz al comercio intercontinental.

En efecto, en el transcurso de treinta años, los decretos sobre libre comercio rompieron los esquemas del monopolio construido por más de dos siglos por los comerciantes de Sevilla y Cádiz y sus contrapartes americanos. Una vez roto el monopolio del puerto único para la entrada y salida de mercancías hacia una y otra parte, Cádiz y -- Veracruz, y depuesto el sistema de flotas, que como se ha explicado, era un mecanismo que aseguraban a los comerciantes de Cádiz y México el control de las exportaciones e importaciones, el comercio entró en una nueva fase.

"Los beneficios que tales medidas provocaron fueron numerosos, basta mencionar que Miguel Lerdo de Tejada en su obra 'Comercio Exterior de México desde la Conquista hasta hoy (1521-1853)', señala que de 1728 a 1739, período final de las restricciones, sólo entraron a Veracruz 222 buques; en tanto que en el mismo número de años --- 1784-1795, del período de libertad para el comercio, -- ese número fue de 1142" (21)

(21) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., p.

Todas las disposiciones dictadas por Carlos III, - desde 1765 hasta 1784, así como las dictadas por Carlos IV, tendientes a lograr un comercio hasta cierto punto libre, - en el fondo no modificarón, por tardías, el atraso de las - Colonias españolas, atraso originado por el monopolio a que fue sometido el nuevo mundo por la Corona Española.

"Escasos lustros distaban para que se escuchasen los teñidos de la campana de Dolores y las voces libertarias de Hidalgo, Morelos, Bolívar y O'Higgins". (22)

(22) López Gallo, Manuel. Op. Cit. p. 36

Al inicio de los primeros años de la República la situación de la Marina Nacional era bastante deficiente. Al instalarse la Junta Gubernativa y la Regencia para la administración del México Independiente de acuerdo con -- lo dispuesto en el Plan de Iguala y en los Tratados de -- Córdoba (23), la Regencia nombró a Antonio Medina como -- Secretario de Guerra y Marina, siendo el primero en tener a su cargo los asuntos de la Marina en el México Independiente. (24)

Si bien es cierto que la Marina de Guerra era deficiente al inicio de la vida republicana, más lo fue la Marina Mercante ya que ésta carecía de barcos.

En lo concerniente a la Marina de Guerra, se fija la creación del Almirantazgo el 14 de noviembre de 1821, -- asimismo, es elaborado una relación de jefes, oficiales, -- individuos de tropa y marinería y se enlistan los barcos -- existentes.

De esta manera la Armada naval contaba en ese entonces -- con los siguientes elementos: 1 capitán de navío, 4 capitanes de fragata. 5 tenientes de navío, 2 tenientes de -- fragata, 3 alférez de navío, 1 alférez de fragata, 2 p^lo -- tos de toda clase, 178 individuos de tropa y marinería y -- 52 individuos de maestranza, además de 15 empleados. (25)

(23) Villoro, Luis. "La revolución de la Independencia" Historia General de México, México, El Colegio de México, 1977, T. III, p. 350

(24) Bonilla, Juan De Dios. Op. Cit. p. 212

(25) Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza Marítima del México Independiente y revolucionario. México, Secretaría de Marina, 1970, T. I. p. 108

Los buques con los que se contaban eran:

"En San Blas, 2 corbetas excluidas y al través, 1 bergatín en estado de carenarse, 1 goleta próxima a botarse al agua y dos lanchas de auxilios; en la Laguna de Chapala, 4 lanchas; se suponía que en Campeche debería haber una embarcación menor y en Veracruz una goleta de guerra que reconocía al antiguo gobierno, más un bote de servicio". (26)

En cuanto al comercio marítimo esté se llevaba a -- cabo todavía con embarcaciones españolas y fue en el Pací-- fico donde se mantenía un comercio regular, ya sea con el - Lejano Oriente o con el Perú, en la costa del Pacífico se - encontraban habilitados los puertos de San Blas y Acapulco-- para realizar el tráfico de altura.

Mientras que en el Golfo de México sólo se encontraba habi-- litado para el comercio de altura el Puerto de Veracruz y - el tráfico de cabotaje se realizaba por medio de canoas y - balandros que hacían posible la comunicación marítima con - Campeche. (27)

Como se puede apreciar nuestra Marina dejaba mucho que de-- sear, y esto dió lugar a que se enviara a Eugenio Cortés -- junto con un ayudante del Estado Mayor General a los Estados Unidos de América con el fin de que adquirieran para nuestro

(26) Ibidem. p. 108

(27) Bonilla, Juan De Dios. Op. Cit. pp. 212-213

país una fragata con 34 cañones y 8 corbetas de 20 cañones, para la protección del comercio y seguridad de nuestros litorales.

Sin embargo, por la falta de recursos financieros y de crédito, sólo fue posible adquirir dos goletas y seis balandros cañoneros. (28)

En abril de 1822 fue adquirida una goleta que se llamó "Iguala", destinada a la Armada de México, en la cual se -- izó por vez primera la bandera nacional que surgió del Ejército Trigarante. (29)

El Segundo Secretario de Guerra y Marina de la República Independiente fue José Joaquín de Herrera, quien al rendir su informe al Primer Congreso Mexicano en sesión pública del día 13 de noviembre de 1823, aseguró:

"El gobierno juzga como uno de los medios más pronto y eficaces para tener en pocos años, una marina floreciente, el dispensar toda la protección posible a la mercante: ella será un plantel de donde el Estado se provea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques...estamos en la necesidad de crearlo todo, fiando en lo general la dirección de nuestra marina, a españoles que convencidos de nuestra justicia identifican su suerte a la nuestra, o a extranjeros--

(28) Ibidem. p. 230

(29) Ibidem. p. 214

generosos que se presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia; para lo venidero es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración...El gobierno desea que el Cuerpo Legislativo al ocuparse de las leyes --- fije su atención en las Ordenanzas* con que hoy se gobierna la marina, que no son otros que las españolas de 1793. 'Codigo contradictorio que es uno de los mayores obstáculos que se presentan al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina Militar" (30)

Desde aquellos tiempos se consideraba, como se ha señalado anteriormente que el desarrollo de la Marina dependía de tres elementos a saber:

1. Dar protección creciente a la Marina Mercante con el objeto de tener un plantel de donde la Marina de Guerra se proveyera de los marinos que necesitara;
2. Contar con ayuda extranjera educada y con experiencia para -- trasmitirla al mexicano; y
3. La creación de leyes claras, concisas y terminantes, que no causen confusión y dieran los lineamientos para el desarrollo de la Marina Nacional.

(*) Se referia a las Ordenanzas de Bilbao.

(30) Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano. México, 13 de noviembre de 1823.

Como se puede observar había un gran interés para el florecimiento de la Marina, a parte de su necesidad para el resguardo de la soberanía e independencia del país tan frágil entonces, sin embargo, poco se podría hacer para salvarla de su ruinoso situación, debido principalmente a la inestabilidad económica y política del país.

En no pocas ocasiones la Marina de Guerra sirvió para el traslado de mercancías y personas, a pesar de que se contaba con pocos barcos como eran:

"Un navío, fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneras, dos correos de las Californias y cuatro balandras desarmadas para el año de 1826; estos se utilizaban para mantener la comunicación de los principales puertos del país". (31)

Por otro lado, México a partir de su independencia política de España firma una serie de tratados internacionales, que en muchas ocasiones beneficiaron a los países extranjeros, dentro de estos tratados marítimos comerciales internacionales se encuentran los "Tratados de Amistad Navegación y Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y S.M. el Rey del Reino Unido de la

(31) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., pp. 7-8

de la Gran Bretaña é Irlanda", celebrado el 25 de octubre de 1827. En orden cronológico de 1829 a 1843, se firmaron los siguientes tratados marítimos-comerciales con: S.M. el Rey de los Países Bajos; S.M. el Rey de Hannover; los Estados Unidos; S.M. el Rey de Sajonia y S.A.R. el Principe Co-regente; la República del Perú; S.M.C. la Reina de España; las ciudades libres y Hanseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo; S.M. el Emperador de Austria. (32)

El 18 de marzo de 1830, José Antonio Facio, ante la carencia de un ordenamiento jurídico que diera organización a la Marina Nacional propuso la "Creación de la Ley Orgánica para la Marina Nacional", ésta ley consta de 14 artículos en los cuales establece: que la Armada Naval estará encargada a la Secretaría de Despacho de la Guerra; que la fuerza naval debe establecerse con seis bergantines-goletas de 200 toneladas, con un cañon giratorio de bronce de 18 y setenta plazas, y la asignación de 4 de estos buques al mar del norte. dos al Pacífico, y además dos lanchas de remo sin cubierta y dos botes; enseñanza de la ciencia náutica, de gastos, de maestranza, de buques correo y pensiones de retiro. (33)

(32) López Gallo, Manuel. Op. Cit. p. 62

(33) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.II. pp. 128-13

Sin embargo, esta iniciativa de ley estaba destinada a engrosar los papeles en el cúmulo administrativo de ese período formativo de la República y por consecuencia tormentoso e inestable.

Los problemas enfrentados por México de 1830 a 1840, como fue el caso de la Guerra de Texas en 1836 y después el conflicto sostenido con Francia en lo que se conoce como la Guerra de los Pasteles de 1838 a 1839, se llevó a nuestro país a sufrir grandes pérdidas.

En la primera, la pérdida de una buena porción de territorio mexicano, y en la segunda un prolongado bloqueo a Veracruz por parte de la escuadra francesa, al cual bombardearon y destruyeron, así como la confiscación de buques de guerra y mercantes con todo y sus mercaderías. (34)

En memoria firmada por Juan N. Almonte el 26 de enero de 1840, afirmó lo siguiente:

"...Esa Marina tan interesante en todos los tiempos, pero aún más en los momentos en que nos preparamos a abrir la campaña texana, ha estado constantemente sujeta a vicisitudes por las distintas circunstancias de la República, y principalmente por no habersele dado la debida organización para hacerla estable", y en 1841 declaro que:

"...Si se hubiera decretado la organización de la Marina, no se habría perdido el territorio de Texas, tampoco se habría sustraído de la obediencia del Gobierno el Departamento de Yucatán, no habrían sido bloqueados con impunidad nuestros puertos por las fuerzas navales de la Francia, y por último, - la Marina de Guerra mexicana habría progresado en todos sus ramos, dispensando al comercio su protección, y hoy se hallaría en un estado capaz de florecer, conservando con sus útiles e importantes servicios el decoro y la dignidad nacional..." (35)

Era pues evidente la necesidad de organizar debidamente la Marina Nacional, pero a esta prioridad se -- opuso la lucha por el poder interno y la Guerra de 1847 con Estados Unidos.

Han pasado 25 años desde la independencia, y la incipiente Marina Nacional no ha tenido un sello legítimo, una característica propia, puesto que los servicios se han arreglado a las circunstancias, sin ninguna combinación y sin elementos y el apoyo necesarios para su estabilidad y aprovechamiento, en éste período independiente de México, el objetivo de lograr una Marina orga

(35) Memoria firmada por Juan. Almonte, el 28 de enero de 1841.

nizada de acuerdo a las necesidades del país, se desfigura y desaparece ante las luchas internas y la agresión constante del exterior.

Puede decirse que con la invasión yanqui terminó el primer ciclo en la vida de la Marina Nacional, la cual se caracterizó como se ha dicho, por su desorganización, desde el momento de su creación.

Dentro de los primeros pasos encaminados a regular y especialmente a resolver el problema de nuestra Marina Nacional los dió Antonio López de Santa Anna, Presidente de la República, que el 27 de octubre de 1853 extiende el "Reglamento para el Buen Orden y Policía de los Puertos del Mar", documento importante, porque distingue en concreto el derecho privado de los mexicanos de nacimiento al mando y cargo de los buques nacionales, además este reglamento obligaba a solicitar y obtener la carta de ciudadanía a los extranjeros, y enfoca desde entonces el problema de la obtención de marinos; y la necesidad de que los elementos nacidos en el país que habrían de comandar los barcos, era condición indispensable que posean pericia, derivada está de la experiencia y de los conocimientos adquiridos en la escuela náutica. (36)

(36) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.I. p. 191

El mismo López de Santa Anna, dispuso el 30 de enero de 1854, la emisión del "Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana", sin duda el primer paso para el desarrollo de nuestra Marina Mercante. En ella se establecían los requisitos del tráfico mercantil, se señalan reglas para reconocer el pabellón del buque, se reserva el tráfico de cabotaje para los barcos mexicanos, y es de singular interés porque en su artículo 5o., se establecen las bases para catalogar a un buque como mexicano y la tripulación que ha de portar, de esta manera se crean los antecedentes -- del artículo 32o., de la Constitución de 1917, que nos rige actualmente. (37)

El artículo 5o., de la Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana, dice:

"Artículo 5o. Se considera como buques mexicanos -- para los efectos de esta ley, los que lo son en la actualidad conforme a las disposiciones hasta su -- publicación, los construidos en la República, o -- apresados al enemigo por buques de guerra o corsarios y declarados buena presa por los tribunales -- competentes, siempre que, además pertenezcan exclu

(37) Bonilla, Juan De Dios. Op. Cit. pp. 295-300.

sivamente a mexicanos y tengan por los menos las dos terceras - partes de tripulación compuesta de mexicanos, siendo además --- mexicanos sus respectivos capitanes" (38)

Asimismo, el 30 de enero de 1854, se decretó la organización de la Marina de Guerra, donde se establecía la planta de los buques y del personal tanto en las embarcaciones como en las dependencias de la Marina. (39)

El 16 de mayo de 1854 vió la luz el primer Código de Comercio en nuestro país, conocido más por el nombre de su autor como Código Lares. (40)

El mismo Antonio López de Santa Anna, decretó el 28 de diciembre de 1854, que se estableciera una Escuela Náutica para la enseñanza de la juventud que se destine a la Marina Nacional, en la Isla del Carmen, por otro lado, en esta misma Isla se estableció la primera Escuela Naval. (41)

En el mes de mayo de 1857, Ignacio Comonfort, Presidente de la República, decretó el establecimiento de dos Escuelas Náuticas: - una en Mazatlán y la otra que se ubicó en la fortaleza de San Juan de Ulúa. Estas escuelas eran costeadas por el Gobierno Federal. (42)

(38) Ibidem. p. 297.

(39) Ibidem. p. 301.

(40) Ibidem. p. 305-306

Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 62

(41) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina..., p. 10

(42) Ibidem. p. 10

Sin embargo, la evolución de la Marina fue raquítica ya -- que si durante la República los vaivenes políticos impiden la consolidación de una Marina Nacional, la invasión norteamericana -- primero y la intervención francesa proseguida por el Segundo Imperio más tarde, nulifican las posibilidades de adquisición de na--ves, **estancando el desarrollo de la marina.**

Durante el Imperio de Maximiliano se establece la creación del Ministerio Interino de Negocios Extranjeros y Marina, que bajo los auspicios del Archiduque, que como marino que fué se ocupó de formular reglamentos y decretos que, sin cumplimiento real, -- constituyen otra de sus tantas quimeras.

Entre los documentos elaborados se encuentran dos bastantes importantes por su contenido:

1. "Organización de las Matrículas para el alistamiento de la -- gente de mar"

Este documento consta de 49 artículos que se refieren a las profesiones marítimas; sobre la inscripción marinera, y sobre ésto basta para darse cuenta de que abarca a la gente del mar; de que elabora una catalogación en donde considera a los obreros de las profesiones o a los aprendices de obreros; habla -- de los separados del servicio; y en fin marca un método para llamar a la marina a los ciudadanos.

2. "Decreto para las primas que se conceden a los buques nacionales que hagan viajes de altura"

Este consistió en conceder primas, para estimular la navegación mercante nacional, ambos documentos se encuentran fechados al 1º de noviembre de 1865.

La vigencia de esta legislación fue la misma que tuvo Maximiliano en nuestro país.

Así pues, el desarrollo de la Marina Nacional de Guerra y Mercante, desde la independencia hasta 1880 aproximadamente fue muy exigua. Referente a la Marina Mercante esta se integraba de pocas embarcaciones de vela, balandros, barcos de cruz y pailebots, en ambas costas, que se dedicaban a un servicio de cabotaje muy raquítico y más raquítico aún, fue el tráfico de altura, y fue hasta que llegó la navegación a vapor cuando comenzó a desarrollarse la Marina Mercante Nacional aunque muy lentamente.

El Gobierno Mexicano siguió una política de incentivos a grandes compañías navieras extranjeras con el objeto de que tocaran puertos mexicanos.

Gracias a este tipo de incentivos, la primera línea de navegación que llegó periódicamente a los puertos mexicanos después de la independencia, fue la de la compañía prusiana de Eberfel, que comunicaba a Veracruz con Inglaterra, a través de buques de vela, esta compañía se denominaba como "Las Indias Occidentales".

Hacia el año de 1841, el tráfico marítimo se incrementó y la compañía llamada "Mala Real Inglesa" inició la comunicación - entre Southampton, Veracruz y Tampico, con escala en las Antillas.

En este itinerario la compañía inglesa transportaba pasajeros, correspondencia y valores.

En los siguientes años se establecieron nuevas líneas de vapores que mantenían la comunicación marítima entre las costas del país y las europeas, entre estas se encuentran:

"La de las Indias Occidentales y México; la de la India occidental y el Pacífico; la de López y Compañía y la Compañía General Transatlántica Francesa" (43)

En ese tiempo el gobierno se concretó a otorgar ciertas exenciones, franquicias y algunas rebajas de impuestos, y no proporcionaba subvenciones en dinero.

Las facilidades que otorgaba el Gobierno Mexicano variaba de acuerdo a lo que transportaba la compañía naviera:

- a) Cuando condujeran pasajeros y correspondencia, a la Compañía Transportadora se le eximía del pago de los derechos de tonelaje, pilotaje, anclaje y faro; y
- b) Cuando transportara mercancías sujetas a derechos, los beneficios que obtenía el gobierno, se referían al pago de tonelaje.

(43) López Rosado, Diego G. Op. Cit. p. 63

Pero en la práctica, este tipo de incentivos no fue suficiente para incrementar la navegación, por tal motivo el gobierno se vió en la necesidad de otorgar otro tipo de estímulos a las líneas navieras a base de proporcionar subvenciones a toda compañía naviera que quisiera tocar puertos mexicanos.

Entre las empresas que suscribieron este tipo de contrato se encuentran:

- a) La Compañía norteamericana de "Alexander and Sons". que firmó el primer contrato de este tipo de estímulos, el 24 de diciembre de 1867, obligándose a establecer una línea de navegación que uniera a Veracruz con el puerto de Nueva York, tocando Sisal. El Gobierno Mexicano se comprometió a pagar a la empresa un subsidio de 2,200 pesos por cada viaje redondo, así como se le eximía de diversos impuestos.
- b) En el año de 1873 se otorgó concesión a la misma compañía -- para que estableciera una segunda línea, que uniera a Nueva Orleans con Veracruz, tocando Tuxpan y Tampico; y por ella se daba una subvención de \$ 1,800.00 pesos por viaje redondo. (44)

Gracias a la Política del Gobierno de otorgar subsidios, a partir de entonces fue cada vez mayor el número de líneas de vapores que, con el deseo de obtener estos beneficios, establecieron comunicación con los puertos nacionales.

Ibidem. p. 63

Benilla, Juan De Dios. Op. Cit. pp. 411-414

Ya con Porfirio Díaz como Presidente de la República - la Marina Mercante Nacional experimentó un desarrollo considerable a saber:

- a) El 8 de julio de 1880, mediante decreto establece las Escuelas Náuticas en Campeche y Mazatlán, en éstas escuelas se preparaban pilotos para la Marina Mercante.
- b) El 23 de abril de 1887, también mediante decretó establece la Escuela Naval Militar de Veracruz, la cual tenía por objeto - preparar personal marino para la armada así como para la Marina Mercante. (45)
- c) Se legisló de acuerdo a las necesidades del país, y así el 20 de abril de 1884 aparece el Código de Comercio y el 15 de septiembre de 1884 apareció el Código sobre Materia Marítima.
- d) Gracias a los estímulos a la Marina Mercante durante el porfirato se crearon varias compañías navieras mexicanas.

La Compañía Trasatlántica Mexicana, se inauguró en 1882; la Compañía Mexicana de Navegación, que se creó en 1884; y la Compañía Naviera del Pacífico, éstas compañías a excepción - de la primera, que quebró cuatro años más tarde, dieron un - servicio durante unos cuarenta años aproximadamente, después por perder sus buques en el mar o por viejos, éstas compañías dejaron de dar servicio. (46)

(45) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.II. pp.183-184

(46) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., pp. 12-13

Gracias a los estímulos y subvenciones otorgados por el Gobierno Federal para estimular la navegación marítima de altura y cabotaje, tanto a compañías extranjeras como nacionales, el tráfico marítimo se incrementó notablemente ya que de:

"27,867 embarcaciones que entraron a los puertos mexicanos en el quinquenio 1893-1897, el número se elevó a 39,044 en el de --- 1903-1907" (47)

Al incrementarse el tráfico marítimo, el Gobierno Mexicano se vió en la necesidad de acondicionar los puertos para que prestarán un servicio eficiente, tanto al tráfico de cabotaje como al de altura, de esta manera se acondicionó los puertos de:

"Acuerdo al comercio internacional del país, lo que se hizo en --- Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, a través de la Casa Inglesa F.S. PEARSON AND SONS, LTD". (48)

(47) López Rosado, Diego G. Op. Cit. p. 119.

(48) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 64.

Con el inicio de la Revolución Mexicana de 1910, la Marina Nacional se vió estancada, la Marina Mercante se utilizó como transporte de tropas de uno a otro lado del territorio mexicano. Mientras que la Marina de Guerra tuvo que enfrentar con gran heroísmo la intervención norteamericana, trabándose con ésta, en lucha desigual.

Los norteamericanos destrozaron las obras portuarias de Veracruz y Tampico y se apoderaron también de buques mexicanos. (49)

Al triunfo del Ejército Constitucionalista, al mando de Venustiano Carranza, una nueva etapa esperaba al pueblo mexicano. Etapa que sentaría sus bases en la Constitución Política de nuestro país.

Al consolidarse en el poder, Venustiano Carranza convoca por medio de decretos del 14 y del 19 de septiembre de 1916 a un Congreso Constituyente que debe reunirse para reformar la Constitución de 1857.

Se fijó el 1º de diciembre de 1916, como apertura de los trabajos del Congreso Constituyente, para finalizar el 31 de enero de 1917.

Dado que el historial de Marina Nacional está plagado de incidentes, abusos cometidos por extranjeros, y ante la imposibilidad de evitarlo en tanto no existiera una ley que apoyara y

(49) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., p. 15.

protegiera con firmeza al compatriota, que siempre era relegado en los puestos de mando de los navíos. .

Venustiano Carranza sienta las bases para disipar la discriminación de quienes en su propio país viven en desventaja, al lograr:

"...que se incluirá en la Constitución Política del País el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar -- cargos dentro de los buques mercantes nacionales. Lo que -- fue establecido en el artículo 32o." (50)

La comisión encargada del estudio del artículo 32o., -- quedó integrada por Francisco J. Mújica, Alberto Román, Luis G. Monzón, Enrique Recio y Enrique Colunga. (51)

El artículo 32o., tal y como se promulga en la Constitución de 1917, dice:

"Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y -- para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno - en que no sea indispensable la calidad de ciudadano; en -- tiempos de paz ningún extranjero podrá servir en el ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para de-

(50) Ibidem. p, 15

(51) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.I. p. 244

sempeñar otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esa misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación" (52)

Con el transcurso de los años, el artículo 32o., obtiene dos reformas: la primera de ellas el 10 de diciembre de 1934, durante la gestión de Lázaro Cárdenas se decreta que para ocupar el cargo de capitán de puerto y todos los servicios de practicaaje, así como las funciones de agente aduanal en el territorio mexicano, también es requisito indispensable ser mexicano por nacimiento; y siendo Presidente de la República Manuel Avila Camacho, el 31 de diciembre de 1943, añade la mexicanidad obligatoria a la fuerza aérea, servicios de practicaaje y comandante de aeródromo.

El texto actual del artículo 32o., dice actualmente:

"...Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecanicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana..." (53)

(52) Ibidem. T. II. Documento No. 68, pp. 250-251

(53) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, Secretaría de Gobernación, 1983. p. 62

El 1^a de junio de 1917*, capitanes mexicanos toman posesión de los barcos; así José del Carmen Solís recibe el B/M "MEXICO", - Armando Ascorve recibe el B/M "COAHUILA" y Rafael Izaguirre Castañares el B/M "TABASCO", entre otros.

Es precisamente el B/M "TABASCO", que navegó por primera vez acatando las disposiciones del artículo 32o., día glorioso para la Marina Mercante el 3 de junio de 1917. (54)

El 25 de diciembre de 1917, de acuerdo a la Ley de Secretarías de Estado, la Marina Mercante salió de la Secretaría de Guerra y Marina, para incorporarse a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

De acuerdo al artículo 32o., constitucional, sobre la calidad de ser mexicanos por nacimiento para desempeñar los cargos de capitanes, pilotos, maquinistas, en buques mercantes mexicanos y ante la necesidad de contar con personal preparado en cuestiones del mar, se creó la "Escuela de Comercio y Náutica" inaugurada en enero de 1919 en el Puerto de Veracruz, por sus iniciadores Tristán Canales y Fernando Siliceo, con el apoyo de la Cámara de Comercio de Veracruz. Actualmente dicha escuela lleva el nombre de uno de sus fundadores Fernando Siliceo.

En 1945 se estableció una Escuela Náutica en Tampico bajo los auspicios del Instituto de Ciencias y Etnología de Tampico. (55)

(54) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.I. p. 246.

(55) Bonilla, Juan De Dios. Op. Cit. pp. 357-362.

A iniciativa de Juan De Dios Bonilla, Senador por el Estado de Veracruz, ante las Comisiones Unidas de Gobernación y Puntos -- Constitucionales del Senado de la República, se estudió el proyecto de creación del Departamento Autónomo de Marina, y para el 30 de diciembre de 1939, se expidió la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en la que se estableció el Departamento Autónomo de Marina, que empezó a funcionar el 1^a de enero de 1940, siendo designado como su titular Roberto Gómez Maqueo y Antonio Vásquez del Mercado quedó como Secretario General. (56)

A escaso un año de la creación del Departamento Autónomo de Marina, siendo ya Presidente Constitucional Manuel Avila Camacho, se expidió el decreto que reformo la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creándose la Secretaría de Marina en lugar del Departamento de Marina.

El primer Secretario de Marina fue Heriberto Jara.

En el año de 1941, Manuel Avila Camacho emitió un decreto - en base al Derecho de Angarfa por el cual los buques extranjeros que se encontrarán en puertos mexicanos y que además pertenecieran a los países beligerantes, se integraran a la Marina Mercante Nacional, con lo que se aumento el tonelaje en alrededor de ciento-noventa mil toneladas en el año de 1942. (57)

(56) Ibidem. pp. 680-682.

(57) Ibidem. p. 668.

El 11 de abril de 1942, se acordó por el Presidente de la República, Manuel Avila Camacho, que el 1^a de junio de cada año se celebraría el día de la Marina Nacional. (58)

Durante el año de 1949 se estableció la Compañía de Servicios Marítimos de México, a iniciativa particular de Oscar Schinler. Esto significó un interés importante de la iniciativa privada en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. (59)

Durante el período del Presidente Adolfo Ruiz Cortines, se puso en práctica un programa que se denominó "La Marcha al Mar" y una de las partes más importantes de este programa es sin duda alguna aquella parte que fue cubierta por el "Programa de Progreso Marítimo de México".

El Programa de Progreso Marítimo de México comprendía el desarrollo integral de la economía nacional, es decir, la relación que existe entre el tráfico y los recursos marítimos con las relaciones mutuales entre puerto y hinterland.

El estudio de este programa fue confiado a los "Netherlands Engineering Consultants-NEDECO", quienes de acuerdo con el Gobierno Federal, realizarían los estudios referentes al Programa General de Fomento de los Puertos Mexicanos, denominado: "Programa de Progreso Marítimo de México"

(58) Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. T.I. p. 270.

(59) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la..., p. 19

Entre los estudios que realizaría la NEDECO se encontraban:

- "I. Un Estudio General de dicho Programa de Fomento; y
- II. Un Estudio especial de problemas individuales de algunos -- puertos". (60)

En el convenio suscrito entre México y NEDECO se había establecido que con relación al Estudio General se especificaría lo siguiente:

- "1. NEDECO estudiará el problema de Fomento de los Puertos Mexicanos, en sus distintos aspectos técnicos y económicos, con el objeto de formular su opinión razonada sobre el Programa General arriba mencionado, y de definir el orden en que deba realizarse dicho programa.
- '2. El estudio comprenderá entre otros un examen general de las siguientes cuestiones particulares:
 - a. La función que podrán desempeñar los principales puertos existentes en la economía actual y futura del país, teniendo en cuenta las diferentes posibilidades agrícolas, mineras e industriales; zonas de influencia local y nacional;
 - b. Las obras y medidas que en vista de dicha función se imponen con respecto a las comunicaciones con las zonas de influencia; eventualmente en combinación con proyectos -

(60) Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México
La Haya, NEDECO, 1955. h. V.

de fomento de las zonas de influencia locales;

- c. Las obras y medidas que en vista de esta función se imponen con respecto al buen funcionamiento de los puertos mismos; obras exteriores e interiores de ingeniería civil; mantenimiento de las profundidades; maquinaria y edificios portuarios; administración y explotación del puerto; obras y medidas indispensables de urbanismo y salubridad.
- d. La oportunidad actual o futura de la creación de algunos nuevos puertos de altura;
- e. El problema del cabotaje y la utilidad de la construcción de puertos especiales de cabotaje o de refugio.
- f. Las instalaciones de reparaciones navales.
- g. El desarrollo de la navegación nacional mexicana.
- h. El desarrollo de la construcción naval mexicana; y
- i. El desarrollo de la pesca nacional mexicana.

"El Estudios Especial se refería a una serie de asuntos relacionados a proyectos ya elaborados, sobre los cuales el Gobierno Mexicano quería saber la opinión de NEDECO" (61)

El informe fue impreso en lengua española durante el mes de mayo de 1955, y el cual se componía de cuatro partes:

"La Parte I trata como problema general las condiciones en el Hinterland y su influencia sobre el transporte así como el desarrollo

(61) Ibidem. h. VI-VII.

de los puertos y del tráfico marítimo.

'En la Parte II la misión examina por separado las actuales condiciones y las necesidades futuras de cada uno de los principales puertos mexicanos.

'La Parte III contiene consideraciones y conclusiones sobre diferentes problemas especiales que tienen que ser tratados en relación con el Programa de Progreso Marítimo.

'La Parte IV, finalmente, da la opinión de la Misión sobre los aspectos económicos y financieros de este programa, una estimación de las inversiones necesarias por cuanto se justifican dentro del cuadro de la economía nacional mexicana, así como consideraciones sobre la manera apropiada de su financiación" (62)

Podemos decir, sin riesgo a equivocarnos, que el Programa de Progreso Marítimo, es el más ambicioso que se haya hecho en la Historia Marítima de México.

Sin embargo, dicho programa no se llevo a cabo a pesar de su gran importancia para el desarrollo del tráfico marítimo y de los puertos. Las razones del fracaso de este programa las señala José Eusebio Salgado y Salgado al afirmar lo siguiente:

"Al General Sánchez Taboada le correspondió presentar en el Gobierno de Ruiz Cortinez el 'Programa del Progreso Marítimo de México', la 'Marcha al Mar', que de haberse llevado a cabo no tendríamos muchos de los problemas que hoy día confrontamos. Tal fracaso se debió en --

(62) Ibidem., p. 4

gran medida por la muerte de su defensor el General Sánchez Taboada, pero también porque nunca se cumplió con uno de sus más importantes enunciados, que era la coordinación..." (63)

El 18 de septiembre de 1958, se constituye la empresa -- Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM), la principal compañía naviera, de carga general, existente hoy día en nuestro país. En 1960 T.M.M., adquiere la Línea Mexicana (Mexican Line) propiedad de intereses noruegos y americanos.

Más tarde se crean las empresas Marítima Mexicana y Servicios -- Marítimos, con el fin de cubrir las necesidades de transporte -- marítimo del litoral mexicano del Pacífico con Puertos Centro y Sud-americanos.

En 1962, T.M.M., se constituye en empresa de economía mixta al adquirir el Gobierno Federal el 30 % de su capital social, -- siendo suscritas las acciones por partes iguales por el Banco -- Nacional de Comercio Exterior, S.A., Nacional Financiera, S.A., y Banco Nacional de México, S.A. (64)

En efecto, durante la gestión presidencial de Adolfo López Mateos, se reorganizó la Secretaría de Marina, vió la luz la --- Compañía Naviera Transportación Marítima Mexicana, S.A., de participación estatal minoritaria y además:

"emitió en 1963 la Ley de Navegación y Comercio Marítimos actualmente en vigor; estableció el Servicio de Transbordadores para comunicar la Península de Baja California con el -- resto del país" (65)

(63) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 70

(64) Folleto informativo del Grupo de Transportación Marítima Mexicana, S/E. p

(65) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 71

Durante el gobierno del Presidente Gustavo Díaz Ordaz, el -- desarrollo de la Marina Nacional fue relativamente poco, ocasionando una vez más su rezago, sin embargo, como se ha visto a lo largo del presente capítulo poco se ha hecho concretamente por resolver el problema marítimo.

La década de los setenta ha visto cambios obligados dado los problemas que cada vez se agudizaban más, estos cambios en vez de -- solucionar con eficacia los problemas, sólo han servido como paliativo. Entre estos se encuentran la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, el establecimiento de zonas francas en algunos -- puertos del país y el establecimiento de Empresas de Servicios Portuarios, todos ellos realizados durante el Régimen de Luis Echeverría A. (66) Sin embargo, estas medidas adoptadas no fueron suficientes para solucionar el problema marítimo que afronta nuestro país.

Durante el Régimen de José López Portillo, la Administración Pública fue objeto de cambios profundos.

El 29 de diciembre de 1976 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el decreto por el cual se abroga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 23 de diciembre de 1958, y en su lugar se emitió la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. (67)

Al entrar en vigor esta ley, la infraestructura de los puertos y la administración de los puertos, así como el fomento de la -- Marina Mercante paso a ser función de la Secretaría de Comunicaciones

(66) Ibidem. pp. 71-72

(67) "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal" Diario Oficial, Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, Miércoles 29 de diciembre de 1976, pp. 2-16

y Transportes, dichas funciones, como anteriormente se ha explicado las realizaba la Secretaria de Marina. (68)

Con base en el artículo 14^o, de la ley se creó la Subsecretaria de Puertos y Marina Mercante.

Asimismo, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), que se creó por acuerdo verbal del Presidente -- Adolfo López Mateos en 1963, dentro del seno del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., al crearse el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), CONAFLEMAR paso a este organismo y en 1978 paso a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quedando en -- 1983 integrada a la Dirección General de Marina Mercante, de dicha Secretaría.

En 1985, se unificaron las Comisiones Nacionales de Marina Mercante y Fletes Marítimos, por medio del Decreto -- por el cual se reforman los artículos 13 al 18 del Capítu lo II, de la Comisión Nacional de Marina Mercante, así co mo del Reglamento a los capítulos 3^o, 4^o, y 5^o, de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, y que se publi có el 22 de julio de 1985, en el Diario Oficial de la Fe deración.

El nombre oficial que se dio al nuevo Órgano consultivo es el de Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes-Marítimos.

La Comisión tiene el carácter de Órgano consultivo - de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, con - la finalidad de que emita su opinión sobre los asuntos - que estén sometidos a su consideración. En la Comisión - se encuentra una representación múltiple, al estar inte - grado en ella, las autoridades navieras y los usuarios.

Entre las funciones que tiene dicha Comisión encon-- tramos las siguientes: estudios relativos a fletes marí - timos, a los servicios de transporte marítimo, a los -- acuerdos internacionales y los relativos a la reserva - de carga, así como la elaboración de estadísticas que - permitan coordinar y formular políticas y programas de - fomento para el desarrollo de la Marina Mercante Mexica - na.(69)

(69) "Decreto por el que se reforma los artículos 13 al 18 del capítulo II, de la Comisión Nacional de Marina - Mercante, del Reglamento a los Capítulos 3º, 4º y 5º de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante". Diario Oficial. Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lunes 22 de julio de 1985. pp.

Asimismo, y con el fin de proporcionar una eficiente - administración de las embarcaciones destinadas al servi-- cio de transbordadores, el Gobierno Federal creó un orga-- nismo dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes, denominado Servicios de Transbordadores. (70)

El 1º de junio de 1979, se presenta al Jefe de la Na-- ción, los "Lineamientos de Política y Programa para el De-- sarrollo de la Marina Mercante", este plan fue tomado del trabajo presentado por José Eusebio Salgado y Salgado, -- "El Transporte Marítimo como factor de Desarrollo Nacion-- al", ponencia que ofreció en el Seminario "México y los-- Recursos del Mar" que se celebró en la Coordinación de Hu-- manidades de la U.N.A.M., el 28 de noviembre de 1978. (71)

El 6 de julio de 1979, se emitió un decretó por medio-- del Diario Oficial por el cual se dió a conocer el Regla-- mento para el transporte multimodal internacional median-- te el uso de contenedores", y se estableció el Organismo-- Público Descentralizado Multimodal Transístmico. (72)

(70) Ibidem. p.48

(71) Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo-- como factor de desarrollo nacional; hacia una política na-- cional de transporte marítimo" Relaciones Internacionales México, U.N.A.M., Vol. VII. VII, No. 28 enero-marzo de 1980, p. 5

(72) "Decreto por el que se crea un Organismo Público Descentra-- lizado, que se denominará Servicio Multimodal Transístmico" Diario Oficial, México, Jueves 10 de enero de 1980, p. 22

Asimismo, por decreto publicad6 en el Diario Oficial se establecieron "Los est6mulos fiscales para fomentar la creaci6n y ampliaci6n de empresas mar6timas mexicanas". (73)

La "Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana" (74) - y finalmente el "Programa de fomentos para la Industria Naval".(75)

Como se puede observar en el sexenio pasado, en el cual funkci6 como Presidente de la Rep6blica el C. Jos6 L6pez Portillo, - quien tuvo mucho inter6s en los problemas mar6timos, lo cual lo llev6 a instrumentar una serie de medidas tendientes a lograr el desarrollo de la Marina Mercante, para lo cual se dieron los pasos jur6dicos necesarios, como anteriormente se ha se6alado.

De igual manera, se empieza a incrementar el inter6s por parte de la iniciativa privada hacia el transporte mar6timo, ya que se observa el surgimiento de varias empresas navieras nacionales, sumando en esa 6poca 19 empresas navieras mexicanas. (76)

(73) "Decreto que establece los est6mulos fiscales para fomentar la creaci6n y ampliaci6n de Empresas Mar6timas Mexicanas y la utilizaci6n de sus servicios para el transporte de mercanc6as", Diario Oficial, M6xico, Mi6rcoles 26 de noviembre de 1980, pp. 4-7.

(74) "Ley para el desarrollo de la Marina Mercante" Diario Oficial, M6xico, Jueves 8 de enero de 1981, pp. 17-18.

(75) "Programa de fomento para la Industria Naval", Diario Oficial, M6xico, Martes 21 de julio de 1981, pp. 7-12.

(76) "Bolet6n Informativo sobre transporte Mar6timo", M6xico, Comisi6n Nacional de Fletes Mar6timos, V.II, No. 1.

Durante 1982 el país se vió envuelto en la más grave crisis económica desde la Revolución Mexicana, crisis económica que -- obligó al Gobierno Federal a adoptar una serie de medidas drásticas para sortear la grave situación económica por la cual --- atravieza nuestro país.

En efecto, el gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, pretendió por medio de la reducción del gasto público, topes salariales a los trabajadores del país, estímulos e incentivos fiscales a la iniciativa privada, apertura a la inversión extranjera directa para participar en empresas establecidas en nuestro país hasta en un 100 % del capital, aumento en los precios de los servicios públicos que proporciona el gobierno federal, reprivatización de empresas públicas, y otro tipo de políticas -- llevar adelante al país.

En este marco de problemas económicas el desarrollo de la Marina Mercante, se vislumbró desolador, ya que otros sectores -- eran la prioridad inmediata del gobierno actual como es el adelgazamiento del sector público, la reestructuración de la deuda externa, la reconstrucción de importantes sectores de la Ciudad de México, debido a los sismos de septiembre de 1985 y la reconversión industrial.

En este contexto, el desarrollo integral de la Marina Mercante fué abandonado una vez más , al no darsele la debida atención que le corresponde, tal y como está sucediendo actualmente.

Cabe señalar, que el descuido de nuestra Marina Mercante, por parte de la presente administración se empieza a manifestar el martes 29 de marzo de 1983, fecha en que Miguel de la Madrid Hurtado, expidió el "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes", publicado en el Diario Oficial de la Federación en el cual desaparece la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, quedando en su lugar tres Direcciones Generales :

- a). De Obras Marítimas;
- b). De Marina Mercante; y
- c). De Operación y Desarrollo Portuario. (77)

Si en el sexenio pasado se había comprendido la necesidad de agrupar en un sólo organismo los elementos componentes -- del sector marítimo, tal y como lo fue la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, ahora ha pasado a ser una Dirección más de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, documento -- que estableció los lineamientos a seguir para el desarrollo de nuestro país en el presente sexenio, se describió la situación de la Marina Mercante puntualizando lo siguiente :

(77) "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes" Diario Oficial, Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, Martes 29 de marzo de 1983, pp. 8-41.

"El transporte de mercancías de nuestro comercio exterior ascendió a 120 millones de toneladas, donde el movimiento vía marítima es del orden de 100 millones habiendo experimentado un crecimiento acelerado debido a la exportación petrolera. En estos movimientos se tiene una gran dependencia de flotas extranjeras pues atiende a más del 85%, debido a nuestra incipiente Marina Mercante. Asimismo, se presentan problemas de congestión e ineficiencia en las terminales portuarias y terrestres". (78)

Como se puede ver el diagnóstico que estableció el Plan Nacional de Desarrollo, es correcto, sin embargo, una cosa es describir el problema y otro muy diferente es solucionarlo, y entre los lineamientos de estrategia del Plan se aseguró que :

"La Marina Mercante Nacional será fortalecida para que movilice un mayor porcentaje de carga objeto del comercio exterior de México, y así contribuya a reducir la dependencia externa".(79)

(78) Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. "Sistema Integral de Transportes", México, Secretaría de Programación y Presupuesto; 1983, p. 352

(79) Ibidem. p. 356.

Como se recordará estas frases han sido repetidas a lo largo del período independiente de México, desde hace 178 años y nunca se ha hecho algo significativo para realizarlo.

Entre las líneas de acción que presentó dicho documento, para el desarrollo del transporte marítimo se encuentran :

- 'a). Consolidar la primera etapa de los puertos industriales, terminando en el menor plazo las obras en Altamira y Lázaro Cárdenas.
- 'b). Construir terminales especializadas y de usos múltiples para atender movimientos de contenedores, cereales y minerales, y para apoyar el desarrollo del transporte multimodal. Asimismo, ampliar la capacidad de almacenamiento y desalojo de los puertos comerciales y petroleros actuales y mejorar las instalaciones portuarias de carga y descarga para apoyar el transporte de cabotaje.
- 'c). Aumentar la seguridad y productividad del sistema portuario, así como sus medios y procedimientos administrativo-operativos.
- 'd). Aprovechar los movimientos petroleros, la reserva de carga y los contratos de fletamento a largo plazo, concertados con los grandes usuarios del Sector Público, para fortalecer la posición de las navieras nacionales a efecto de impulsar la participación de éstas, tanto en el desarrollo del cabotaje como en la navegación de

altura. A su vez, apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, coordinando a los usuarios para sustituir importaciones y fomentar el control de -- fletes y seguros" (80)

En general esta es la estrategia que se marcó para la Marina Mercante Nacional para la presente administración.

Sin embargo a pesar de que se establecieron las líneas generales de acción para el desarrollo de nuestra Marina Mercante, dadas las condiciones económicas del país así como el poco interés y desconocimiento del sector marítimo del actual gobierno, poco se ha hecho en la práctica.

Es cierto que el número de empresas navieras ha crecido considerablemente en los últimos años, pasando de 19 empresas en 1982 a 72 en 1988, es decir, se incrementó el número de empresas en un 200% aproximadamente asimismo el tonelaje de Registro Bruto de la Marina Mercante Mexicana, tuvo un aumento importante, ya que en 1981 ascendió a la cantidad de 1'049,860 toneladas de Registro Bruto y en 1988 llegó a 2'006,072.000 tone

ladas de Registro Bruto, el incremento del tonelaje fué de un 100 % aproximadamente. (81)

Cabe señalar, que a pesar del avance que ha experimentado la Marina Mercante Mexicana, no ha sido paralelo al aumento de las exportaciones e importaciones mexicanas, ya que con la capacidad de bodegas que poseen las embarcaciones mexicanas, no es posible satisfacer los requerimientos de nuestro comercio exterior, continuando aún la dependencia estructural de flotas mercantes extranjeras, con la consiguiente fuga de divisas por pagos cuantiosos por concepto de fletes marítimos.

En virtud de lo anterior, es impostergable volver la atención al sector marítimo, ya que nuestro país debe ser marítimo por naturaleza, considerando los grandes recursos marinos de que disponemos actualmente y que debido a factores tales como ineficiencia, desconocimiento, corrupción y centralización no se han aprovechado adecuadamente.

Por esta razón el objeto central de esta tesis es precisamente exponer la situación actual de la actividad marítima, -

(81) Información proporcionada por el Departamento del Registro Público Federal de la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

principalmente en lo que se refiere a la Marina Mercante Nacional , para proponer algunas políticas que contribuyan a reducir nuestra dependencia de embarcaciones de -- bandera extranjera, con el consiguiente beneficio económico para nuestro país y la creación de fuentes de trabajo.

2. LA EMPRESA MARITIMA.

2.1. Su Integración, formación y concepto.

La empresa marítima se define de acuerdo a lo establecido en las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 127 como el:

"conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo" (1)

Es decir, que la integración de estos elementos señalados dan forma a la creación de una organización moderna cuyo objetivo esencial es la explotación de uno o más buques - dedicados a la actividad comercial marítima.

En efecto, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo al establecer esta definición de la empresa marítima, le otorga el lugar principal de toda actividad del comercio-marítimo. (2)

Como el objetivo principal de la empresa marítima es la explotación comercial de uno o más buques, ésta requerirá necesariamente de cuatro elementos imprescindibles para llevar a efecto dicha actividad, estos elementos necesarios para la formación de toda empresa marítima

-
- (1) "Ley de Navegación y Comercio Marítimo", Código de Comercio y Leyes Complementarias, México, Ed. Porrúa, 1983, Art. 127.
- (2) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, Ed. Herrero, 1970, p. 588

son los siguientes:

- a). El Armador;
- b). El personal de buque: oficialidad y tripulación;
- c). El personal de tierra; y
- d). Los agentes marítimos.

La integración de estos elementos es esencial, ya que su importancia dentro de la empresa es decisiva para alcanzar los objetivos de toda organización marítima --- dedicada a la explotación comercial de buques, y si uno de estos elementos no cumple con su cometido

"...lógicamente la empresa marítima fracasara, pues no cuenta con el apoyo necesario para realizar sus fines propios" (3)

De lo anterior se desprende que la

"empresa, en si misma, es una universalidad de hecho; esto es, un conjunto de bienes coordinados con un - destino común, con una finalidad determinada" (4)

En efecto, la formación de la empresa marítima - comprende otros elementos humanos que coordinando sus - esfuerzos alrededor del buque llevan a cabo el comercio marítimo.

(3) Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Explotación Comercial Marítima del Buque", Mimeo, s/pag.

(4) Cervantes Ahumada, Raul. Op. Cit. p. 589.

Es indispensable pues, que la integración formal de los elementos mencionados, se realice adecuadamente y de acuerdo a los requerimientos de cada empresa para la consecución de los objetivos fijados de antemano y el sano desarrollo de la misma.

2.2. El Titular de la Empresa.

El titular de una empresa marítima de acuerdo a -
nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, es aquella
persona que ostenta la calidad de naviero y que puede ser
una persona física o una sociedad mercantil. (5)

Es decir, que entendemos como naviero al titular de la --
empresa marítima.

Raul Cervantes Ahumada, en su obra de Derecho Marítimo --
establece que

"El naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se
adquiere, no por ser propietario de un buque sino por
explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del
buque puede no ser comerciante naval si, por ejemplo,
arrienda el buque a un naviero, para que este realice
la explotación del buque. La calidad de naviero, esto
es, de comerciante marítimo, se adquiere por ser titu
lar de una empresa naval" (6)

Aunque la explicación de Cervantes Ahumada y la mis
ma Ley de Navegación y Comercio Marítimos no establecen lo
que es un armador, podemos decir que por medio de un contra
to de locación, una persona física o moral se constituye -

(5) "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit. Art. 127.

(6) Cervantes Ahumada, Raul, Op. Cit. p. 585.

en armador y puede ser el titular de una empresa marítima, es decir, que gracias a este tipo de contratos, los propietarios de los buques o navieros conceden el uso, goce y tenencia del buque a la persona que celebre con ellos, este tipo de acuerdo. (7)

En efecto, para ser titular de una empresa marítima no necesariamente se necesita ser propietario de buques y explotarlos comercialmente, sino que por medio de un acuerdo como es el contrato de locación, una persona física o sociedad mercantil puede ejercer la titularidad y explotación en el tráfico marítimo del buque convirtiéndose en armador, caso muy frecuente en nuestro país.

Sin embargo, se hace necesario precisar que es un naviero y que es un armador explicando sus diferencias.

(7) Salgado y Salgado, José Eusebio, Op.Cit. s/pag.

2.2.1. El Naviero.

Siguiendo nuestra explicación anterior, se ha dejado asentado que el naviero es un comerciante marítimo, y que esta calidad la adquiere según Cervantes Ahumada, - por explotar comercialmente al buque y en consecuencia -- por ser titular de una empresa marítima.

2.2.2. El Armador.

El armador es aquella persona que ejerce el derecho de explotar al buque comercialmente en el tráfico -- marítimo, es decir, es el que hace navegar al buque por su cuenta y riesgo propios.

Sin embargo, de lo descrito en el punto anterior y de lo que se acaba de señalar, se desprende una confusión de - interpretación por lo siguiente:

1. Raúl Cervantes Ahumada, sostiene que el naviero es el comerciante naval y que por lo tanto adquirió la calidad de naviero, sea o no propietario del buque; y
2. José Eusebio Salgado y Salgado, sostiene que "el armador es la persona que asume el ejercicio de - la explotación comercial y marítima del buque, sea o no propietario de éste" (8)

(8) Salgado y Salgado, José Eusebio, Op. Cit. s/pag.

Por lo tanto es menester de este estudio explicar brevemente las diferencias lo más objetivamente posible.

2.2.3. Las Diferencias entre el Naviero y el Armador.

Seguiremos las explicaciones de José Eusebio Salgado y Salgado para entender las diferencias entre naviero y armador.

De esta manera tenemos que el naviero es aquella persona que es el propietario del buque y que por lo tanto tiene

"la facultad de disponer del buque con exclusión del ajeno arbitrio" (9)

al ejercer el derecho de propiedad del buque.

Asimismo, se contempla que el naviero al ejercer la actividad comercial y marítima del buque se convierte en armador. Por otro lado, entendemos que el armador sea o no propietario del buque es el que asume el ejercicio de explotación comercial en el tráfico marítimo del buque y que además

"...es siempre el titular del ejercicio de la navegación de un buque, es decir, el que lo hace navegar por cuenta y riesgo propio. Así, armar un buque, quiere decir dotarlo de todo lo necesario para hacerlo navegar, esta definición estaría incompleta, si -

(9) Ibidem. s/pag.

nosotros no vemos que tal acto tiene dinamismo, -
ya que supone la titularidad del uso del buque, su
tenencia y la designación del capitán" (10)

Y es por medio de un contrato, que se denomina contra-
to de locación, por el cual un naviero y una persona -
acuerdan que el primero conceda el uso, goce y tenencia
del buque al segundo, convirtiéndolo de esta manera en
armador, gracias precisamente a este tipo de contrato.

Por lo tanto, la diferencia esencial entre el -
naviero y el armador es que el primero es propietario
de buques y que si éste se dedica al comercio marítimo
se convierte en armador, es decir, es propietario del
buque y a la misma vez se dedica a la explotación co-
mercial de éste.

Asimismo, una persona que celebre un contrato de loca-
ción con un naviero, por este sólo hecho se convierte
en armador, sin ser propietario de buques o navieros
propiamente dicho.

José Eusebio Salgado y Salgado, señala final-
mente que

"En el mundo marítimo actual, en un 80 % los propie-
tarios o navieros del buque son también sus arma-
dores, y sólo un 20 % son simplemente armadores,
sin ser navieros, precisamente gracias al contrato
de locación de la embarcación" (11)

(10) Ibidem. s/pag.

(11) Ibidem. s/pag.

3. LA EMPRESA MARITIMA EN LA LEGISLACION MEXICANA.

3.1. Quién puede tener una empresa naviera en base a las leyes nacionales ?

En base a lo establecido en las disposiciones de nuestra Constitución Política, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), y en la Ley que promueve las Inversiones Mexicanas y regula la Inversión extranjera, sólo podrán tener una empresa naviera en nuestro país aquellas sociedades que estén constituidas de acuerdo a las leyes mexicanas, que tengan su domicilio en el país y que se compongan con socios mexicanos, teniendo éstos en su poder la totalidad del capital de la empresa. Lo anterior se establece de acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 92, -- que dice lo siguiente:

"Para que una sociedad pueda poseer buques matriculados y abanderados como mexicanos, debe constituirse conforme a las leyes mexicanas, teniendo su domicilio en el país y estar constituida con socios mexicanos que posean la mayoría del capital de la empresa; los miembros de su consejo de administración y su gerente, deben ser, asimismo, mexicanos.

'Deberan comprobar, siempre que la autoridad lo solicite, la proporción y estructura de su capital" (1)

(1) "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit. Art. 92.

De lo establecido en este artículo, y siguiendo lo señalado por José Eusebio Salgado y Salgado, se infiere que

"...Primero, que las personas físicas sean de nacionalidad mexicana, para poder obtener el abanderamiento y la matrícula de un buque como nacional.

'Segundo, que las personas jurídicas deberán estar constituidas conforme a las leyes mexicanas y en sus estatutos deberán establecer cláusula específica de exclusión de extranjeros, así como que todos los administradores y ejecutivos de la empresa serán siempre personas de nacionalidad mexicana.

'Tercero, que siempre las acciones deberán ser nominativas y que en cualquier momento las autoridades del país podrán pedirles la comprobación acerca de la integración de su capital.

'Cuarto, que las asociaciones y sociedades científicas y culturales, podrán, asimismo, abanderar y matricular buques como mexicanos, para cumplir sus fines, siempre que estén constituidas conforme a las leyes mexicanas.

'Quinto, permite a los extranjeros, rentistas residentes en el país, con calidad de inmigrados, el poder tener embarcaciones abanderadas y matriculadas como mexicanas, para recreo personal o bien de sus familiares." (2)

(2). Salgado y Salgado, José Eusebio, "La explotación comer-

Como se podrá observar, la LNCM, tiene un carácter nacionalista al reservar que los titulares de una empresa marítima deberán ser mexicanos, complementando al artículo 32^a Constitucional que establece que la tripulación de embarcaciones que enarboles la bandera nacional se deberá componer exclusivamente de mexicanos. (3)

Por otro lado, como la actividad principal de una empresa naviera es la explotación comercial y marítima de un buque, la persona física o moral que solicite el Registro y Matrícula de un buque deberá llenar una serie de requisitos contemplados en el "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales".

Este reglamento considera como buques mercantes nacionales a aquellas que reúnan entre otras las siguientes características:

- a). Que sean propiedad de un mexicano; y
- b). Que sean propiedad de una sociedad o empresa que este constituida conforme a las leyes nacionales, y además que tengan domicilio en el país. (4)

Aquí cabe hacer la aclaración que a pesar de estar vigentes las leyes que se señalan, algunos de los puntos que establecen se encuentran actualmente derogados, por que tanto la "Ley que promueve las Inversiones Mexicanas y regula las Inversiones Extranjeras", así como las dispo

(3). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos., Op. Cit. Art
 (4). "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercant Nacionales" Diario Oficial, 5 de octubre de 1946.

siciones actuales de la Constitución Política referentes al comercio y transporte marítimo, han establecido otras normas reguladoras en beneficio de nuestro país.

Sin embargo, se hace necesario transcribir las citadas leyes, haciendo las aclaraciones pertinentes cuando haya lugar.

Asimismo, en el próximo capítulo se tratarán más a fondo estas normas jurídicas.

Por otro lado, el Reglamento para el Abandera-- miento de Buques Mercantes Nacionales, en su artículo 12, enumera los requisitos que se deberán cumplir para obtener la matrícula y registro de un buque, para lo - cual dispone lo siguiente:

- "a). Una declaración firmada por el propietario;
- 'b). Testimonio de la escritura pública o póliza ante corredor que acredite la propiedad del buque, de acuerdo con el artículo 641 del - Código de Comercio vigente cuando su valor exceda de \$ 500.00; y si no pasa de esta -- cantidad, un contrato privado de compraven- ta o copia de las facturas respectivas, que legalizará la Capitania de Puerto correspon- diente;
- 'c). Acta del Registro Civil de nacimiento del -

siciones actuales de la Constitución Política referentes al comercio y transporte marítimo, han establecido otras normas reguladoras en beneficio de nuestro país.

Sin embargo, se hace necesario transcribir las citadas leyes, haciendo las aclaraciones pertinentes cuando haya lugar.

Asimismo, en el próximo capítulo se tratarán más a fondo estas normas jurídicas.

Por otro lado, el Reglamento para el Abandera-- miento de Buques Mercantes Nacionales, en su artículo 12, enumera los requisitos que se deberán cumplir para obtener la matrícula y registro de un buque, para lo - cual dispone lo siguiente:

"a). Una declaración firmada por el propietario;

'b). Testimonio de la escritura pública o póliza ante corredor que acredite la propiedad del buque, de acuerdo con el artículo 641 del - Código de Comercio vigente cuando su valor exceda de \$ 500.00; y si no pasa de esta -- cantidad, un contrato privado de compraven- ta o copia de las facturas respectivas, que legalizará la Capitania de Puerto correspon- diente;

'c). Acta del Registro Civil de nacimiento del -

propietario para acreditarlo como mexicano por nacimiento, y, de ser naturalizado, copia legalizada de la carta respectiva.

'Tratandose de compañías o sociedades constituidas conforme a las leyes del país, copia de las bases constitutivas de la sociedad, aprobada previamente por la Secretaría de Marina; (5)

'd). Acta de protesta de sumisión a las leyes de la nación. (6)

'e). Comprobante que lo acredite como socio de la -- Camara de Comercio;

'f). Debera otorgarse fianza para garantizar el buen uso de la Suprema Patente de Navegación, cuando se trate de un buque que sea propiedad de alguna compañía o sociedad constituida con arreglo a las leyes del país pero cuyo presidente, Gerente o -- mayoría de los miembros del Consejo de Administración o representante principal, no sean mexicanos por nacimiento o por naturalización..." (7)

-
- (5) Este Reglamento a pesar de tener vigencia se encuentra fuera de tiempo, ya que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del 24 de diciembre de 1976, así como las Reformas y Adiciones a la misma, del 27 de diciembre de 1982 confieren esta responsabilidad a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sin embargo, como este Reglamento rige actualmente, se señala su contenido haciendo mención de los cambios que han surgido en los últimos años.

El Artículo 14 del mencionado Reglamento establece que los expedientes de Matrícula deberán contener los siguientes documentos:

"I. Embarcaciones mercantes.

- a). Solicitud de Matrícula;
- b). Declaración del propietario sobre si está al corriente o exento del pago del impuesto sobre la renta;
- c). Datos y características de la embarcación, formulados por el propietario;
- d). Acta de protesta de sumisión a las leyes del país; (8)
- e). Comprobantes de pertenecer a la Cámara de Comercio;
- f). Acta de nacimiento del o los propietarios, como proceda;
- g). Documentos que comprueben la propiedad de la embarcación;
- h). Acta constitutiva, cuando sea sociedad o cooperativa debe justificarse el Registro en la Secretaría de la Economía Nacional; (9)

(6) Siguiendo la explicación de la nota anterior, de acuerdo a lo señalado al principio de este capítulo, sólo las personas físicas o morales mexicanas podrán ser titulares de una empresa naviera, así como los propietarios de un buque con Registro y Matrícula mexicana, por lo que este requisito no presenta una validez actual.

(7) Asimismo, este requisito resulta innecesario, ya que como se señaló, el artículo 92 de la LNCM., se establece la mexicanidad para participar en el comercio marítimo ya sea como naviero o armador.

"Reglamento para el..." Op. Cit. Art. 12

(8) Ver nota no. 5

(9) En este reglamento se confiere el Registro a la Secretaría de Economía Nacional, pero de acuerdo a la Ley Orgánica de -

- i). Testimonio de propiedad, el que deberá estar inscrito en el Registro Público de la Propiedad, siempre que - su valor exceda de \$ 500.00;
- j). Un juego de fotografías tomadas a 45 grados de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua, de tamaño de 0.045 X 0.084;
- k). Planilla y pliego de operaciones de arqueo;
- l). Certificados de seguridad de cubierta y máquinas;
- m). Datos característicos rendidos por el capitán de puerto respectivo;
- n). Copia del certificado de Matrícula, Registro o Suprema Patente de Navegación según el caso." (10)

En efecto, de acuerdo a nuestras leyes nacionales, sólo pueden ser titulares de una empresa naviera o propietarios de buques; aquellas personas físicas o morales que tengan la nacionalidad mexicana y que cumplan con los requisitos que se -- han señalado.

la Administración Pública Federal, este asunto es competencia actual de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
(10) "Reglamento para el Abanderamiento..." Op. Cit. Art. 14.

3.2. Disposiciones Fundamentales y Breves comentarios sobre las mismas.

El Régimen Administrativo de los asuntos marítimos - tiene su fundamento en las disposiciones legales, ya que -- dentro de la administración pública o privada, toda organización debe establecerse de acuerdo a leyes, decretos, acuerdos y disposiciones diversas que determinen y regulen el marco de competencia y atribuciones de los organismos ejecutivos responsables de los negocios públicos y privados. Es por esta razón que la legislación debe considerarse como un punto principal para el desarrollo de la actividad marítima, ya que en muchas ocasiones una legislación incoherente no permite el avance sostenido de cualquier actividad de la cual no se excluye lo relativo a cuestiones marítimas.

3.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En la legislación mexicana la norma fundamental jurídica lo constituye la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de donde emanan las leyes y normas jurídicas que regulan el sector marítimo.

La Constitución Política establece en sus artículos 27, 32, 42 y 48 lo siguiente:

"Art. 27.- La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corres

ponde originariamente a la nación, la cual ha tenido y -- tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada...Son -- propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional...La nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso.

La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial..." (11)

En efecto, el artículo 27 constitucional establece claramente la propiedad de la nación sobre las aguas de los mares territoriales y el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental.

"Art. 32.-... Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana..." (12)

(11). "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos" Diario Oficial, México, Secretaría de Gobernación, 1983, pp. 46-58

(12). Ibidem. Art. 32, p. 62

"Art. 42.- El territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la Federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos - en los mares adyacentes;
- III. El de las Islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores, y
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, -- con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional" (13)

"Art.48.- Las islas, los cayos, arrecifes de los mares - adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la - plataforma continental, los zocalos submarinos de las - islas, de los cayos y arrecifes los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán, con excepción - de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan -- ejercido jurisdicción los Estados" (14)

(13). Ibidem. Art. 42, p. 68.

(14). Ibidem. Art. 48, p. 69.

De esta manera los artículos 42 y 48 constitucionales determinan como parte integrante del territorio nacional y el de la Federación, de las aguas, de los mares territoriales, las marítimas interiores, islas, cayos y arrecifes.

De lo anterior se infiere que la Federación es la responsable de ejercer la administración en materia marítima; sin embargo, además de los artículos constitucionales mencionados, es necesario que existan leyes específicas que regulen las relaciones que se desprenden en el ejercicio de las actividades marítimas y portuarias y que delimiten las áreas de competencia de las dependencias oficiales que intervienen. A estas leyes podemos denominarlas leyes ordinarias, que a su vez se dividen en leyes substantivas, competenciales y reglamentarias. Las leyes substantivas son aquellas que establecen las disposiciones básicas y fundamentales para lograr armonía en la materia entre las actividades -- que desarrollan los sectores público, privado y obrero.

3.2.2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Como principal fuente de derecho en este aspecto de bemos mencionar a la "Ley de Navegación y Comercio Marftimos", (LNCM), la cual consta de cuatro libros que contienen 274 artículos y seis transitorios, se reformó y adicionó el 22 de diciembre de 1975 y el 30 de diciembre de 1982, publi cándose estas reformas y adiciones en el Diario Oficial de la Federación. (15)

Esta Ley nos señala en su capítulo I, artículo 1, - que:

"Serán objeto de esta ley: la navegación marítima, por tuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques; los actos, hechos y bienes relacionados -- con el comercio marítimo" (16)

Como se podrá observar en este artículo, se reúnen en esta ley varias disposiciones que se encontraban dispersas en - varias leyes y códigos, es por eso que se trata de un hecho trascendental el surgimiento de esta ley.

En el Libro Segundo, Título Unico y Capítulo II, Sec ción A, acerca de los Puertos en cuanto a su régimen y ope ración, establece en su artículo 33, lo siguiente:

"El Ejecutivo Federal, en los decretos respectivos, de terminará el establecimiento de los puertos, fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así - como el recinto que corresponda; señalará las obras e instalaciones públicas que deban considerarse incorpo radas a los mismos o afectas a su funcionamiento." (17)

(15). "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Código de Comercio y Leyes Complemenatarias, México, Ed. Po rrua, 1983.

(16). Ibidem. Art. 1ª

(17). Ibidem. Art. 33

De lo anterior se desprende que solamente el Ejecutivo Federal será quién establezca la creación de un puerto. Asimismo, el artículo 35, de la mencionada ley establece - que:

"Cualquiera que sea la clasificación y naturaleza de -- los puertos mexicanos, estarán sujetos a las disposi-- ciones de orden general que dicte la autoridad marítima" (18)

Es decir, que necesariamente los puertos deberán observar una conducta orientada por las disposiciones jurídicas correspondientes. La citada ley nos menciona en su artículo 44, la clasificación de los puertos por su objeto y su régimen de funcionamiento estableciendo que:

"Por su objeto, instalaciones y servicios, los puertos pueden ser de altura, de cabotaje, de pesca o deportivos.

Por su régimen de funcionamiento, los puertos pueden ser de administración estatal o de administración descentralizada, en los terminos y con las limitaciones que establece esta ley" (19)

En la sección B: Acerca de los Puertos de Administración estatal, artículo 47, esta ley establece que:

"Los puertos de administración estatal serán operados directamente por la Secretaría de Marina. Dicha operación comprendera las obras, instalaciones y servicios portuarios" (20)

(18). Ibidem. Art. 35

(19). Ibidem. Art. 44

(20). Ibidem. Art. 47

Asimismo, La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su capítulo II, sección C: De los puertos de administración descentralizada, establece en su artículo 50:

"La administración descentralizada a que se refiere el segundo párrafo del artículo 44, se organizará y funcionará de acuerdo a los reglamentos que expida el -- Ejecutivo Federal, conforme a las siguientes bases:

'I. Será declarada mediante decreto del Presidente de la República.

'II. Se efectuará a través de organismos públicos descentralizados que tendrán personalidad jurídica y patrimonios propios.

'III. Serán autoridades del organismo público descentralizado de cada puerto;

'a). El consejo de administración.

b). El director general.

c). El comisario o el consejo de vigilancia.

'Los consejos de administración se integrarán con representantes de Secretarías y departamentos de Estado que tengan competencia en las actividades portuarias, industriales y comerciales, así como de los gobiernos de los Estados y Municipios en que se localice el puerto.

'IV. Serán facultades de los organismos descentralizados de los puertos:

'a). Administrar las instalaciones portuarias y sus recursos financieros y humanos.

b). Prestar los servicios portuarios a que se refiere esta Ley, por sí o a través de terceros de conformidad con las autorizaciones que al respecto dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

'V. El Ejecutivo Federal expedirá los reglamentos conforme a los cuales se administrarán y operarán los puertos a que alude este artículo" (21)

En efecto, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nos señala claramente los tipos de administración de puertos que pueden darse en México, a saber:

- a). Puertos de Administración Estatal, y
- b). Puertos de Administración Descentralizada.

En la actualidad nuestro país cuenta con el siguiente número de puertos habilitados: 31 de altura, cabotaje y pesca; 17 de cabotaje y pesca y 8 para tráficos específicos, todos ellos bajo el régimen de administración estatal, por lo que el Gobierno Federal es el encargado de administrar y operar los puertos propiedad de la nación a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Asimismo, en el Libro Tercero, Título I, capítulo IV, acerca de la empresa marítima se establece lo siguiente:

"Art. 127. Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima". (22)

Asimismo, en el capítulo V, se describe lo que se denomina como la fortuna del mar al asentar en el artículo 132 y 133 lo siguiente:

"Art. 132. Cada buque con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar.

"Art. 133. Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercerán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye." (23)

(22). Ibidem. Art. 127

(23). Ibidem. Art. 132 y 133

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, constituye un avance técnico en la legislación relativa al mar, sin embargo, habría que considerar lo señalado por José Eusebio Salgado y Salgado al declarar que esta ley es

"...incongruente, llena de errores jurídicos, incompleta y, sobre todo, descuida aspectos que el mismo país ha aceptado al ratificar acuerdos y convenios internacionales, además de que recoge figuras ya inexistentes en el medio marítimo" (24)

(24). Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante...p.

3.2.3. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

En el desarrollo y promoción de la Marina Mercante Mexicana intervienen varias instituciones públicas, y para referirnos a la organización de la Administración Pública Federal, es necesario acudir a las leyes competenciales, que son aquellas que establecen la división de funciones y atribuciones entre las dependencias del Ejecutivo Federal para determinar la esfera de competencia de cada una de ellas en los negocios públicos.

Basicamente tenemos entre estas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, - (25) la cual fué objeto de reformas y adiciones, publicadas en el mismo Diario el 29 de diciembre de 1982. (26)

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece una serie de cambios en todas las Secretarías de Estado, con el propósito de hacerlas más eficientes para hacer frente a los grandes problemas nacionales, sin embargo, lo que nos interesa en particular es lo relativo a las funciones encomendadas a las Secretarías que de una u otra forma participan en la actividad marítimo-portuaria.

El artículo 14 de la mencionada ley establece lo siguiente:

"Al frente de cada secretaría habra un Secretario de Estado, quien para el despacho de los asuntos de su competencia, se auxiliara por los Subsecretarios, Oficial Mayor, Directores, Subdirectores, Jefes y Subjefes de Departamento, oficina, sección y mesa y por los demas funcionarios que establezca el reglamento interior respectivo y otras disposiciones legales" (27)

(25). "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal"...

(26). "Reformas y Adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal"...

(27). "La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal"..

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre otros, el despacho de los siguientes asuntos - marítimos:

"Art. 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I...

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios - relacionados con las comunicaciones por agua, así como - coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios - de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina.

XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinarlos de administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios".(28)

De acuerdo a lo anterior, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la construcción y mejoramiento de los puertos, la conservación de éstos, el mantenimiento de profundidades que permitan el acceso de los buques e instalar el señalamiento marítimo, regular y promover el desarrollo de la marina mercante entre otros, para el cumplimiento de estos asuntos y en base al artículo 14, de la ley mencionada, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creó tres Direcciones Generales, cuyo nombre y funciones son:

Dirección General de Obras Marítimas;
 Dirección General de Marina Mercante; y
 Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. (29)

3.2.4. Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de Empresas Marítimas Mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías.

El fomento al desarrollo de la Marina Mercante, para lograr una mayor participación en el transporte marítimo del comercio exterior del país, ha recibido especial atención mediante la formulación de un programa que comprende la formación de los técnicos y oficiales que integrarán las tripulaciones de las naves mercante, pesqueras y turísticas, definiéndose la política y la estrategia para el abanderamiento de buques, la celebración de convenios bilaterales, el establecimiento de reservas de carga y apoyo fiscales y financieros.

(29). "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes" Diario Oficial, México, martes 29 de marzo de 1983, p. 20

A este respecto, para alentar la creación y ampliación de empresas navieras mexicanas que presten sus servicios de transporte de mercancías en tráfico de cabotaje o de altura, así como estimular la contratación de los servicios de tales empresas, el 26 de noviembre de 1980 se expidió un decreto - que establece los estímulos fiscales que se requieren en esta etapa de desarrollo de la flota naviera del país. (30) Este decreto fue derogado por disposiciones fiscales de diciembre de 1982. (31)

El decreto mencionado establecía en sus artículos 1 y 2 lo siguiente:

"Art. 1. El presente Decreto tiene por objeto fomentar la -- creación de nuevas empresas marítimas de transporte y la ampliación de capacidad de las ya existentes, así como - alentar la transportación de mercancías provenientes de otros países, por tales empresas.

Para los efectos de este Decreto, se entenderá por empresa marítima de transporte, a la persona física o moral - de nacionalidad mexicana, cuya actividad principal sea - la de prestar el servicio de transporte público de mercancías en tráfico de altura o de cabotaje, preponderantemente en embarcaciones propias de bandera mexicana.

Art. 2.- Las empresas marítimas de transporte podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 % del costo de la adquisición que hagan en los siguientes bienes, siempre - que se encuentren directamente vinculados con su actividad y se destinen a formar parte de su activo fijo.

-
- (30). "Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la Creación y Ampliación de Empresas Marítimas Mexicanas y la Utilización de sus servicios para el transporte de mercancías", Diario Oficial, México, Miércoles 26 de noviembre de 1980, pp. 4-7
- (31). "Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 1983", Diario Oficial, Jueves, 30 de diciembre de 1982 pp. 3-7.

I. Buques, maquinaria y equipos nuevos, de fabricación nacional.

II. Buques, maquinaria y equipo nuevo o usados, de fabricación extranjera, sólo cuando no se fabriquen en el país con las características o en los plazos requeridos.

Los bienes usados deberán encontrarse en buen estado y en niveles técnicamente aceptables de eficiencia". (32)

Del artículo 2º, se infiere que las empresas marítimas pueden obtener un crédito contra impuestos federales que no se destinen a un fin específico, hasta un 20 % en la adquisición de bienes que se han señalado.

Asimismo, el artículo 3º, señala que:

"Las empresas marítimas de transporte podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 100 % del Impuesto sobre la renta que causen sus actividades de transporte, siempre y cuando inviertan como mínimo una cantidad igual, durante el mismo ejercicio en que se cause el impuesto, en la adquisición de bienes tangibles, directamente vinculados con la prestación del servicio y que destinen a formar parte de su activo fijo, conforme al programa de inversiones previamente aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En caso de que la inversión sea inferior al 100 % del impuesto causado, el beneficio se otorgará por un monto equivalente a la inversión realizada. Cuando esta última sea superior al 100 % del Impuesto sobre la Renta, se considerará la diferencia para efectos de cálculo de beneficio en el Impuesto sobre la Renta de ejercicios superiores. (33)

(32). "Decreto que establece los estímulos..." pp. 4-5

(33). Ibidem. p. 5

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público consultará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando a su juicio el costo de los buques, maquinaria o equipo es excesivo, de ser así se considerará como costo de adquisición el que tengan bienes similares en el mercado nacional o, en el internacional en su defecto. (34)

Por su parte el artículo 5ª, establece en relación a los -- contratos de fletamento que:

"Se podrá considerar como inversión en buques, maquinaria, equipo o demás bienes tangibles, el contrato por el que la empresa marítima de transporte adquiera el derecho a utilizarlos, siempre que se pacte que a su terminación el arrendador transmitirá la propiedad del bien al arrendatario a un precio menor que el del mercado, y que el contrato reúna, además, los requisitos considerados en el artículo 19ª, fracción VI, inciso h) de la Ley Del Impuesto sobre la Renta, y se cumpla con los demás-requisitos establecidos en este Decreto" (35)

En el artículo 6ª, se establece que las personas físicas o morales, así como las unidades económicas, que transporten mercancías de un puerto extranjero a uno nacional en barcos de bandera mexicana, podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no designados a un fin específico, equi valente al 10 % del costo del flete.

De lo anterior se infiere que el gobierno promueve la Marina Mercante Mexicana al otorgar estos beneficios a los importadores mexicanos.

(34). Idem.

(35). Idem.

En el artículo 7º, se establecen los requisitos para gozar de los estímulos que estipula este decreto y asienta que:

"Las empresas marítimas de transporte, para obtener los beneficios a que se refieren los artículos 2º y 3º, -- además de contar con los permisos de importación y autorizaciones que en su caso se requieran, y cumplir -- con lo dispuesto en las leyes federales en materia de navegación, comercio marítimo o inversiones extranjeras, en lo que resulten aplicables, deberán contar con los siguientes certificados expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según el estímulo de que se trate.

- a). De inscripción en el Padrón de Abanderamiento - Mexicano de las embarcaciones que no cuenten con tripulación nacional.
- b). De las inversiones respecto de las que se soliciten los estímulos, se destinen a modernizar o ampliar la capacidad del equipo de transporte de la empresa beneficiada.
- c). De que durante el año anterior a la fecha de la solicitud, del total del tonelaje que transportó, -- cuando menos el 50 % lo hizo en barcos de su propiedad con bandera mexicana; o que en su defecto, el -- 50 % del tonelaje de peso muerto de su flota, considerados los buques respecto de los cuales se solicita el estímulo, se encuentre integrado por barcos de bandera mexicana.

Para esta certificación la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicará semestralmente, en el -- "Diario Oficial" de la Federación, la lista de empresas que cumplan con este requisito.

d). De que cuando el objeto del beneficio sea la inversión en buques, maquinaria o equipos usados, dichos bienes reúnen las características mínimas de eficiencia requeridas para la prestación del servicio." (36)

De esta manera, el Gobierno Federal que presidía José López Portillo, promovió el desarrollo de la Marina Mercante y el Comercio Exterior de México, en general, ya que estimula tanto al armador como al fabricante, comerciante, exportadores e importadores.

3.2.5. Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Como se ha hecho mención en el punto anterior, el "Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de empresas marítimas mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías, fué derogado por disposiciones fiscales de diciembre de 1982, es decir, al inicio de la presente administración, cabe señalar, que esta derogación fue transitoria, ya que el 13 de marzo de 1985, Miguel de la Madrid Hurtado tuvo a bien expedir nuevamente el "Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", este decreto establece en forma general las mismas disposiciones que contenía el decreto derogado, sin embargo, cabe aclarar que se modificó el porcentaje del crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, que en el anterior decreto era del orden del 20 % sobre el costo de buques, maquinaria y equipos nuevos, quedando en la actualidad dicho porcentaje en un 10 %. Otra de sus modificaciones importantes es lo referente a la reglamentación que deberán observar las personas físicas o morales para tener derecho a los beneficios de los estímulos fiscales que se establecen en el presente decreto. (37). Este Decreto fué derogado por disposiciones fiscales de fecha 31 de diciembre de 1987.

(36) Ibidem. pp.6-7

(37) "Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", Diario-Oficial, México, Miercoles, 13 de marzo de 1985, pp.10-13.

3.2.6. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

El 8 de enero de 1981, se expidió la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, que contiene disposiciones para fortalecer su participación en el transporte marítimo. (38). Esta ley consta de cinco capítulos con 27 artículos y 2 transitorios.

En el capítulo primero, artículos 1,2,3,4, y 5 se establecen las siguientes disposiciones:

"Art. 1º.- La presente ley es de orden público e interés social, y tiene como objeto fomentar el desarrollo de la Marina Mercante de México, asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior.

'Art. 2º.-...

'Art. 3º.- Se impulsará el desarrollo de la Marina Mercante estatal, a fin de fortalecer su participación en el transporte marítimo.

(38) "Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana" Diario Oficial, México, Jueves, 8 de enero de 1981 --- pp. 17-18.

Art. 4^a.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por empresas navieras mexicanas, o las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, que tengan por objeto la explotación en el tráfico-marítimo de embarcaciones de su propiedad con bandera mexicana.

Art. 5^a.- Las empresas navieras mexicanas podrán beneficiarse de estímulos fiscales y apoyos económicos, que soliciten a las dependencias competentes, previa opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Art. 6^a.- No causarán impuestos ni derechos, el registro de los contratos de compraventa, hipoteca, arrendamiento y fletamento, con o sin opción de compra, y cualquier otro por el cual una empresa naviera mexicana inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional adquiera una embarcación mercante para ser abanderada como mexicana." (39)

De estos artículos se infiere la necesidad del desarrollo del transporte marítimo mexicano público y privado, y uno de los instrumentos para lograr dicho desarrollo son los estímulos fiscales y apoyos económicos, así como las exenciones de impuestos para las empresas navieras mexicanas que adquieran una embarcación mercante con la finalidad de ser abanderada como mexicana.

En el capítulo segundo, del artículo 7^a al artículo 12^a, se establecen los mecanismos para la formación y capacitación del personal que integrará las tripulaciones de las embarcaciones mexicanas. (40)

(39). Ibidem. p. 17

(40). Idem.

El capítulo tercero, del artículo 13ª al artículo 29ª, dispone lo relativo de la reserva de carga, y en los artículos 14ª, 15ª y 16ª establecen lo siguiente:

"Art. 14.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- podrá reservar determinado transporte de cargas para que -- sólo pueda efectuarse en buques de matrícula mexicana.

Art. 15.- Las cargas de importación o exportación que sean propiedad de entidades gubernamentales o para estatales, -- deberán transportarse en buques de matrícula mexicana, en -- los porcentajes que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, excepto cuando no exista capacidad de la flota nacional, comprobada por la propia Secretaría.

Art. 16.- Las cargas de importación y exportación que se -- hayan comercializado con financiamiento del Estado o avala -- dos por éste, se transportarán preferentemente en buques de matrícula mexicana. Lo anterior será aplicable a cargas que disfruten de franquicias, exenciones o apoyos de carácter -- económico. (41)

De lo descrito anteriormente, es necesario hacer breves comentarios al respecto, ya que con referencia a la reserva de carga, esta ley es innecesaria porque en el Código de Conducta sobre las conferencias marítimas se prevee un reparto equitativo de las cargas de comercio internacional a nivel bilateral, -- además habría que considerar que la capacidad de bodegas de la Marina Mercante Mexicana solamente capta el 10 % de cargas de -- altura, debido precisamente a la insuficiencia de embarcaciones y por lo tanto de bodegas, de lo que se desprende que no tenemos la capacidad para mover el 40 % de carga destinada para embarca

(41). Idem.

ciones mexicanas y en consecuencia el exportador e importador se enfrentaran en una encrucijada al tratar de movilizar sus productos por las limitantes que esta ley impone al reservar que las cargas de importación y exportación que se comercializan con financiamiento del Estado, o las cargas - propiedad de éste o de empresas paraestatales se movilizarán en buques de matrícula mexicana, cuando hemos visto que solamente la Marina Mercante Mexicana es capaz de movilizar un - 10 % del total del Comercio Exterior de México.

El capítulo IV, en sus artículos 21^o al 25^o se refiere a lo relacionado con las embarcaciones y su operación, -- construcción y reparaciones, estableciendo que estos deberán llevarse a cabo en los astilleros y talleres mexicanos, y solamente cuando se compruebe que no pueden construirse o repararse en el plazo y con las especificaciones requeridas se autorizará a que se lleven a efecto en astilleros extranjeros.

El capítulo V, del artículo 26^o al artículo 27^o se refiere a las sanciones que serán impuestos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a aquéllos que no se atengan a las estipulaciones de esta ley. (42)

Esta ley se modificó sustancialmente con el "Decreto por el que se reforma la ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", que se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el lunes 14 de enero de 1985 y la cual viene a modificar los artículos 4^o, 14^o, 15^o, 16^o, 23^o y 24^o de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, para quedar de la siguiente manera:

(42). Idem.

En el artículo 4º se estableció que:

"Para los efectos de esta ley, se entenderán por empresas navieras mexicanas las personas físicas de nacionalidad mexicana, o las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas que tengan en operación embarcaciones de su propiedad matriculadas y abanderadas mexicanas. Las citadas empresas podrán operar buques de bandera extranjera en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra, inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional -- pero en todo caso éstos no excederán en tonelaje o al valor de los mismos a las que operen con bandera mexicana" (43)

"Se establece el Padrón de Abanderamiento Mexicano en el cual se registrarán las embarcaciones citadas en el párrafo anterior para que se programe su abanderamiento como mexicanas, en las condiciones y modalidades que fije el Reglamento que para tal efecto se expida. Cuando un buque inscrito en el Padrón no llegue a abanderarse mexicano la empresa naviera deberá restituir al Estado los beneficios y exenciones que disfrutaron durante el tiempo que estuvieron inscritos en el mismo". (44)

Asimismo, el artículo 14º, que se modificó establece que:

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá reservar determinado transporte de carga de altura, para que sólo pueda efectuarse en buques de las empresas navieras mexicanas a que se refiere el artículo 4º, de esta ley, pero en todo caso se preferirá siempre el buque de bandera mexicana.

(43). "Decreto por el que se reforma la ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", Diario Oficial, México Lunes 14 de enero de 1985, p. 49.

(44). Idem.

"El Tráfico de cabotaje se hará en buques de bandera mexicana y sólo a falta de estos, en buques inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano y en su caso, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar provisionalmente a que dicho tráfico sea hecho en buques de bandera extranjera, no inscrito en el Padrón". (45)

Del artículo 15º al artículo 24º, esta reforma nos dice que las cargas de importación y exportación propiedad del Gobierno Federal y de las Empresas paraestatales se harán en embarcaciones propiedad de empresas navieras mexicanas de acuerdo al artículo 4º, ya señalado, así como las cargas financiadas por el Estado.

Asimismo, se establece que las reparaciones de las embarcaciones que gozan de los beneficios de esta ley, deberán llevarse a cabo en astilleros y talleres del país, a menos que por emergencia éstas tengan que realizarse en el extranjero, así también la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizará que algunas reparaciones se lleven a cabo en astilleros y talleres extranjeros, cuando estas reparaciones no puedan cumplir con los programas de mantenimiento. (46)

Esta reforma, pretende como objetivo principal incrementar el desarrollo de las empresas navieras mexicanas, al otorgar facilidades de operación de buques de bandera extranjera que gozarán de los beneficios y exenciones que disfrutaban los buques de bandera mexicana, siempre y cuando la naviera mexicana demuestre su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra y que se encuentre inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional y además se registre en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, para que se programe su abanderamiento como mexicano, el único límite que

(45). Idem.

(46). Ibidem. p. 50

tiene una empresa naviera para operar buques de bandera extranjera es que éstos no excederán en tonelaje o al valor de los mismos a las que operen con bandera mexicana.

Esta reforma ha causado bastante polémica en el Senado de la República, ya que permite la violación al artículo 32^a Constitucional que establece la mexicanidad en las tripulaciones de las embarcaciones que ostenten el pabellón mexicano.

Lo anterior se ratifica al otorgar permiso a las empresas mexicanas de operar buques de bandera extranjera, ya que de esta manera no tienen porque someterse a lo estipulado en nuestras leyes, permitiendo la penetración extranjera que en ningún momento beneficiarán a nuestro país.

Es cierto que esta reforma establece en su artículo 4^o, tercer párrafo, la necesidad de inscribir la embarcación en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, para que se programe su abanderamiento como embarcación mexicana y si no se lleva a efecto -- dicho abanderamiento se obliga a la empresa naviera propietaria del buque a devolver al Estado los beneficios y exenciones que disfrutaron durante el tiempo que el buque estuvo inscrito en el Padrón de Abanderamiento.

Sin embargo, hay que considerar que en un momento dado a la empresa naviera no le perjudica en absoluto devolver estos beneficios al Estado, porque al fin y a cabo ya lograron su propósito de movilizar cargas que antes estaban reservadas exclusivamente a los buques de bandera mexicana, aunque en la práctica lo realizarán buques de bandera extranjera, pero hay que considerar que con esto se protegía a nuestra Marina Mercante y que con esta reforma se abre de par en par las puertas a nuestro país de las flotas mercantes extranjeras que perjudicarán a las empresas realmente mexicanas que se enfrentarán a una competencia desigual, ya que estas embarcaciones extranjeras

trabajan con costos de operación más reducidas que las de embarcaciones mexicanas, permitiéndoles ofrecer fletos marítimos más bajos y obtener así las cargas que por derecho deben estar reservadas a los buques 100 % mexicanos y no a los que se encuentran solamente inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano.

Por lo anterior, se considera que las normas jurídicas ya descritas brevemente son las más importantes actualmente, sin embargo, habría que considerar lo que señala José Eusebio Salgado y Salgado al comentar que:

"...urge una revisión completa de esta Ley (Ley de Navegación y Comercio Marítimos), y en general de toda la legislación marítima nacional, para adecuarla a la realidad del país, pero sobre todo para que nos permita efectivamente desarrollar nuestra Marina Mercante..." (47)

(47). Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante..., p. 110 y 111.

4. ORGANIZACION IDEAL DE UNA EMPRESA MARITIMA.

Sería imposible formular un cuadro de organización aplicable a todas las empresas navieras, ya que en cada caso dicho cuadro variaría según la importancia de cada empresa y según el tipo o tipos de transporte a que se dedica.

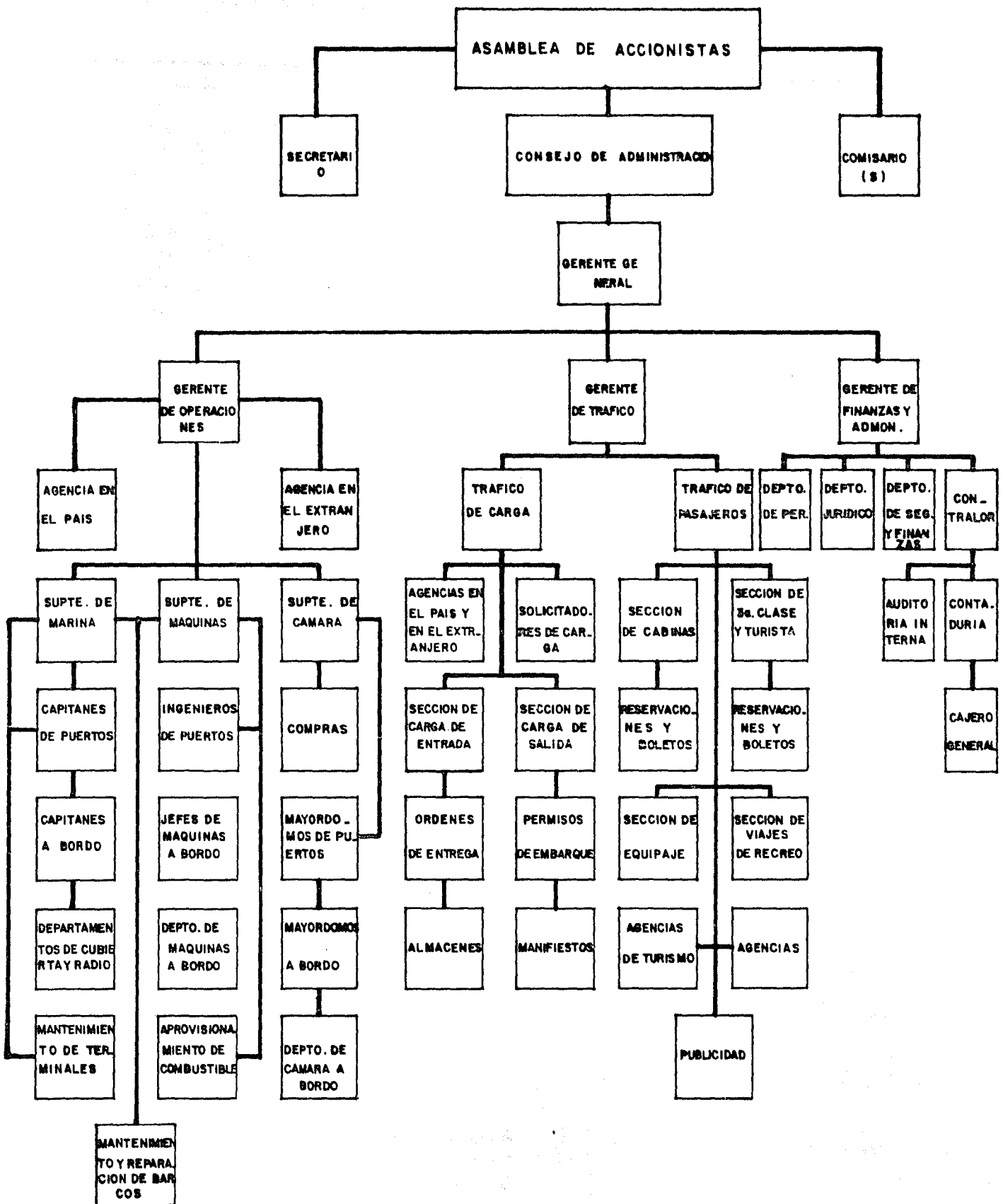
Una compañía podrá dedicarse al transporte de carga general, otra al de carga a granel, contenedores, barcazas y otra todavía podrá abarcar todas las actividades mencionadas, tanto en tráfico de cabotaje como en el tráfico de altura.

Por otra parte, la empresa naviera tiene aspectos comunes a cualquier otro tipo de empresas, que han sido tratados con amplitud en un sinnúmero de libros de organización administrativa y mercantil, tales como los departamentos de personal, tesorería, contraloría, legal y muchos otros.

Sin embargo, al principio de este capítulo se inserta un organigrama de una empresa naviera imaginaria que se dedica al transporte de carga y pasajeros, tanto en tráfico de cabotaje como en tráfico de altura, incluyendo a continuación una breve descripción de los departamentos ejecutivos de la empresa y de los que realizan actividades peculiares del negocio marítimo.

4.1. Su Organigrama.

A continuación se presenta un organigrama que puede servir como modelo para la creación de una empresa naviera estatal, que proporcione servicios de transporte marítimo de carga general, a granel, de contenedores, de líquidos e inclusive de pasajeros.



CUADRO No. 1

4.2. Sus Dependencias con atribuciones y funciones.

4.2.1. Gerencia de Operación.

Como su nombre lo indica, esta Gerencia tiene a su cargo la operación de los barcos, para lo cual tendrá que conocer en primer lugar la posición diaria de cada uno de los buques que forman la flota, la carga que transportan, si son buques propios o fletados y en este último caso, bajo que tipo de contrato están operando, cuáles son sus agentes, si necesitan aprovisionarse de combustible, agua y viveres. Para contar continuamente con los datos anteriores, habrá que utilizar todos los medios de comunicación como telegramas, radiogramas, telex, conferencias telefónicas, cartas y contacto directo con los buques.

En otras palabras, la Gerencia de Operación deberá estar en contacto con las embarcaciones para conocer sus problemas de operación.

Asimismo, esta dependencia deberá preparar la programación de los barcos; y que comprende sus itinerarios, carga y/o-pasaje a transportar, fechas y horas de llegada y salida, coordinando todo lo anterior con la Gerencia de Tráfico.

Es de suma importancia cumplir con esos programas, ya que de lo contrario se causarían trastornos a los embarcadores,

con el perjuicio consiguiente para el buen nombre de la empresa y las pérdidas de los ingresos correspondientes.

La Gerencia de Operación supervisará y mantendrá --- también contacto constante con las agencias localizadas tanto en el país como en el extranjero, en los puertos que tocan los buques de la empresa, con el fin de que los buques sean atendidos en forma debida.

Esas agencias, al zarpar alguna embarcación, presentaran a la empresa naviera una cuenta de gastos y un reporte de operaciones en puerto, consignando fecha y hora de arribo y zarpe, movimientos del barco en puerto, datos de carga, combustible, agua, víveres, calados a la entrada y salida .

Esta Gerencia se ocupará también de todos los problemas que se originen en leyes y reglamentos aduanales y marítimos a que estan sujetos los buques, su carga y sus pasajeros.

Girará también a los capitanes todas las instrucciones necesarias, indicándoles los puertos que deben tocar, fechas y horas de arribo y zarpe, carga y/o pasaje que deben embarcar.

Como se puede observar en el organigrama, de la Gerencia de Operación dependen:

1. El Superintendente de Marina.
2. El Superintendente de Maquinas.
3. El Superintendente de Cámara.

4.2.1.1. El Superintendente de Marina.

Este puesto, al que se asignará generalmente el capitán de más antigüedad, con una preparación superior a la del marino promedio y con conocimientos de arquitectura naval, - operación de terminales, estiba, administración y relaciones obrero-patronales, tendrá a su cargo todo lo relativo a los departamentos de cubierta de los buques de la empresa, más - el mantenimiento de terminales, chalanes, lanchas y otros -- equipos auxiliares.

El Superintendente de Marina, además tendrá que resolver los problemas originados por accidentes, hacer los arreglos convenientes para que el barco afectado entre a dique seco, en caso de que las consecuencias del accidente lo hagan necesario, celebrar convenios de salvamento, presenciar las inspecciones periódicas de las sociedades clasificadoras, las reparaciones al casco, superestructura, aparejo de carga, botes-salvavidas y otras partes de los barcos, con excepción de la maquinaria que esta bajo el cuidado del Superintendente de - Máquinas.

Con la colaboración del Superintendente de Máquinas se encargará del mantenimiento y reparaciones de los barcos de la --

empresa, recibiendo al efecto las listas de trabajos que son formulados a bordo por los capitanes y jefes de máquinas, revisandolas y eliminando de la misma lo innecesario, procurando mantener dentro de límites razonables las erogaciones por el concepto mencionado. Obtendrá los presupuestos correspondientes a los astilleros más cercanos y asignará el trabajo; al astillero que cotice menor tiempo, precio más bajo y al mismo tiempo garantice calidad en las reparaciones.

Es evidente que con tal cúmulo de actividades el Superintendente de Marina tendrá que delegar autoridad en algún o algunos subordinados, que se denominan "capitanes de puerto". Por ejemplo, en el puerto terminal, o sea, el puerto nacional donde operan en forma principal los buques de la compañía y donde se compra la mayor parte de las provisiones, se efectúan reparaciones, se contratan y liquidan tripulantes, el Superintendente de Marina puede tener la necesidad de contar con dos o más capitanes de puerto.

Las empresas grandes nombran un capitán de puerto por cada -- determinado número de embarcaciones.

Cada capitán de puerto tiene bajo su mando a los capitanes de las embarcaciones que se le asignen y estos últimos a su vez, son jefes a bordo de los departamentos de cubierta y de radio.

4.2.1.2. El Superintendente de Máquinas.

Las funciones a cargo de este funcionario son similares a las del Superintendente de Marina, con la diferencia de que el Superintendente de Máquinas se ocupa de todo lo relativo a los departamentos de máquinas y su personal.

Como se indica en el inciso anterior, ambos deberán colaborar estrechamente en todo lo concerniente a mantenimiento y reparaciones.

Al igual que en el caso del Superintendente de Marina, el Superintendente de Máquinas será el Jefe de Máquinas y contará con la ayuda de ingenieros de puerto, cuya categoría es comparable a la de los capitanes de puerto.

Extractos de los diarios de máquinas, informes de los consumos de combustible y lubricantes, se envían regularmente al Superintendente de Máquinas, quién tiene también la responsabilidad de proveer a los barcos de combustible y lubricantes, para lo cual debe estar familiarizado con el tipo de combustible y lubricante que necesita cada unidad y con los consumos diarios. Debe conocer las existencias a bordo para determinar la cantidad de combustible adicional necesaria para el viaje programado, así como los requisitos legales al respecto que en México exigen una reserva suficiente para diez días en viajes de altura y de tres días en viajes de cabotaje.

También debe mantenerse informado de los precios de combustible y lubricantes vigentes en los diferentes puertos que tocan sus embarcaciones, con el fin de procurar la mayor -- economía en este renglón para la empresa.

De los ingenieros de puerto dependen los jefes de máquinas a bordo, quienes a su vez son responsables de sus respectivos departamentos de máquinas.

4.2.1.3. Superintendente de Cámara.

Este funcionario debe conocer a fondo todo lo relativo a los departamentos de cámara de los buques y en compañías bien organizadas será normalmente un empleado que empezó como camarero o ayudante de cocina y que por su interés en su trabajo y capacidad fue ascendiendo hasta llegar al puesto máximo en su ramo.

En una empresa que opera exclusivamente buques de carga, esta Superintendencia será de menor importancia, pero en una compañía de buques de pasaje, las labores de esta dependencia se multiplicarán y complicarán.

Para desarrollar las actividades señaladas, el Superintendente de Cámara contará con un departamento de compras y el número necesario, según la magnitud de la empresa, de mayordomos de puerto, quienes fungirán como jefes directos de los mayordomos de a bordo, siendo estos últimos responsables de sus respectivos departamentos de cámara de su buque.

4.2.2. Gerencia de Tráfico.

Esta Gerencia controla todo lo relacionado con el -- transporte de carga y pasajeros y se subdivide en dos grandes departamentos: el departamento de tráfico de carga y el departamento de tráfico de pasajeros.

Me referiré en primer lugar al departamento de tráfico de carga y sus diferentes dependencias y después al departamento de tráfico de pasajeros, para seguir el mismo orden establecido en la gráfica de organización que abre este capítulo.

4.2.2.1. Departamento de Tráfico de Carga.

El Departamento de Tráfico de Carga, para llevar a -- cabo su cometido, cuenta con las secciones siguientes:

- a). Sección de Solicitadores de carga.
- b). Sección de carga de entrada.
- c). Sección de carga de salida.
- d). Agencias en el país y en el extranjero.

- a). Sección de solicitadores de carga.

Podría decirse que los solicitadores de carga son los agentes de ventas de la compañía, con la circunstancia que -

en este caso dichos agentes de ventas deben estar especialmente entrenados en el negocio del transporte marítimo y tener conocimientos de varios tráficos, de rutas comerciales, estiba, empaque, transporte terrestre para conectar con el marítimo, amén de la personalidad y habilidad para vender, que se requieren en cualquier tipo de negocio.

b). Sección de carga de entrada.

Esta sección se ocupa únicamente de las mercancías -descargadas. Para poder planear sus actividades, esta sección debe saber de antemano que embarques vienen a bordo -de cada buque, la fecha y hora aproximada del arribo del --barco, la forma en que las mercancías están estibadas y qué lotes se descargarán en primer término, que mercancías lleguen únicamente en tránsito y cuales deben ser entregadas a su consignatario. Para lograr lo anterior, se acostumbra enviar por correo aéreo del puerto de carga al de descarga, copias de manifiestos y planos de estiba, en cuanto el buque sea despachado.

Una vez que el buque está en puerto, la sección de carga de entrada enviará "avisos de llegada" a todos los consignatarios y otros interesados, tales como transportes fluviales, autotransportes, ferrocarriles y otros medios de transporte al interior.

Después de haber enviado los "avisos de llegada" y siempre y cuando haya recibido a cambio el conocimiento de embarque -- original y los fletes y demás gastos que puedan existir a -- cargo de dichas mercancías, la sección de carga de entrada debe expedir "ordenes de entrega" al almacén de la terminal para que de salida a las mercancías.

Naturalmente, para poder entregar los artículos a los consignatarios será también indispensable haber realizado el despacho aduanal correspondiente, llenando todos los requisitos -- previos de importación que exija el país.

c). Sección de carga de salida.;

Esta sección ocupa lo relacionado con las cargas que -- se van a embarcar en algún barco de la empresa.

Al haber obtenido los solicitadores carga para transportar, la sección de carga de salida expedirá al remitente un permiso de embarque que representa una promesa por parte de la empresa naviera en el sentido de que las mercancías serán recibidas y aceptadas para su transporte, siempre y cuando lleguen a la terminal en un lapso convenido y haya cumplido oportunamente con los requisitos de exportación que exige el país. A cambio de la mercancía embarcada, la sección de carga de --

salida formulará un conocimiento de embarque que constituye al mismo tiempo que un recibo, un título de propiedad y un comprobante de las condiciones bajo las cuales se efectúa el transporte.

La propia sección de carga de salida formulará el manifiesto que es una lista de los conocimientos de embarque expedidos para cada puerto de escala.

d). Agencias en el país y en el extranjero.

Aparte de los solicitadores de carga de la empresa - la Gerencia de Tráfico puede recurrir también a los llamados "corredores de fletes", quienes se dedican a representar -- compañías de transporte, hacer publicidad y conseguir carga para sus representadas, recibiendo a cambio una comisión -- sobre toda la carga movida dentro de su jurisdicción.

El agente marítimo es indudablemente uno de los elementos - más importantes del negocio marítimo, ya que tiene la responsabilidad de obtener las cargas necesarias para la embarcación, por lo que evidentemente el buen desarrollo del negocio marítimo dependerá en gran medida de la eficiencia del agente marítimo.

De acuerdo a lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Maritimos, se considera equivalente el concepto de agen

te marítimo al concepto de agente consignatario de buques. (1)
Asimismo, se conoce como agente consignatario aquella perso-
na física o moral que con el carácter de mandatario mercan-
til, atiende en nuestro país:

"...por cuenta y orden de un naviero, una o varias de --
sus operaciones relativas a uno o diversos buques de su
representado; o a nombre de éste, celebra contratos de
transporte por agua, para personas, mercancías o efectos
en los términos de la carta de encargo expedida por la-
empresa naviera" (2)

Para poder prestar servicios como agente consignata-
rio de buques en nuestro país, se requiere haber obtenido -
el permiso correspondiente de la Secretaría de Comunicacio-
nes y Transportes, y entre los requisitos para obtener dicho
permiso se requiere: ser ciudadano mexicano ó sociedad cons-
tituida conforme a las leyes mexicanas y el capital deberá -
estar representado por acciones nominativas.
Entre los diferentes servicios que realizan los agentes con-
signatarios se encuentran los siguientes:

- 1) "Ley de Navegación y Comercio Marítimos..." Art. 255-A
- 2) idem.

te marítimo al concepto de agente consignatario de buques.(1)
Asimismo, se conoce como agente consignatario aquella persona física o moral que con el carácter de mandatario mercantil, atiende en nuestro país:

"...por cuenta y orden de un naviero, una o varias de -- sus operaciones relativas a uno o diversos buques de su representado; o a nombre de éste, celebra contratos de transporte por agua, para personas, mercancías o efectos en los términos de la carta de encargo expedida por la empresa naviera" (2)

Para poder prestar servicios como agente consignatario de buques en nuestro país, se requiere haber obtenido - el permiso correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y entre los requisitos para obtener dicho permiso se requiere: ser ciudadano mexicano ó sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas y el capital deberá - estar representado por acciones nominativas.

Entre los diferentes servicios que realizan los agentes consignatarios se encuentran los siguientes:

(1) "Ley de Navegación y Comercio Maritimos...", Art. 255-A

(2) idem.

"Asistir y recibir la nave o naves designadas; preparar, en cuanto sea necesario su alistamiento y expedición; prestar asistencia al capitán o capitanes de las naves, para el cumplimiento de su función. También vigilar los servicios confiados a la empresa y terceros, procurando su buena marcha; recibir las mercancías de acuerdo con la documentación respectiva; firmar como representante del capitán los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria; otorgar pólizas de fletamento, cubrir y pagar fletes y gastos autorizados; cobrar cheques y pagar reembolsos que procedan; atender las reclamaciones recibidas y comunicarlas a la empresa naviera y cumplir las instrucciones que de ella reciba; así como efectuar las gestiones legales ante las autoridades respectivas." (3)

4.2.2.2. Departamento de Tráfico de Pasajeros.

A través de su sección de cabinas este departamento se encarga de todo lo relacionado con los pasajes de primera, cabina y turista, como son las reservaciones, el recibo de anticipos a cuenta de pasajes y la expedición de boletos. Otras secciones hacen lo propio respecto a los equipajes y viajes de recreo.

(3). Aliseda Soto, Maria Aracelf. "Diseño de una política..." p. 83.

El Departamento de Tráfico de Pasajeros designará - además agencias de turismo para vender boletos a cambio de una comisión y establecerá agencias en puertos secundarios o en grandes centros de viaje del interior del país.

4.2.3. Gerencia de Finanzas y Administración.

A diferencia de las Gerencias de Operación y de Tráfico, tratadas en los incisos anteriores, la Gerencia de Finanzas y Administración no difiere de la de otras empresas salvo en la rama de contabilidad que en el caso de empresas navieras tiene características muy especiales.

Hasta aquí se ha proporcionado un panorama general de lo que son las empresas navieras.

Asimismo, las empresas navieras cuentan con departamentos -- de personal, jurídico, seguros, fianzas y otros más, sin embargo, estos departamentos están regulados y conformados como los que están en otros negocios, por lo que no se proporcionarán sus funciones y atribuciones, por ser temas tratados ampliamente en libros de administración.

5. NECESIDAD DE UNA EMPRESA ESTATAL MERCANTE DE CARGA GENERAL.

5.1. Antecedentes.

La dinámica de la actividad del transporte marítimo - se encuentra estrechamente relacionada con el comportamiento de la economía en su conjunto; sin embargo, existen diversos factores que afectan tanto a la oferta como a la demanda del servicio.

En primer término, un factor que condicionaba en forma importante la expansión de la flota mercante, radicaba en la escasez de tripulación nacional capacitada, lo cual provocó - que no se pudiera abanderar una mayor cantidad de barcos mexicanos.

Asimismo, los elevados montos de inversión requeridos para la adquisición de unidades y la ausencia en México de mecanismos adecuados para el financiamiento, han limitado el crecimiento de la flota e hicieron necesario que se emprendieran acciones para impulsar a la industria naval nacional y que se formulará un programa para el desarrollo de la marina mercante.

De este modo, el fomento al desarrollo de nuestra marina mercante para lograr una mayor participación del transporte marítimo en el comercio exterior del país, ha recibido especial atención mediante la formulación de un programa que comprende

la formación de los técnicos y oficiales que integrarán las tripulaciones de las naves mercantes, pesqueras y turísticas, definiéndose la política y la estrategia para el abanderamiento de buques, la celebración de convenios bilaterales, el establecimiento de reservas de carga y apoyo fiscales y financieros.

A este respecto, para alentar la creación y ampliación de empresas navieras mexicanas que presten sus servicios de transporte de mercancías de cabotaje o de altura, así como estimular la contratación de los servicios de --- tales empresas, el 13 de marzo de 1985 se expidió un Decreto que establece los estímulos fiscales que se requieren en esta etapa de desarrollo de la flota naviera del país.

Asimismo, el 8 de enero de 1981 se expidió la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana que contiene disposiciones para fortalecer su participación en el transporte marítimo, la cual fue objeto de reformas que aparecieron en el Diario Oficial de la Federación el 16 de enero de 1985. (1)

(1). "Decreto que establece los estímulos fiscales..."

"Ley para el desarrollo de la Marina..."

"Reformas a la Ley para el desarrollo de la Marina..."

De acuerdo a la política definida en los Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante. Es igualmente importante la creación del Registro Público Marítimo Nacional que constituye un apoyo fundamental para el desarrollo de la marina mercante al facilitar las operaciones mercantiles. (2)

En cuanto a la demanda, como factor condicionante - debe mencionarse el comportamiento de la economía, que genera crecientes necesidades de movilización de carga y pasajeros, situación que se ha reflejado en las crecientes - importaciones de granos y las realizadas por PETROLEOS MEXICANOS y COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD, las cuales incrementaron en forma considerable los volúmenes a transportar por la marina mercante.

Por lo que corresponde a la participación de los sectores - pública y privado en la flota mercante, considerando el tipo de embarcación, la flota estatal se integra en forma predominante por buques-tanque, los cuales significan el 78 % del total de embarcaciones del sector público, lo cual deriva de la definitiva participación estatal en la transportación de fluidos relacionados con la petroquímica básica y la transportación del crudo.

(2). "Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional"
Diario Oficial, México, Miércoles, 26 de noviembre de 1980.

Les siguen en importancia los transbordadores, que representan el 19.5 % del total de embarcaciones de la flota - estatal.

Por su parte, la composición de la flota correspondiente al sector privado refleja la importancia de los -- cargueros, que constituyen un 57.1 % del total de buques, seguidos por los graneleros con el 35.7 %. (3)

Sin embargo, hay que considerar que el tonelaje total compuesto por la participación de los sectores público y privado sólo tienen la capacidad de movilizar el 4 % del total de carga del comercio exterior mexicano, y que - por lo tanto, la insuficiencia de la flota mercante nacional ha propiciado la contratación de buques de bandera extranjera por viaje y la compra de bienes puestos en puertos nacionales, o bien que las exportaciones se realicen en los buques de los compradores; en esta situación se encuentran empresas tales como COMPAÑIA NACIONAL DE SUBSISTENCIAS POPULARES, PETROLEOS MEXICANOS, COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD, FERTILIZANTES MEXICANOS y SICARTSA, entre otros, lo que ha ocasionado importantes fugas de divisas para el país.

Todo ello hace patente la necesidad y conveniencia - de que el país incremente en forma considerable el número

(3) . S.C.T. Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante.

de embarcaciones que integran la flota mercante mexicana, dado que sería previsible que éstas operaran con niveles de rentabilidad adecuadas, siempre y cuando pudieran asegurar la carga de importación contribuyendo a reducir la salida de divisas.

En los siguientes puntos se tratará lo relativo a empresas de transporte marítimo estatales y de participación social mayoritaria y se mencionaran algunas empresas navieras privadas, asimismo, se analizará a la empresa - PETROLEOS MEXICANOS, ya que cuenta con la flota más importante de buques-tanque.

Como se ha mencionado, también se estudiarán algunas empresas navieras privadas que nos darán los elementos necesarios para proponer como una necesidad prioritaria para el desarrollo e independencia del transporte marítimo nacional, la creación de una empresa naviera estatal, que tenga capacidad de movilizar principalmente las cargas que sean propiedad del sector público.

5.1.1. Petróleos Mexicanos.

Antes de la nacionalización de la industria petrolera, el transporte del petróleo y sus derivados por vía marítima se realizaba casi en su totalidad por medio de embarcaciones de matrícula extranjera, siendo reducido el número de unidades que, con bandera mexicana, intervenían en esta actividad. En efecto, las únicas embarcaciones nacionales con que se contaba para este servicio pertenecían a la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila, S.A.", y eran:

1 buque-tanque,

3 remolcadores de alta mar,

1 buque carguero de pequeño porte,

20 remolcadores y lanchas de servicio fluvial, y

30 chalanes sin motor de diversos tipos y tamaños, con un

peso muerto total de aproximadamente 14,000 T.M.

Esta pequeña flota se operaba a través de dos Superintendencias Generales de Marina, que tenían sus oficinas en los puertos de Tampico, Tamps., y Minatitlán, Ver.

Consumada la nacionalización de la industria petrolera, se necesitaba contar con una dependencia especializada para atender la operación de las embarcaciones existentes, programar el desarrollo de las flotas marítima y

fluvial, tomar a su cargo la conservación del equipo flotante, administrar el personal y atacar todos los problemas referentes a obras portuarias y de dragado, por lo que se creó en el mes de junio de 1938 en la Ciudad de México el Departamento Central de Marina de Petróleos Mexicanos.

Durante el lapso comprendido de 1938 a 1953, se contrató con un astillero italiano la construcción de tres buques-tanque, que, debido a la situación motivada por la Segunda Guerra Mundial, no fueron entregados.

Por otra parte, se adquirieron dos buques-tanque noruegos y un alemán, que se encontraban en costas mexicanas y se incautaron nueve buques-tanque italianos, por Decreto Presidencial del 8 de abril de 1941 y con apoyo en el Derecho de Angaria.

Durante la conflagración mencionada fueron hundidos cinco buques de la flota de Petróleos Mexicanos, teniéndose que lamentar la pérdida de numerosas vidas.

En virtud del aumento en el movimiento marítimo en el litoral del Pacífico, para satisfacer la creciente demanda de productos, se hizo necesario establecer control sobre la operación y el mantenimiento de las naves asigna

das a dicho litoral, por lo que se creó el día 26 de octubre de 1944 la Oficina de Inspección Local de Máquinas, - con oficinas en el Puerto de Salina Cruz, Oax., y dependiente de la Superintendencia General de Marina con sede - en Minatitlán, Ver.

En el año de 1951 se instalarón en la Ciudad Madero, Tamps., los talleres de marina para reparación a flote y - mantenimiento de embarcaciones, y evitar en lo posible, el envío de buques al extranjero para efectuar dichos trabajos.

Al continuar el incremento del tráfico marítimo en - el litoral del Pacífico, en abril de 1952, la Oficina de Inspección Local de Máquinas establecida en Salina Cruz, Oax., se reestructuró como Superintendencia de Marina Zona Pacífico, pasando a depender directamente del Departamento Central de Marina.

En diciembre 30 de ese mismo año, al incrementarse - las necesidades de la flota marítima del país y por convenir así a los intereses de la Institución, el citado Departamento, por acuerdo del Director General, se transformó en Gerencia de Marina, contando además con una subgerencia Técnica, dependiendo dicha Gerencia de la Subdirección Comercial. En el año de 1953, por necesidades de tipo administrativo, se creó la Subgerencia Administrativa.

En el lapso de 1954 a 1964 se adquirieron varios - buques-tanque usados y se dieron de baja otros cuyas condiciones de operación eran muy desfavorables.

En 1965 el peso muerto de las flotas mayor y menor era de 305,000 toneladas aproximadamente y el promedio de años de operación de las unidades de la flota mayor era de 24.2 años, contándose entre 21 buques-tanque únicamente con 6 que no habían cumplido 15 años, mientras que 5 ya tenían mas de 40 años de servicios.

Además, se trataba de una flota heterogénea, es decir, - todas las naves eran diferentes entre sí, lo cual dificultaba su eficiente operación y correcto mantenimiento.

Por lo anterior, para poder cubrir con eficiencia el abastecimiento de combustible en las zonas de influencia de las distintas terminales marítimas, hubo necesidad de recurrir al fletamento de buques-tanque de bandera extranjera.

Al iniciarse el sexenio gubernamental de 1964-1970, la nueva administración de Petróleos Mexicanos se encontró con la situación anterior y ante el constante aumento en la demanda de productos petroleros en las diversas regiones del país que se abastecen por medio del transporte marítimo,

se formuló un programa de renovación de la flota petrolera, que tuvo los objetivos básicos siguientes:

- a). Eliminar, en el plazo más corto posible, los barcos extranjeros fletados mediante la adquisición de cuatro buques-tanque usados.
- b). Substituir las unidades menos eficientes y con más años de servicio, por trece embarcaciones nuevas - que aseguraran una operación económica y eficiente.
- c). Adquirir cuatro embarcaciones necesarias para transportes de productos petroquímicos.

En relación con el punto a) se adquirieron cuatro embarcaciones usadas para substituir a embarcaciones extranjeras fletadas.

Referente al punto b) se firmó un contrato con las empresas "Mitsui" e "Ishikawajima" de Japón para la construcción de trece buques-tanque, y respecto al punto c) se -contrató con las mismas empresas japonesas la construcción de un buque-tanque petroquímico y con los astilleros de "Hawthorn Leslie" de Inglaterra la de un buque-tanque y una barcaza para el transporte de amoníaco y un buque tanque para el transporte de etileno.

Para la adquisición de las diecisiete modernas unidades se tomó en cuenta que tuviesen el mayor número de -- piezas intercambiables a fin de facilitar al máximo su mantenimiento y bajar los costos del mismo.

El 1º de diciembre de 1966, con base en una amplio estudio sobre diversos aspectos técnicos y administrativos referentes a la operación de la flota petrolera, se puso - en práctica un programa de reorganización de la Gerencia de Marina, incorporándose además de las dos Subgerencias existentes, un Departamento Central de Inspección, Mantenimiento y Reparación con el fin de atender el mantenimiento y la reparación de las unidades de la flota, y procurar efectuar estos trabajos en talleres propiedad de la institución y en astilleros mexicanos.

Asimismo, se crearon varias Superintendencias Generales y - Departamentos Generales Técnicos indispensables para la mejor operación de la flota.

A fin de elevar el nivel técnico de los oficiales y tripulantes a cargo de la flota, se llevaron a cabo programas de adiestramiento en el Instituto Mexicano del Petróleo, en Japón, Holanda e Inglaterra, con lo que se logró una mayor eficiencia en la operación de los buques-tanque.

Simultaneamente a la renovación de la flota mayor, se inició la de la flota menor, ya que en octubre de 1966 se firmo un contrato para la construcción de ocho remolcadores en astilleros del país, correspondiendo la construcción de dos de ellos a la Secretaría de Marina, cinco a Astilleros de Veracruz, S.A., y uno a Astilleros Unidos del Pacífico, S.A.

En el año de 1967 se contrato con el astillero -- holandés "N.V. Scheepwerf De Hoop" la construcción de tres remolcadores adicionales para cubrir las necesidades de la perforación marítima en el Golfo de México.

En 1971, se ordena la construcción de 6 buques-tanque de 21,700 toneladas de peso muerto a los astilleros - holandeses "N.V. Scheepwerf De Hoop" y al "Vander Giessen de Noord", estos buques vienen a sustituir a los buques-más viejos que se tenían en operación.

En 1975, se solicitó la construcción de un buque -tanque de 43,700 toneladas de peso muerto a los astilleros "Italcantieri S.p.A.", este prototipo de buques es el que se esta construyendo actualmente en México, en los Astilleros de Veracruz, S.A.

En 1976, se adquirieron dos buques-tanque de 55,500 - toneladas de peso muerto aproximadamente a la firma noruega "Interessents Kapet Viken de Tonsberg".

En 1978, se contaba con un total de 698,824 toneladas de peso muerto, como esta capacidad de tonelaje era insuficiente para movilizar el petróleo y sus derivados, PEMEX ha recurrido a buques-tanque fletados como complemento a la -- flota de este organismo.

Actualmente la capacidad para el transporte de flúidos es de 1.42 millones de toneladas de peso muerto, sin em bargo, se encuentra constituida además de la flota de PEMEX, por las embarcaciones de PETRONAVES y PETROFLOTA.

Esta insuficiencia de la flota mercante nacional ha propiciado que se siga contratando buques extranjeros para el movi-- miento de flúidos, teniendo PEMEX que erogar millones de dó-- lares por concepto de fletes marítimos.

Debido a lo anterior, Mario Ramón Beteta informó el 22 de -- febrero de 1985, el Programa de Embarcaciones de PEMEX para-- el período 1985-1989, que significará:

"...dar un paso hacia la mexicanización de la flota petrolera" (4)

(4). "Se mexicaniza la Flota Petrolera: Beteta", EXCELSIOR , México, Viernes 22 de febrero de 1985, pp. 1-A y 12-A.

Asimismo, señaló que con la implantación de este programa se evitaran gastos importantes de divisas y aumentará la eficiencia de la empresa paraestatal. (5)

Este programa permitiría a PEMEX contar con 254 embarcaciones propias -entre la flota mayor y menor- para 1989 con un costo de 250,000 millones de pesos.

PEMEX cuenta con 36 buques-tanque actualmente y ordenará que se construyan 33 unidades más, también se contempla la baja de buques-tanque ineficaces lo que para 1989, se espera contar con 53 embarcaciones que compondrán la flota mayor.

Asimismo, PEMEX dispone de 241 embarcaciones menores, de las cuales se dará de baja a 112 y se pondrán en servicio 72 embarcaciones nuevas para contar en 1989 con 201 embarcaciones que compondrán la flota menor, de acuerdo a lo contemplado en el Programa de Embarcaciones de PEMEX.

Mario Ramón Beteta, informó también que la construcción de los buques se encomendará principalmente a astilleros nacionales, recurriendo a los astilleros extranjeros cuando la construcción de las embarcaciones requieran de un alto refinamiento técnico. ((

(5). Ibidem. p. 1-A

(6). Ibidem. p. 12-A

A pesar de este gran avance que es la mexicanización de la flota petrolera, PEMEX requerirá para 1989 de 153 naves más, ya que para ese entonces sus necesidades ascenderán a 407 embarcaciones, esas embarcaciones faltantes las fletara de las empresas navieras mexicanas, implementando para tal objeto un esquema de arrendamiento financiero, con la finalidad de que a través de ello y de contratos de largo plazo, asegure la amortización de sus intereses. (7)

Asimismo, se señalo la creación del Centro de Estudios Superiores de Transporte Marítimo Petrolero, que dependerá del Instituto Mexicano del Petroleo, para satisfacer requerimientos específicos de PEMEX, como son la administración y operación de la flota petrolera. (8)

5.1.1.1. Normas. Objetivos y Políticas para la operación de la flota petrolera.

5.1.1.2. Normas.

La operación de la flota petrolera esta sujeta al acatamiento de normas jurídicas y disposiciones de organismos de caracter internacional.

(7). idem.

(8). idem.

Las normas más importantes a observar son las siguientes:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Ley de Vías Generales de Comunicación.
3. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
4. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
5. Ley sobre disposiciones Especiales para los servicios de Cabotaje, Interior del puerto y fluviales de la República.
6. Ley de Cabotaje.
7. Ley Aduanal.
8. Ley Federal de Trabajo.
9. Ley sobre Derechos de Tráfico Marítimo, Matrícula y Patente.
10. Ley de Población.
11. Código Sanitario.
12. Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los buques mercantes nacionales.
13. Reglamento para el servicio de Pilotaje.
14. Reglamento para el servicio de Remolque en aguas y puertos nacionales
15. Reglamento para Inspectores Técnicos Navales.
16. Reglamento para inspectores Técnicos de Máquinas.
17. Reglas de sociedad clasificadoras de buques.

18. Reglamento interior para tramitar la ocupación de los fondos marinos y zona federal de julio 11 de 1968.
19. Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre Petróleos Mexicanos y el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana.
20. Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. (SOLAS,1974)
21. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. (OILPOL,-1954).
22. Convención Internacional de Francobordos.
23. Convención Internacional de Telecomunicaciones.
24. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques.
25. Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidente que causen una contaminación -- por Hidrocarburos, INTERVENTION/1969.
26. Convenio sobre prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Derechos y otras Materias. (DUMPING/1972)
27. Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por -- daños causados por la contaminación de las aguas de Mar -- por Hidrocarburos.

28. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el Mar.
30. Convenio No. 32 relativo a la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques, de 1932.
31. Convenio No. 108 relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente del mar, de 1958.
29. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
32. Ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del Artículo 127 -- Constitucional Relativo a la Zona Económica Exclusiva. (9)

5.1.1.3. Objetivos.

Los objetivos principales de la flota son los siguientes:

1. Llevar a cabo con eficiencia el transporte de productos -- petroleros y petroquímicos, de conformidad con los programas de producción, distribución, ventas interiores y exportaciones.
2. Adoptar de modo permanente todo género de medidas de seguridad, tanto las que se refieren a la vida humana, como -- aquellas que se relacionan con la salvaguarda de las embarcaciones de la flota.

(9). Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos, 1966-1978, México, PEMEX, 1978, pp. 41 y 42.
~~Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México~~, México, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, S.C.T., 4 vols., 1980/1982

3. Disponer en todo tiempo de embarcaciones aptas para el transporte, mediante el adecuado mantenimiento y reparación de las naves y de las instalaciones con ellas relacionadas, y siguiendo los programas, que para el mantenimiento o la reparación, se formulen en la Gerencia de -- Transporte Marítimo.
4. Disponer de embarcaciones con características adecuadas a la función que desempeñan y a las condiciones portuarias del país.
5. Asegurar la máxima coordinación de sus funciones con los diferentes órganos de la Institución, así como con las dependencias gubernamentales relacionadas.

5.1.1.4. Políticas.

Para lograr el cabal cumplimiento de los objetivos de la flota, se han adoptado las siguientes medidas:

1. Con el propósito de obtener la máxima eficiencia en la -- operación de la flota petrolera, se procura efectuar viajes directos y a plena carga, así como participar en la -- formulación de los programas de distribución y transporte de los productos de la Institución.
2. Vigilar y comprobar que todos los órganos que operan la --

flota cumplan los programas y se apeguen a los procedimientos aprobados.

3. Implantar las medidas de seguridad y protección dictadas en la Institución, y las particulares de la Gerencia de Transporte Marítimo.
4. Vigilar que las embarcaciones integrantes de la flota - cuenten con el seguro más conveniente para la Institución y cumplan con los requisitos en vigor de las sociedades clasificadoras
5. Efectuar en los talleres de la Institución, y/o en astilleros nacionales, la reparación general de la flota.
6. Llevar a cabo con el equipo apropiado y personal calificado el mantenimiento de las unidades de la flota y además -- equipo e instalaciones.
7. Promover la formación de comités coordinadores de carácter técnico o administrativo como medio de propiciar el cumplimiento de los objetivos de la flota.
8. Formular, con la anticipación adecuada, los pedidos a la Gerencia de Adquisiciones, a fin de contar oportunamente con los bienes solicitados.
9. Coordinar sus actividades con la Gerencia de Adquisiciones, e influir en los casos procedentes para preferir, en igualdad de condiciones, piezas de recambio de fabricación nacio

nal, y para reducir convenientemente los plazos de entrega de los bienes o servicios solicitados.

10. Adquirir directamente y sólo en casos excepcionales, hasta el límite que se señale, materiales, refacciones y -- otros bienes, a fin de evitar trastornos en la operación de la flota.
11. Estudiar permanentemente los avances técnicos en materia de construcción naval, con el propósito de estar debidamente capacitados para señalar las características más -- convenientes, al contratar la construcción de embarcaciones destinadas al servicio de transporte de hidrocarburos y petroquímicos. Conocer igualmente, los precios unitarios de las mencionadas construcciones.
12. Seguir los lineamientos de los órganos especializados: Subdirección de Finanzas y sus unidades integrantes, en la formulación, ejercicio y control de los presupuestos -- de la Gerencia de Transporte Marítimo.
13. Observar las estipulaciones del Contrato Colectivo de Trabajo.
14. Acudir al órgano especializado, en caso de duda, para la aplicación de las disposiciones contractuales en materia de personal. (10)

5.1.15. Estructura Orgánica de Petróleos Mexicanos.

Petróleos Mexicanos, ha sido objeto de modificaciones en su estructura orgánica a partir de 1982, su nuevo organograma estructural básico se puede apreciar en el Cuadro No. 2, en el cual se establece como órgano máximo el Consejo de Administración, asimismo, hay una Dirección General, siete -- Subdirecciones con sus respectivas Coordinaciones Ejecutivas. Para los fines de este trabajo sólo señalaremos aquellas dependencias que esten involucradas en la operación de la flota de buques-tanque de PEMEX.

5.1.1.6. Dirección General.

Funciones:-Ejercer la representación general de la Institución.

-Ejecutar o promover la ejecución de los acuerdos del Consejo de Administración.

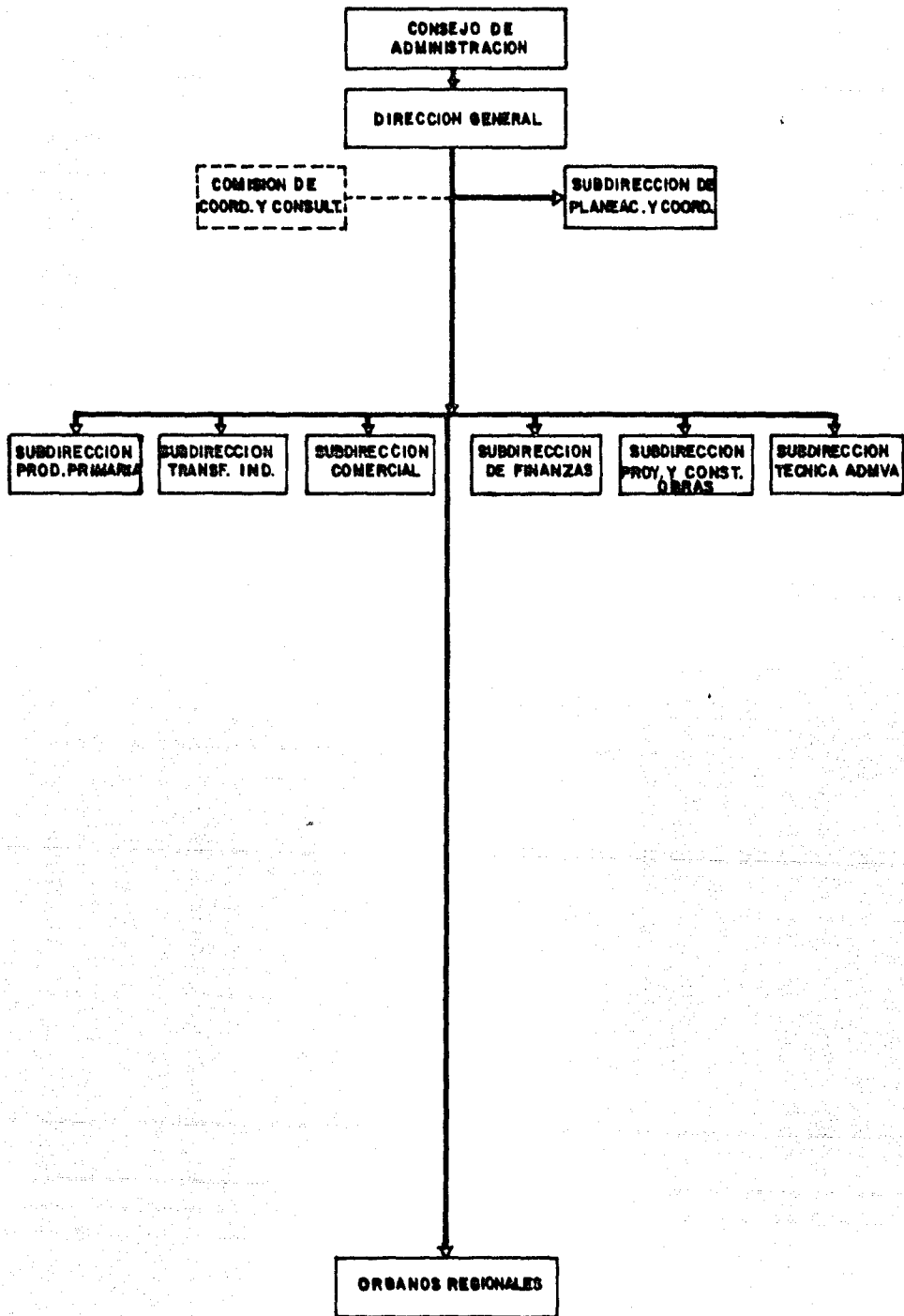
-Dirigir las operaciones globales del organismo y su desarrollo.

-Administrar los bienes de la institución.

-Fijar las normas de organización, administración y funcionamiento del organismo y elaborar los programas de manejo y explotación de sus bienes.

-Asignar a los Subdirectores las funciones que les correspondan y delegar en ellos alguna o algunas atribuciones.

PEMEX. ORGANOGRAMA ESTRUCTURAL BASICO



CUADRO No. 2

-Las demás que señalan la Ley Orgánica de Petroleos Mexicanos, su reglamento, otras disposiciones aplicables y las que, dentro de sus atribuciones, le fije el Consejo de Administración.

5.1.1.7. Subdirección Comercial.

Funciones: -Llevar a cabo las operaciones relacionadas con la comercialización y distribución de los productos petroleros y petroquímicos, tanto en el mercado nacional como en el extranjero; operar la flota marítima de PEMEX y adquirir y suministrar los materiales, equipos y refacciones necesarios para la operación, el mantenimiento y el desarrollo de las diversas instalaciones de la Institución.

Para llevar a cabo las labores que tiene encomendadas, la Subdirección Comercial, cuenta con seis Coordinaciones Ejecutivas que son:

- Coordinación Ejecutiva de Mercados, Planeación y Comercialización.
- Coordinación Ejecutiva de Comercio Internacional.
- Coordinación Ejecutiva de Comercio Interior.
- Coordinación Ejecutiva de Suministros.
- Coordinación Ejecutiva de Transportes.

-Coordinación Ejecutiva de Infraestructura y Normas
Técnicas.

Estas Coordinaciones Ejecutivas cuentan con sus respectivas Gerencias. A continuación se describirá brevemente las actividades de algunas de las Coordinaciones señaladas.

Coordinación Ejecutiva de Comercio Internacional.

Funciones: Estudiar y evaluar el desarrollo del mercado mundial de energéticos para mantener actualizados los programas de exportación e importación y negociar oportunamente los contratos y convenios necesarios sobre los productos petroleros y petroquímicos básicos, llevando a cabo las operaciones de exportación e importación de éstos.

Participar con la representación de PEMEX, en las diversas reuniones de organismos nacionales e internacionales relacionadas con la importación y exportación de productos petroleros y petroquímicos, en coordinación con las diferentes dependencias del Gobierno Federal.

Coordinación Ejecutiva de Comercio Interior.

Funciones: Realizar dentro del país, las ventas de los productos petroleros y petroquímicos que elabora PEMEX, mediante operaciones comerciales por conducto de los orga

nos centrales de la Gerencia de las Superintendencias de Distribución Regionales, de las Terminales de Distribución y Ventas, de las Agencias Regionales de Ventas y de las Bodegas Foráneas - que integran esta dependencia.

Efectuar el transporte y la distribución de los productos petroleros y petroquímicos en todo el país, conforme a los programas de producción de las ramas de refinación, petroquímica y explotación y de acuerdo a las operaciones comerciales concertadas, coordinando estas actividades tanto con las ramas mencionadas como con las de -- transporte marítimo y comercio exterior.

Coordinación Ejecutiva del Transporte.

Funciones: Realizar el transporte por vía terrestre, marítima, fluvial y multimodal del petróleo y sus derivados con el máximo grado de seguridad, de acuerdo con el programa general de la industria, basado en los requerimientos del consumo nacional y la exportación de excedentes.

Programar la adquisición, inspección, mantenimiento y reparación de las unidades que forman la flota mayor y menor, así como la administración, cong

trucción y mantenimiento de instalaciones portuarias y marítimas.

Vigilar el estricto cumplimiento de convenios internacionales, legislación marítima mexicana, reglamentos y normas establecidas en la materia.

Coordinación Ejecutiva de Suministros.

Funciones: Adquirir, inspeccionar, transportar y suministrar oportuna y eficazmente los equipos, materiales, - refacciones y artículos de fabricación nacional o de importación que requiere PEMEX para la ejecución de sus programas de operación, mantenimiento y desarrollo.

Establecer y operar los sistemas de administración de inventarios que le permitan mantener los niveles óptimos de existencias de materiales en los almacenes, contando para tal efecto con las instalaciones adecuadas para su guarda y conservación.

5.1.2. Servicio de Transbordadores. (SETRA)

Al construir carreteras eficientes y alternativas a caminos existentes, el Gobierno Federal consideró la conveniencia de establecer cuotas a sus usuarios a partir de -- 1958, las cuales permitirían su mantenimiento y expansión. Este concepto fue posteriormente hecho extensivo a puentes de cuota, y desde 1963, a Transbordadores que prestaron el servicio de tránsito fluvial-marítimo en aquellos lugares en donde no era factible la construcción de puentes, cuando menos de inmediato.

Con el objeto de administrar los caminos y mantener su conservación, operación y construcción, el Ejecutivo Federal autorizó la creación del organismo descentralizado - Caminos Federales de Ingreso en 1958.

En 1959, es sustituido por Caminos y Puentes Federales de Ingreso, con el objetivo de administrar y conservar los caminos y puentes de cuota, percibiendo las cuotas de los -- usuarios y recibiendo los activos de su antecesor.

En los primeros años de la década de los sesenta, - este organismo adquiere y empieza a operar transbordadores en el sureste del país.

En 1963, un nuevo decreto hace explícita la prestación del Servicio de Transbordadores creando el organismo Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, para -- administrarlos y operarlos en conjunto con los caminos y Puentes de cuota.

En los siguientes 15 años se establecieron nuevas rutas de Transbordadores, y el servicio se incrementó en importancia, hasta que en 1979, el Gobierno Federal, con la finalidad de proporcionar una adecuada administración a las embarcaciones destinadas al Servicio de Transbordadores, creó un organismo denominado Servicio de Transbordadores (SETRA), que es órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con domicilio en La Paz, B.C. Sur --, y que tiene como función la operación, conservación y administración de los transbordadores, así como sus servicios complementarios pertenecientes al Estado.

El 20 de agosto de 1979, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el cual se creó como un organismo independiente, teniendo como función principal:

"I. Programar, proyectar nuevas rutas, administrar, operar y conservar los transbordadores y sus servicios complementarios o conexos pertenecientes al Estado, así como

la adquisición de los transbordadores que se requieran para su operación y de los que se obtengan por otros conceptos.

- 'II. Realizar los programas y proyectos específicos de -- obras e inversiones para la conservación de los transbordadores o para el establecimiento de nuevos servicios de esta naturaleza.
- 'III. Intervenir en la celebración de contratos para realizar sus fines señalados.
- 'IV. Recibir los ingresos por los servicios que preste, -- conforme a las disposiciones legales que regulan la materia.
- 'V. Intervenir en la selección del personal técnico y administrativo que forme parte del mismo.
- 'VI. Informar al titular del ramo respecto de las actividades de dicho órgano.
- 'VII. Las demás que le encomienden otras leyes y reglamentos" (10)

Para llevar a efecto las funciones encomendadas a SETRA, éste cuenta con un Director General, el cual es designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, así como el suficiente personal técnico y administrativo.

(10). "Decreto por el cual se crea un Organismo denominado Servicio de Transbordadores", Diario Oficial, México, 20 de agosto de 1979.

El Director General de SETRA, tiene asignadas las siguientes atribuciones:

- a). Asumir la Dirección Técnica y Administrativa de la Dirección y ser responsable ante las autoridades superiores - de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del - buen funcionamiento de su organismo.
- b). Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar las actividades encomendadas a las diferentes unidades que integran la Dirección a su cargo, deberá formular los dictámenes y rendir los informes que sean solicitados por sus superiores.
- c). Formular anteproyectos de presupuesto que correspondan a la dependencia, vigilar que se cumplan las leyes, reglamentos, decretos y demás disposiciones que tengan relación con el buen funcionamiento administrativo y de servicios que estan a carga de su dirección.
- d). Adoptar medidas que sean necesarias para la previsión de faltas, y en su caso implementar las sanciones que correspondan.
- e). Recomendar cuando así se amerite la modificación de las - normas reguladoras vigentes o que se adopten nuevas.
- f). Participar en la selección del personal de la Dirección que esta a su cargo, así como en sus licencias, promociones y sanciones.

- g) . Asesorar a funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y conceder audiencia al público sobre los asuntos de su competencia, asimismo, deberá elaborar las estadísticas relativas a los asuntos de su competencia, proporcionar la información, datos y cooperación -- técnica que le sea requerida por las demás dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como de otras Secretarías del Gobierno Federal.
- h) . Representar a SETRA.
- i) . Atender las quejas que se presenten y hacer las aclaraciones pertinentes que se relacionen con las actividades y servicios que presta la Dirección a su cargo, asimismo, deberá atender las actividades que le sean señaladas por sus superiores y por los ordenamientos jurídicos. (11)

5.1.2.1. El Servicio de Transbordadores en la Actualidad.

A partir de su creación, SETRA ha desarrollado principalmente las siguientes actividades:

- a) . La operación del Servicio de Transbordadores en las rutas del Pacífico, el Caribe y las del Golfo de México.
- b) . La adquisición de embarcaciones con el fin de apoyar ser-

(11) . idem.

- vicios en las rutas de apertura reciente.
- c). Lograr estándares aceptables de seguridad a través de programas de mantenimiento preventivo y correctivo de sus embarcaciones.
 - d). Ampliar y adecuar las instalaciones terminales que lo requieran, y
 - e). Implementar sistemas que permitan la optimización de resultados en la aplicación de programas administrativos, financieros, operacionales y comerciales.

Sin embargo, estas actividades en la práctica han -- avanzado muy poco, ya que es evidente la mala administración de SETRA actualmente, y esto se manifestó por los hechos -- ocurridos al transbordador "DIAZ ORDAZ", que se explican más adelante.

A pesar de lo anterior, es necesario poner énfasis en los -- puntos anteriores, ya que son de gran importancia, ya que si consideramos lo establecido en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988, el Gobierno Federal precisa superar obstáculos para establecer las estrategias de -- cada sub-sector, con el propósito de permitir el abasto, la comunicación oportuna y disminuir la dependencia del exterior.

Aquí cabe señalar la importancia que para los efectos, tiene SETRA, ya que constituye, sin duda alguna, una alternativa para propiciar suministros, para agilizar traslados en forma complementaria con los otros medios de transporte, con la finalidad de unir zonas que por su desarrollo, condición-económica o situación económica ó geográfica presentan limitaciones para utilizar el transporte carretero, el aéreo o el de ferrocarriles.

Como se ha mencionado, SETRA ofrece sus servicios en la zona del Pacífico, enlazando la Península de Baja California Sur con el Macizo Continental, el Caribe enlazando fundamentalmente la península de Yucatán con la isla de Cozumel e Islas Mujeres en el Caribe Mexicano y en la zona del Golfo de México, ofreciendo el servicio de paso en ríos y lagunas en los Estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco y Campeche; como se observa el Servicio de Transbordadores se ofrece en zonas en las cuales por sus características no sería posible lograr su desarrollo sin el apoyo de estos servicios complementarios a los otros medios de transporte, de ahí, la importancia de que dichos servicios se incrementen en calidad y cantidad, siendo esto sólo posible, si se le ofrece la importancia necesaria.

Por otro lado, y de acuerdo a las expectativas de SETRA a mediano plazo, se considero conveniente la decisión de la desconcentración territorial y administrativa del organismo a la Paz, Baja California Sur, ya que ello responde a la adecuación y fortalecimiento del organismo para la optimización de su desarrollo en forma eficaz y eficiente que permita el alcance de -- los objetivos del Gobierno Federal de calidad de los servicios prestados. La ubicación de las oficinas centrales de SETRA, en La Paz, Baja California Sur, se debe a la necesidad de acercamiento de las mismas, al centro de operación de los servicios -- en la zona en que tiene mayor importancia, por ser el punto clave de la operación del área del Pacífico; ya que es aquí precisamente donde se moviliza el volúmen más importante de transporte de vehículos y pasajeros realizados por SETRA, ya que representa el 81 % de la operación total y actual de los servicios.

Es necesario señalar que en 1979, al crearse SETRA, se había contemplado su desconcentración territorial y administrativa, e inclusive en ese año se dieron los primeros pasos -- para alcanzar dichos objetivos, sin embargo, fue necesario postergar el proyecto por limitaciones presupuestales que no permitieron su avance y consolidación.

Sin duda alguna, las limitaciones presupuestales que tiene SETRA, ha originado el deterioro de los transbordadores, que al no contar con un mantenimiento adecuado ha permitido la baja calidad del servicio y principalmente ha dado lugar a accidentes que han costado pérdidas por millones de pesos y sobre todo de vidas humanas, tal es el caso, del --- Transbordador "DIAZ ORDAZ" que naufragó al chocar contra un dique en Mazatlán, Sinaloa, el 10 de agosto de 1984. (12) Según datos oficiales las pérdidas fueron de alrededor de -- 500 millones de pesos, 37 pasajeros desaparecidos, 1 muerto y numerosos heridos. (13)

Este lamentable accidente puso de manifiesto la falta de organización, mantenimiento, pésimo estado de las embarcaciones y sobre todo la falta de capacidad económica de la empresa - Servicio de Transbordadores.

Gerardo Reyes corresponsal del periodico "EXCELSIOR" señaló:

"EXCELSIOR logro llegar hasta el lugar donde se realizan las labores de rescate, y pudo percatarse de los malos- olores que se despiden, así como del pésimo estado en - que se encuentra lo que quedo de la navé, la cual fue -

(12). Flores, Victor. "Naufragó el Transbordador 'DIAZ ORDAZ', en Mazatlán, Sinaloa." EXCELSIOR, México, Sábado 11 de agosto de 1984. pp. 5-A y 14-A.

(13). Flores, Victor. "Fue un lamentable accidente: R.F. Valdés" EXCELSIOR, México, Domingo 12 de agosto de 1984. p. 5-A.

construida en Noruega en 1961" (14)

Lo anterior deja entrever que posiblemente quedaron personas atrapadas en los camarotes, aunque hay que recordar que después del accidente, este quedó bajo control militar que no permitió el acceso al lugar del percance, dificultando la información objetiva acerca del naufragio. Esta situación creó bastante especulación en torno a las pérdidas materiales y humanas, ya que es evidente que las autoridades ocultaron la verdad de los hechos, tal vez por la magnitud de pérdidas de vidas humanas principalmente. Es evidente la falta de organización administrativa en SETRA, ya que el hundimiento del "DIAZ ORDAZ" descubrió que no se registran adecuadamente los nombres de las personas y sus equipajes, asimismo, no se lleva un control sobre la carga-quellevan los camiones que utilizan el Servicio de Transbordadores.

Por otro lado, el estado de las embarcaciones, así como su mantenimiento dejan mucho que desear, puesto que la mayoría de los transbordadores con que cuenta SETRA tiene una vida útil de 20 años aproximadamente, que hace muy costoso su mantenimiento y aparte de que representan un peligro

(14). Reyes, Juan Gerardo. "Son 37 los pasajeros Desaparecidos del Transbordador Hundido". EXCELSIOR, México, Martes 21 de agosto de 1984, pp. 4-A y 28-A.

Reyes, Juan Gerardo. "Fétidos olores emanan del Transbordador" EXCELSIOR, México, 19 de agosto de 1984. pp. 5-A y 39-A.

para la navegación.

A raíz del siniestro, el Subsecretario de Operación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fernando de Garay informó que se invertirían 220 millones de pesos en la rehabilitación y renovación de las embarcaciones de transbordadores, en prevención de accidentes como el ocurrido. (15)

Asimismo, el Director del Servicio de Transbordadores Rodolfo Franz Navarrete señaló:

"...es necesario contar con astilleros en el Pacífico para evitar una mayor fuga de divisas, ya que actualmente las embarcaciones son llevadas a su revisión, cada año y medio a los astilleros de Estados Unidos.

'Reveló que la revisión en el extranjero tiene un costo de 40 millones de pesos, además de que los buques del organismo dependen de refacciones del exterior, 97 %.

'Finalmente, dijo que el Servicio de Transbordadores es de carácter eminentemente social y su objetivo es coadyuvar al desarrollo económico y social de Baja California, ya -- que su presupuesto de operación es de 4,500 millones de -- pesos, en tanto sus ingresos son sólo de 850 millones de -- pesos" (16)

(15). Flores, Victor. "Bajo control Militar, el Accidentado Transbordador 'DIAZ ORDAZ'". EXCELSIOR, México, Lunes 13 de -- agosto de 1984, p. 22-A.

(16). Flores, Victor. "Es posible que haya más Víctimas en el barco hundido en Mazatlán". EXCELSIOR, México, Miercoles 15 de agosto de 1984, pp. 5-A y 30-A.

Cabe destacar que siempre que sucede un accidente de este tipo, las autoridades respectivas declararían que se tomaran las medidas necesarias para la previsión de accidentes, es decir, siempre que el daño es ya irreparable se pretende adoptar medidas de seguridad.

Es cierto que en ocasiones es mejor tarde que nunca, pero en el caso de los transbordadores este hecho es ya negligencia e irresponsabilidad por parte de los directivos de la empresa, ya que hay que recordar que el hundimiento del "DIAZ ORDAZ" no es el primero que sufre esta empresa, otro transbordador se accidentó también en la Isla del Carmen en 1979.

En efecto, el hundimiento del transbordador "DIAZ ORDAZ" puso de manifiesto el pésimo estado en que se encuentran las embarcaciones del Servicio de Transbordadores, así como su desorganización administrativa.

Es necesario que el Gobierno Federal dirija su atención a este organismo con el fin de reestructurarlo con un programa que contemple:

- a). Apertura de Nuevas rutas.
- b). El reemplazo, mantenimiento adecuado y oportuno, así como la adquisición de nuevas embarcaciones.
- c). Ampliación y adecuación de las terminales de los transbordadores.

Cabe destacar que siempre que sucede un accidente de este tipo, las autoridades respectivas declararán que se tomarán las medidas necesarias para la previsión de accidentes, es decir, siempre que el daño es ya irreparable se pretende -- adoptar medidas de seguridad.

Es cierto que en ocasiones es mejor tarde que nunca, pero en el caso de los transbordadores este hecho es ya negligencia e irresponsabilidad por parte de los directivos de la empresa, ya que hay que recordar que el hundimiento del "DIAZ ORDAZ" no es el primero que sufre esta empresa, otro transbordador se accidentó también en la Isla del Carmen en 1979.

En efecto, el hundimiento del transbordador "DIAZ ORDAZ" -- puso de manifiesto el pésimo estado en que se encuentran las embarcaciones del Servicio de Transbordadores, así como su desorganización administrativa.

Es necesario que el Gobierno Federal dirija su atención a este organismo con el fin de reestructurarlo con un programa que contemple:

- a). Apertura de Nuevas rutas.
- b). El reemplazo, mantenimiento adecuado y oportuno, así como la adquisición de nuevas embarcaciones.
- c). Ampliación y adecuación de las terminales de los transbordadores.

- d). La implantación de servicios logísticos.
- e). La desconcentración de la administración central a La Paz, B.C.S., en forma definitiva.

La aplicación de los cinco puntos anteriores permitirán a Servicios de Transbordadores alcanzar los siguientes objetivos:

- a). Oportunidad de modernizar y depurar la estructura, los sistemas y los procedimientos de este Organismo.
- b). Mejor aprovechamiento del gasto corriente, al eliminar duplicaciones innecesarias.
- c). Optimizar el aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros.
- d). Abatir costos de administración, de operación y mantenimiento.
- e). Se reduce al mínimo el gasto y la necesidad de desplazamiento del personal de administración hacia las zonas de operación.
- f). Permite promover la elevación de calidad de los servicios por mejor y mayor supervisión y control.
- g). Asimismo, finca las bases para el desarrollo integral del servicio. (17)

(17). Franz Navarrete, Rodolfo. El Papel del Transbordador en el sistema del Transporte Integrado y sus expectativas a mediano plazo. Ponencia presentada en el XI Congreso Nacional Bienal 1984, del Colegio De Ingenieros Mecanicos y Electricistas, en octubre de 1984.

En la medida en que se adopten estas recomendaciones será el grado de desarrollo de SETRA, y que se reflejará en la eficiencia y calidad de los servicios que tiene encomendados.

Actualmente el Servicio de Transbordadores opera en:

- a). Zona Pacífico, con el 81 % de la operación;
- b). Zona Pánuco, con el 9 % de la operación;
- c). Zona Tabasco, con el 1 % de la operación;
- d). Zona Campeche, con el 3 % de la operación; y
- e). Zona Caribe, con el 6 % de la operación.

5.1.3. Naviera Minera del Golfo, S.A.

Como se ha señalado el comercio exterior de México se transporta en un 90 % por la vía marítima y ante la insuficiencia de la flota mercante nacional para satisfacer la demanda de transporte que requiere nuestro comercio exterior, empresas privadas y públicas se ven en la necesidad de contratar barcos de bandera extranjera teniendo nuestro país que erogar millones de dólares por concepto de pago de flete marítimo.

Dadas las necesidades de transportar cargas como:

- a) . Petróleo;
- b) . Sal;
- c) . Granos;
- d) . Roca Fosfórica;
- e) . Carbón; y otras.

Razón por la cual, organismos públicos manifestaron la conveniencia de que el sector público participara activamente en el transporte por vía marítima de estos productos, máxime que eran obtenidos de industrias o empresas paraestatales.

"El proyecto para la creación de una compañía naviera 100 % estatal que permitiera la expansión naviera del sector público mexicano, fue desarrollado - por un grupo de funcionarios de Azufrera Panamericana, S.A., durante 1978 y 1979.

'Se manejó como objetivo el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, la capacitación de trabajadores mexicanos en labores marítimas, la reducción de la dependencia de barcos extranjeros y el logro de -- economías de escala en beneficio del receptor y/o embarcador mexicanos, factores todos de crucial importancia en un mercado errático como lo es el de la transportación marítima" (18)

En efecto, la dirección de Azufrera Panamericana, S.A., proyectaba la creación de una flota de Marina Mercante que se ubicara como organismo paraestatal y se encargara del movimiento de carga que generaban los organismos pertenecientes al sector público principalmente.

(18). Castro Ortiz, Antonio Jorge. Navimin en la comercialización internacional del sector público. Tesis --- para optar por el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, México, F.C.P.S., U.N.A.M., 1984, p. 88.

Dentro de las acciones que darían creación a esta flota se encontraban las siguientes:

- a). Desarrollo de la flota con la adquisición de buques en el mercado internacional;
- b). Capacitación del personal de abordó y de tierra; y
- c). Desarrollo de la industria de construcción y mantenimiento de barcos. (19)

De esta manera y con el fin de alcanzar los objetivos antes señalados en noviembre de 1979 se constituyó la Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A., de C.V., la cual, por medio de un contrato de sociedad mercantil, estableció su reglamento de organización y funcionamiento.

Esta compañía originalmente se encontraba dentro del marco de administración de Azufrera Panamericana, S.A., pero en marzo de 1980 se segregó de este organismo con la finalidad de que esta empresa naviera estatal ofreciera sus servicios tanto a Azufrera Panamericana, S.A., como a otros organismos públicos. (20)

(19). Ibidem. pp. 91-93

(20). Ibidem. p. 94

La Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A., -- (NAVIMIN), una vez consolidada se le agrupó al sector correspondiente de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, (21) y su organigrama se estableció como se muestra en el Cuadro No. 3.

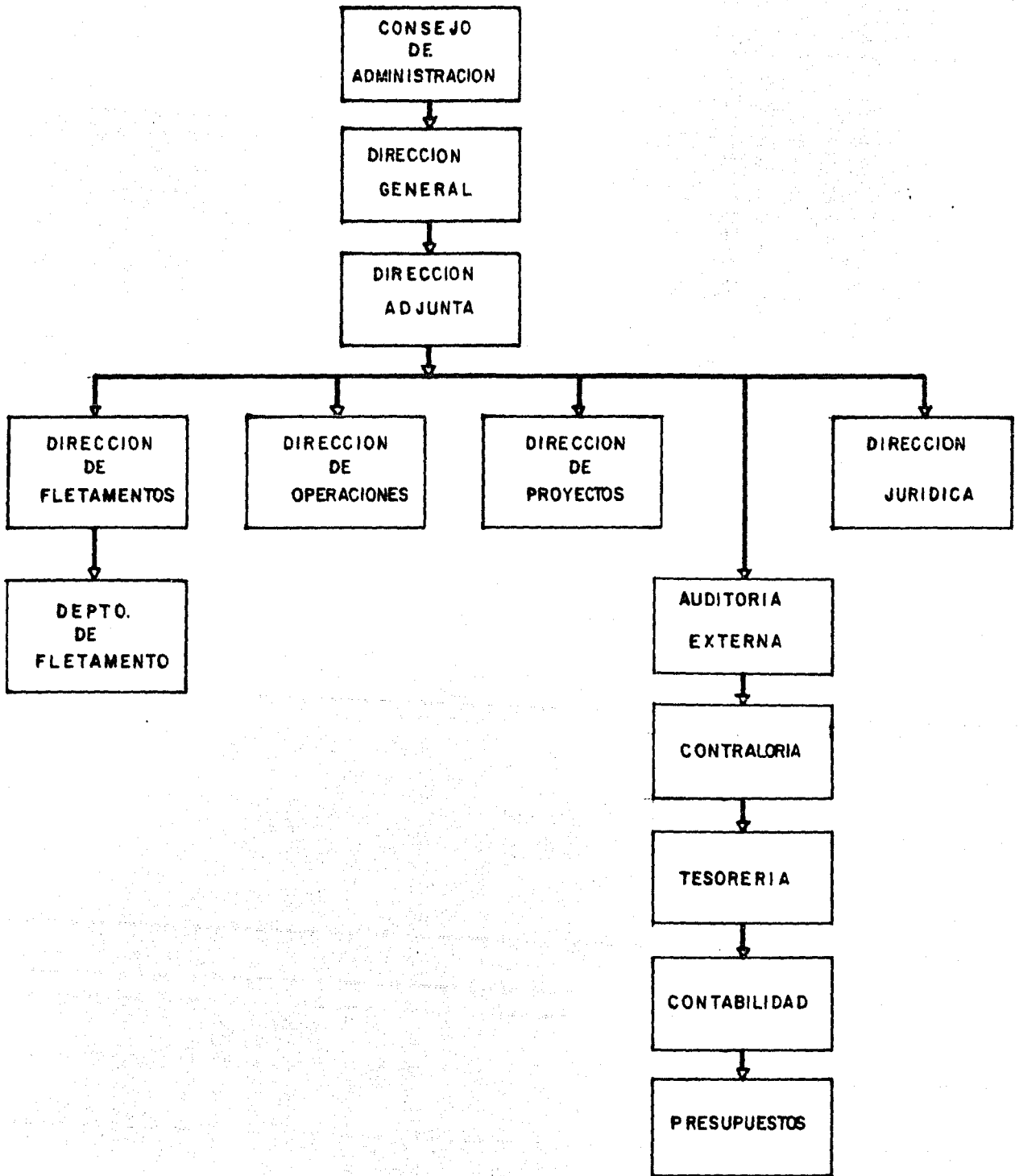
Como se ha señalado en el desarrollo de la presente tesis, nuestro comercio exterior se moviliza -- por la vía marítima en un 90 % del cual la flota nacional participa en sólo un 10 % aproximadamente, por lo tanto, uno de los objetivos primordiales de este sector es movilizar con la participación de la flota nacional un 40 % del total de carga de tráfico de altura y el 100 % del total de carga de tráfico de cabotaje.

Asimismo, los organismos del sector público -- participan de manera decisiva en la generación de carga que se moviliza por medio de transportes marítimos y de ahí la importancia que se le dió a la creación de NAVIMIN como instrumento de apoyo a este sector.

Navimin tiene dos empresas filiales que comple

(21). Ahora Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal.

ESTRUCTURA ORGANICA DE NAVIERA MINERA DEL GOLFO



mentan los servicios marítimos que presta y que son:

- a). "Caribbean Sulphur Shipping Co., of Liberia"; y
- b). "Mexchart, S.A."

Estas empresas en conjunto cuentan con cinco embarcaciones, el B/M "HAROLD H. JAQUET" y el B/M "HARRY C. WEBB" de bandera liberiana, el B/M "TENoch" y el B/M "ATLAHUA" de bandera mexicana y otros dos barcos que se encuentran inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, el B/M "TEXISTEPEC", de bandera mexicana lo tenía hasta el 1º de enero de 1984.

NAVIMIN es actualmente la sexta empresa naviera más importante del país, siguiendo en orden de importancia a Petróleos -- Mexicanos, Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., -- Naviera Tecalli, S.A. de C.V., Naviera del Atlántico, S.A. de C.V., y Flota Petrolera Mexicana, S.A. de C.V., empresas que ocupan del primero al quinto lugar respectivamente.

Sin embargo, a pesar del desarrollo de NAVIMIN en algún tiempo, éste vino en decremento con la pérdida de casi todos sus buques, pasando de un tercer lugar a un sexto lugar como se ha mencionado.

Las embarcaciones de Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V., han sido insuficientes para la movilización de los cargamentos

del sector público.

Y entre los factores que han delimitado el desarrollo de esta naviera estatal se encuentran las siguientes:

a) . Falta de Profesionalismo y experiencia del personal de abordó y de tierra.

NAVIMIN ha experimentado la falta de profesionalismo por parte de las tripulaciones de sus barcos, ya que como lo señala Antonio Jorge Castro Ruiz, NAVIMIN

"...ha tenido malas experiencias tanto con los oficiales, como con los marineros, quienes en varias ocasiones prácticamente han boicoteado las operaciones, viendose NAVIMIN en la necesidad de declarar avería gruesa en tales casos por los fuertes daños causados a los buques y a la carga" (22)

Asimismo, sigue señalando el autor que

"Por desgracia esta falta de profesionalismo no ha podido ser controlada por los altos funcionarios -- de esta compañía, que lejos de solucionar este problema lo han agravado por la inexperiencia e ineficacia con la que lo manejan lo anterior no es sino un reflejo de los errores en que se puede incurrir con la política sexenal que práctica el sistema -

político mexicano.

'Los funcionarios de NAVIMIN cuya experiencia en la -
mayoría de los casos no es la apropiada para los ---
puestos que desempeñan, contribuyen inconscientemente
en los impactos económicos que han incrementado sus-
tancialmente los costos directos de operación, elevanu
do con lo anterior los fletes y dejando a NAVIMIN con
un margen muy estrecho para operar internacionalmente" (23)

b) . NAVIMIN no ha recibido el apoyo suficiente por parte
de los organismos del Estado, ya que estos siguen contra
tando buques de bandera extranjera.

Por otra parte, tal parece que el propio Estado, a través
de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no le da
apoyo alguno, preocupándose más por otras empresas, en es-
pecial las navieras privadas, tal vez, lo anterior se de-
be a que el propio Director General de Marina Mercante,
de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sea --
miembro del Consejo de Administración de una empresa pri-
vada, Transportación Marítima Mexicana, S.A., precisamen-
te, convirtiéndose así en juez y parte.

(23) . Ibidem. pp. 142 y 143.

d) . Asimismo, NAVIMIN sufre problemas económicos muy serios, ya que ha tenido

"...que enfrentar el espinoso problema de una cartera de fletes demasiado vencidos a cargo de las mismas empresas a las que ha prestado servicio - regularmente, este incumplimiento ha provocado - serios problemas de liquidez a la empresa, afectando su capacidad para hacer frente a sus com--promisos internacionales y dañando gravemente su imagen en medios navieros del orbe, además dificultando la obtención de créditos de proveedores y de las diversas empresas que prestan servicios en el exterior al ramo naviero." (24)

Estos factores antes enumerados están deteniendo seriamente el desarrollo de NAVIMIN, que aunado a factores externos como son:

a) . Nula coordinación entre los órganos intersecretariales vinculados al transporte marítimo, es más la oposición constante de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, a las demás Secretarías por su excesivo celo.

(24) . Ibidem. pp. 144 y 145.

- b). Trámites burocráticos y engorrosos para el otorgamiento del Registro y Matrícula a las embarcaciones que NAVIMIN tiene con bandera mexicana.
- c). Imposibilidad casi total, para aplicar la Ley de Desarrollo de la Marina Mercante y su Reglamento sobre reserva de carga en favor de los buques de NAVIMIN por el limitado tonelaje y poco espacio de carga de su flota.
- d). Burocratismo en la trámitación de los permisos y autorizaciones previstos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como en otras leyes marítimas.

Ahora bien, por otra parte Naviera Minera del Golfo, S.A., ha tenido que sufrir un aspecto que poco se ha cuidado por nuestras autoridades, la falta de adecuación y concordancia de la legislación marítima mexicana con los convenios --

(25) Ibidem. p. 157.

y acuerdos internacionales ratificados por México a los que se contradice y viola sin razones de fondo -- válidas o necesarias. (26)

Evidentemente, esta serie de problemas que enfrenta esta naviera, detiene su desarrollo y también el de nuestra Marina Mercante en general, pues iguales aspectos deben encarar las demás empresas marítimas. En nuestra particular opinión, esta serie de obstáculos que frenan el proceso de desarrollo de NAVIMIN, deben tenerse siempre en consideración para evitar en lo sucesivo caer en este tipo de problemas que en nada benefician a nuestro país.

Es evidente que esta naviera estatal necesita cambios sustanciales en toda su estructura para erradicar de tajo los problemas por los cuales atraviesa. En lo particular considero que es necesario utilizar -- la infraestructura de esta empresa, a fin de que, a partir de ella formar otra empresa 100 % estatal que sea -- eficiente y sobre todo eficaz, que efectivamente se dedique a otorgar los servicios de transporte marítimo -- que requieren las empresas estatales, a los cuales se --

(26). Ibidem. pp. 157 y 158.

les obligaría a destinar sus cargas a esta empresa de acuerdo a su capacidad de movilización.

Pero esta empresa deberá ser dotada de todos los elementos necesarios a fin de que pueda atender todas las necesidades de las industrias, empresas o comercios -- propiedad del Estado y que necesitan este elemento tan importante para el transporte de sus productos, no sólo en el tráfico de altura, si no en el de cabotaje y en el mixto también.

5.2. Transportación Marítima Mexicana, S.A.

Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM) es la empresa naviera más importante de nuestro país actualmente. Su capital está constituido en un 100 % mexicano, del cual un 70 % es de origen privado y el 30 % restante es de origen público, dedicada al transporte de carga general y a granel por vía marítima y actualmente se dedica también al transporte marítimo turístico.

TMM, empezó sus actividades en 1955 aproximadamente, prestando el servicio de tráfico internacional en dos buques pequeños.

En 1958, la empresa se constituyó formalmente, dando un servicio regular entre los puertos del noroeste de México en el Océano Pacífico y los puertos del Golfo de México, vía el Canal de Panamá.

Al irse incrementando las actividades de esta empresa en el año de 1960, adquirió la empresa naviera "Línea Mexicana", de origen norteamericano y noruego.

Con esta línea TMM, está en posibilidad de brindar el servicio a los puertos norteamericanos del Golfo de México y del Pacífico.

En 1961, se crearon las empresas "Marítima Mexicana, S.A." y "Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.", con lo cual fueron expandiéndose sus actividades a los puertos de Centro y Sudamérica.

En 1962, el Gobierno Mexicano se interesa en participar en TMM, y adquiere el 30 % de las acciones por medio del Banco Nacional de Comercio Exterior.

TMM, continuó con creciente desarrollo, estableciéndose en 1963 un servicio de transporte marítimo que conectaba a los puertos mexicanos del Golfo de México con los más importantes del Norte de Europa, promocionando de esta manera el mercado internacional para los productos mexicanos.

En 1964, se constituyen las agencias consignatarias de buques propiedad de esta empresa y dando servicio también a buques que escalan nuestro país, con la consiguiente captación de ingresos por este concepto.

Asimismo, y con el fin de dar un mejor servicio se creó para el área de los puertos situados en el Golfo de México la "Agencia Marítima Mexicana, S.A." y para el área de los puertos situados en el Pacífico se estableció la "Línea Mexicana del Pacífico, S.A."

En 1968, se creó la ruta que comunica a los puertos mexicanos del Pacífico con los principales puertos del Lejano Oriente.

En 1969, TMM, adquirió dos buques graneleros de -- 25,500 toneladas de peso muerto cada uno, contribuyendo al incremento del número de puertos de escala en diferentes países.

En 1971, quedan establecidos la ruta de tráfico marítimo entre los puertos mexicanos del Golfo con los puertos de la Costa Este de Canadá y Estados Unidos; en 1974 se creó la ruta que conecta los puertos mexicanos del Golfo con los puertos Sudamericanos más importantes, como son los de Brasil, Argentina y Uruguay; alrededor de 1976 los puertos de Centroamérica, del Pacífico y los puertos Europeos del Atlántico son escalados por barcos pertenecientes a TMM. Asimismo, TMM, ha diversificado horizontalmente sus actividades, ya que sus inversiones en el campo marítimo la han llevado a crear entre otras, a la Compañía Mexicana de Terminales, S.A., en la cual el 51 % del capital social es propiedad de TMM, esta compañía se dedica al almacenamiento de productos químicos a granel, que han sido transportados por sus buques en las distintas rutas.

En 1975 adquiere el 25 % de acciones de la empresa - "Jamaica Merchant Marinet, LTD", en la cual participa mayoritariamente el Gobierno de Jamaica.

En 1977, se creó la empresa "Transportadora Marítima de Productos Químicos, S.A.", que se encarga del transporte de productos químicos por la vía marítima, también en este año, y como complemento de las empresas "Compañía Mexicana de Terminales, S.A.", se constituye la empresa "Infraquímica Mexicana, S.A.", que se encarga de la comercialización de los productos químicos que se transportan en buques y que se almacenan en terminales propias de TMM.

La flota de buques de TMM, ha tenido un aumento considerable, en 1971 se recibieron dos buques para carga general y/o contenedores.

En 1975 se compra un buque granelero y dos de carga general.

En 1979 y 1980 se reciben los cinco buques ordenados por TMM, a astilleros japoneses.

La expansión de TMM, ha sido tan importante que ha tenido que recurrir a abrir oficinas de representación en el extranjero.

Desde su creación en 1955, TMM, contaba con una embarcación de 3,445 toneladas métricas y para el año de 1988 las embarcaciones poseídas son 23 con 616,617 toneladas - métricas, que prestan los servicios de transporte marítimo en 9 rutas internacionales.

TMM, no sólo se limita a proporcionar los servicios de transporte por vía marítima en buques propios, sino que a través de la Gerencia de Fletamentos se arriendan o fletan buques - con la finalidad de satisfacer los requerimientos de transporte de los embarcadores o consignatarios desde cualquier puerto del mundo.

Esto nos dice también, que existe una insuficiencia de embarcaciones mexicanas para proporcionar el servicio de transporte marítimo que demandan los exportadores e importadores mexicanos.

Como se ha mencionado, en la actualidad TMM, se ha convertido en un grupo de empresas que abarcan no sólo el servicio de transporte marítimo en tráficos internacionales, sino también, agencias portuarias, servicios de transportación de carga por la vía aérea y ferroviaria, y terminales de almacenaje de productos químicos y líquidos a granel.

Las empresas de TMM, están representadas por una amplia red de agentes en más de 40 países, incluyendo oficinas propias en las ciudades de Tokio, Londres y San Francisco. El grupo tiene su oficina matriz en la Ciudad de México y cuenta con 14 oficinas propias en los principales puertos nacionales y 2 en el interior del país en Guadalajara y Monterrey.

TMM, cuenta actualmente con 2000 empleados en todo el mundo, que le ha permitido obtener una sólida reputación internacional al ofrecer servicios confiables y eficientes a todos sus clientes.

En 1982, se inauguró un servicio de contenedores en el tráfico Transpacífico de la costa occidental de Estados Unidos a Japón, Corea, Taiwan y Hong Kong. Actualmente y en virtud de que los servicios tanto de línea regular como de transporte a granel, requieren de tonelaje complementario a la flota, TMM, fleta más de 100 buques por año.

El grupo continua con los programas de ampliación y renovación de la flota y ordenó la construcción de dos buques graneleros porta-contenedores en astilleros ingleses, los cuales se incorporaron a la flota de TMM, en los años de 1985 y 1986.

Asimismo, en la segunda mitad de 1984, recibió de astilleros japoneses dos modernos buques graneleros de - 36,000 toneladas de peso muerto, que cuentan, como la mayoría de los buques de TMM, dedicados al transporte a granel, de equipo de carga y descarga. (27)

(27). "Folleto informativo del Grupo de Transportación Marítima Mexicana, S.A." 1984 s/p.

5.3. Otras Empresas Navieras Privadas.

En nuestro país existen actualmente 72 empresas navieras - privadas, incluyendo a Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V. El total de buques propiedad de estas empresas navieras asciende a 147 embarcaciones de bandera mexicana que suman un tonelaje de 701,161.274 Toneladas de Registro Bruto y 61 embarcaciones de bandera extranjera inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano con un Tonelaje de Registro Bruto de 543,084.000, la suma de ambos tonelajes arrojan un total de 1'244,245.274 Toneladas de Registro Bruto, con un Tonelaje de Peso Muerto de 1'957,648.510, representando un 62.02 % del total de tonelaje propiedad de empresas públicas y privadas. (28)

El tipo de buques propiedad de empresas navieras privadas es muy diverso, ya que encontramos entre ellos a buques graneleros, buques-tanque, multipropósitos, barcazas, remolcadores, portacontenedores, etc. En el cuadro identificado como número cuatro se señalan las empresas navieras mexicanas, considerándose el número de embarcaciones de cada empresa, bandera, tipo de embarcación, Tonelaje de Registro Bruto y de Peso Muerto.

(28) Fuente: Dirección de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Datos al 15 de abril de 1988.

LA MARINA MERCANTE MEXICANA

CUADRO NO. 4

E M P R E S A	NO. DE BUQUES	B A N D E R A M E X I C A N A		TIPO DE BUQUE
		T.R.B.	T.P.M.	
ASTILLEROS RODRIGUEZ, S.A.	1	1,698.60	2,547.90	DIQUE FLOTANTE
CEMENTOS CALIFORNIA, S.A.	1	1,825.03	2,737.54	CHALAN
CEMENTOS GUADALAJARA, S.A.	2	5,471.004	8,271.19	BARCAZA/REMOLCADOR
CIA. AZUFRERA PANAMERICANA, S.A.	4	3,243.12	4,714.68	CHALAN
CIA. DE TRANSPORTE DEL MAR DE CARIBE, S.A.	4	3,858.17	5,787.25	B/M CARGA/CHALAN
CIA. INDUSTRIAS MARITIMAS DE B.C., S.A.	1	1,077.52	1,616.28	CHALAN
CIA. MEXICANA AEROFOTO, S.A.	1	985.33	1,477.99	B/M FOTOGRAFIA
CIA. DE NAVEGACION ALBATROS, S.A.	1	686.20	1,009.92	BUQUE-TANQUE
CIA. NAVIERA ASETEC, S.A.	1	537.30	805.95	B/M CARGA
CIA. PERFORADORA MEXICO, S.A.	5	15,423.78	28,466.40	CARGA/BARCAZA/CHALAN
CIA. CERRO AZUL, S.A.	1	2,386.84	3,580.26	CHALAN
CONDUX, S.A.	4	11,554.89	16,058.83	CARGA/BARCAZA
CONSTRUCCIONES MARITIMAS Y TERR. ALTAMIRA.	1	2,020.23	3,250.85	BARCAZA
CONSTRUCTORA INDEPENDENCIA, S.A.	1	787.17	1,180.75	CHALAN
CORPORACION DE SERVICIOS MARITIMOS, S.A.	1	12,192.42	9,014.00	BARCAZA GRUA
CORPORACION DE SERVICIOS PETROLEROS DE CAMPECHE, S.A.	1	456.00	648.00	B/M CARGA
COTEMAR, S.A.	1	11,078.60	16,617.90	PLATAFORMA HABITACION
DUCTOS MARINOS MEXICANOS, S.A.	3	43,274.36	64,911.54	B/M CARGA/GRUA TALLER
EXPLORADORA DEL ITSMO, S.A.	3	2,310.52	3,465.77	CHALAN
FLOTA MARITIMA MEXICANA, S.A.	2	6,100.00	8,818.00	B/M CARGA
FLOTA PETROLERA MEXICANA, S.A.	2	45,240.00	68,306.00	BUQUE-TANQUE
FRIGORIFICOS MARITIMOS, S.A.	2	3,590.00	5,400.00	FRIGORIFICO
GREMIO UNIDO DE ALIJADORES, S.C. DE R.L.	2	1,960.46	2,940.68	CHALAN
INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S.A.	1	607.45	911.17	CHALAN
INDUSTRIAL PERFORADORA DE CAMPECHE, S.A.	2	12,004.00	12,312.00	ABASTECEDOR-REMOLCADOR
JORGE ALVAREZ GAXIOLA	1	679.20	1,018.80	BUQUE-TANQUE
MAQUINARIA RODAJO, S.A.	1	594.36	891.59	DRAGA
MARITIMA ARIES, S.A.	1	5,477.00	8,814.00	
NAVIEROS DEL GOLFO, S.A.	1	498.84	748.26	B/M CARGA

169.

DATOS AL 15 DE ABRIL DE 1988.

FUENTE: DIRECCION DE FOMENTO Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE, S.C.T.

LA MARINA MERCANTE MEXICANA

CUADRO NO. 4

E M P R E S A	B A N D E R A M E X I C A N A			TIPO DE BUQUE
	NO. DE BUQUES	T.R.B.	T.P.M.	
NAVIERA ARMAMEX, S.A.	14	19,111.66	34,941.00	BUQUE-TANQUE/CARGA
NAVIERA CERRALVO, S.A.	5	10,360.65	15,970.25	CHALAN/BUQUE TANQUE
NAVIEROS COATZACOALCOS, S.A.	5	1,845.30	2,025.50	B/M CARGA
NAVIERA DEL PACIFICO, S.A.	4	2,149.91	3,424.82	B/M CARGA/CHALAN
NAVIERA DELMEX, S.A.	2	17,900.66	27,899.39	B/M CARGA
NAVIERA DIAVAZ, S.A.	1	460.00	956.00	REMOLCADOR
NAVIERA ICA, S.A.	3	3,158.00	4,737.00	CHALAN
NAVIERA TAMAUlipAS, S.A.	2	546.34	819.81	B/M CARGA
NAVIERA TECALLI, S.A.	2	35,553.00	58,030.00	B/M CARGA
NAVIERA TRANSOCEANICA, S.A.	1	1,979.44	3,249.00	B/M CARGA
NAVIERA TULUM, S.A.	1	35,930.50	54,417.00	BUQUE-TANQUE/CARGA
OBRA S PORTUARIAS DE COATZACOALCOS, S.A.	3	2,283.70	3,425.54	CHALAN
JADO TRADER	1	620.19	930.28	B/M CARGA
PERFORADORA CAMPECHE, S.A.	1	2,115.14	3,172.71	BARCAZA
PERFORADORA CENTRAL, S.A.	9	13,878.71	21,916.03	CARGA/BARCAZA/DRAGA
PERFORACIONES MARINAS DEL GOLFO, S.A.	3	4,620.99	6,931.48	CHALAN/BARCAZA
PERFORACIONES MARITIMAS MEXICANAS, S.A.	1	1,800.00	2,880.00	PLATAFORMA
PETROFLOTA, S.A.	4	2,392.24	2,689.60	REMOLCADOR
SALINAS DEL PACIFICO, S.A.	1	2,401.41	3,602.11	B/M CARGA
TECNICA NAVIERA DE MEXICO, S.A.	2	1,604.12	2,102.00	B/M CARGA
TECOMAR, S.A.	2	12,899.89	16,435.00	B/M CARGA
TRANS-MAR DE CORTES, S.A.	3	2,194.89	3,511.00	BUQUE-TANQUE/CARGA
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.	10	242,765.33	378,268.49	CARGA/GRANELEROS
TRANSPORTACION MARITIMA DEL PACIFICO, S.A.	1	16,087.27	22,210.00	B/M CARGA
TRANSPORTACION MARITIMA PENINSULAR, S.A.	3	7,276.97	10,546.96	B/M CARGA
TRANSPORTACION MARITIMA DE YUCATAN, S.A.	1	3,903.33	5,854.99	B/M CARGA
TRANSPORTACION MARITIMA DEL GOLFO, S.A.	1	456.10	684.15	BUQUE-TANQUE
TRANSPORTADORA DE CORTES, S.A.	1	1,666.69	2,667.00	BUQUE-TANQUE
TRANSPORTADORA DE SAL, S.A.	7	26,497.20	39,745.80	CHALAN
TRANSPORTES DE CABOTAJE	1	870.00	1,305.00	BUQUE-TANQUE
TRANSPORTES MARITIMOS DEL PACIFICO, S.A.	1	16,008.25	22,270.00	B/M CARGA

169.

DATOS AL 15 DE ABRIL DE 1988.

FUENTE: DIRECCION DE FOMENTO Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE, S.C.T.

LA MARINA MERCANTE MEXICANA

CUADRO NO. 4

E M P R E S A	P A D R O N D E A B A N D E R A M I E N T O M E X I C A N O .			
	NO. DE BUQUES	T.R.B.	T.P.M.	TIPO DE BUQUE
CIA. DE NAVEGACION ALBATROS, S.A.	6	926.00	926.00	REMOLCADOR
CONSTRUCCIONES MAR. Y TERR. ALTAMIRA, S.A.	1	4,080.00	2,620.00	BUQUE-TANQUE
CORPORACION DE SERVICIOS MARITIMOS, S.A.	1	N.D.	N.D.	BARCAZA
FLOTA MARITIMA MEXICANA, S.A.	1	2,300.00	3,700.00	B/M CARGA
FLOTA MEXICANA, S.A.	2	1,812.00	2,520.00	REMOLCADOR
FLOTA PETROLERA MEXICANA, S.A.	2	26,746.00	71,721.00	BUQUE-TANQUE
NAVICEMENT DEL GOLFO, S.A.	1	8,000.00	12,800.00	GRANELERO
NAVIERA ARMAMEX, S.A.	6	4,121.00	7,013.00	TANQUERO/REMOLCADOR
NAVIERA CERRALVO, S.A.	1	17,208.00	27,708.00	GRANELERO
NAVIERA DEL ATLANTICO, S.A.	1	81,231.00	152,748.00	BUQUE-TANQUE
NAVIERA DELMEX, S.A.	2	25,385.00	43,742.00	GRANELEROS
NAVIERA GUAYMAS, S.A.	1	5,826.00	9,852.00	BUQUE-TANQUE
NAVIERA INTEGRAL, S.A.	8	2,051.00	2,051.00	REMOLCADOR/CONTRAINCENDIOS
NAVIERA STA. ROSALIA, S.A.	1	4,491.00	4,491.00	BUQUE-TANQUE
NAVIERA TECALLI, S.A.	3	109,226.00	199,354.00	GRANELERO/BUQUE-TANQUE
NAVIERA UZPANAPA, S.A.	1	4,596.00	6,359.00	BUQUE TANQUE-GASERO
OPERA MARITIMA, S.A.	1	904.00	1,500.00	BARCAZA
OPERADORA MARITIMA CERRALVO, S.A.	1	360.00	360.00	REMOLCADOR
PETROFLOTA, S.A.	2	812.00	812.00	REMOLCADOR
TECOMAR, S.A.	1	16,517.00	22,233.00	PORTACONTENEDOR
TRANS-MAR DE CORTES, S.A.	1	4,113.00	6,273.00	GRANELERO
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.	13	165,272.00	238,349.00	CARGA/GRANELERO/MULTIPROPOSITO
TRANSPORTADORA MARITIMA DEL GOLFO, S.A.	1	99.00	228.00	ABASTECEDOR
TRANSPORTADORA Y PERFORADORA MEXICANA	2	391.00	391.00	REMOLCADOR
TRANSPORTES Y SERV. MARITIMOS DEL GOLFO	1	35,000.00	56,464.00	BUQUES-TANQUE
N.D.= NO DISPONIBLE.				

DATOS AL 15 DE ABRIL DE 1988.

FUENTE: DIRECCION DE FOMENTO Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Cabe aclarar, que en este tonelaje no se incluyen las embarcaciones pesqueras. De lo señalado anteriormente se desprende de que a pesar de que existen avances en el crecimiento de la Marina Mercante Mexicana, es necesario un mayor esfuerzo coordinado por los sectores público y privado, para que las empresas navieras mexicanas incrementen en forma sustancial el espacio de bodega, así como den a conocer ampliamente los servicios de transporte marítimo que proporcionan, pues existe un número considerable de casos en que los usuarios del transporte marítimo desconocen la existencia de las mismas empresas navieras.

6. Recomendación de la Creación de una Empresa Naviera Estatal.

Hoy en día, el 92.0 % de la totalidad del Comercio Exterior de México, se transporta por vía marítima, como se muestra en el cuadro número cinco. En consecuencia el productor y exportador e importador recurren a las empresas navieras nacionales-- o extranjeras con el objeto de que su carga sea transportada al lugar de destino. Sin embargo, el volumen de cargas movilizadas por empresas mexicanas es ínfimo al volumen de cargas movilizadas por las empresas extranjeras, lo anterior se puede apreciar en -- en el cuadro número seis.

La causa fundamental de esta desigual capacidad de movilización de cargas se debe a la reducida capacidad de bodega con que cuenta la flota mercante mexicana. En efecto, México tiene una dependencia estructural de los transportes marítimos extranjeros, -- ya que para 1988, la Marina Mercante Mexicana poseé entre el sector público y privado 2'006,072.000 Toneladas de Registro Bruto(1) lo que da lugar como consecuencia, que la participación de la Marina Mercante Mexicana, en el volumen de cargas de tráfico de altura movilizadas para 1985, sea tan sólo de 3,271.316 toneladas de un total de carga de 100,061.000 toneladas, captada en un 96.73 % por empresas navieras extranjeras, (2) lo que se derivó en una importante fuga de divisas, ya que para 1984 por concepto de

(1) Fuente: Dirección de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante.

(2) Movimiento de Carga y Bugues 1985, México, Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, S.C.T., 1986.

CUADRO NO. 5

PARTICIPACION DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO POR VIA MARITIMA EN LA TOTALIDAD DEL
COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS DURANTE EL PERIODO 1970-1985
 (MILES DE TONELADAS)

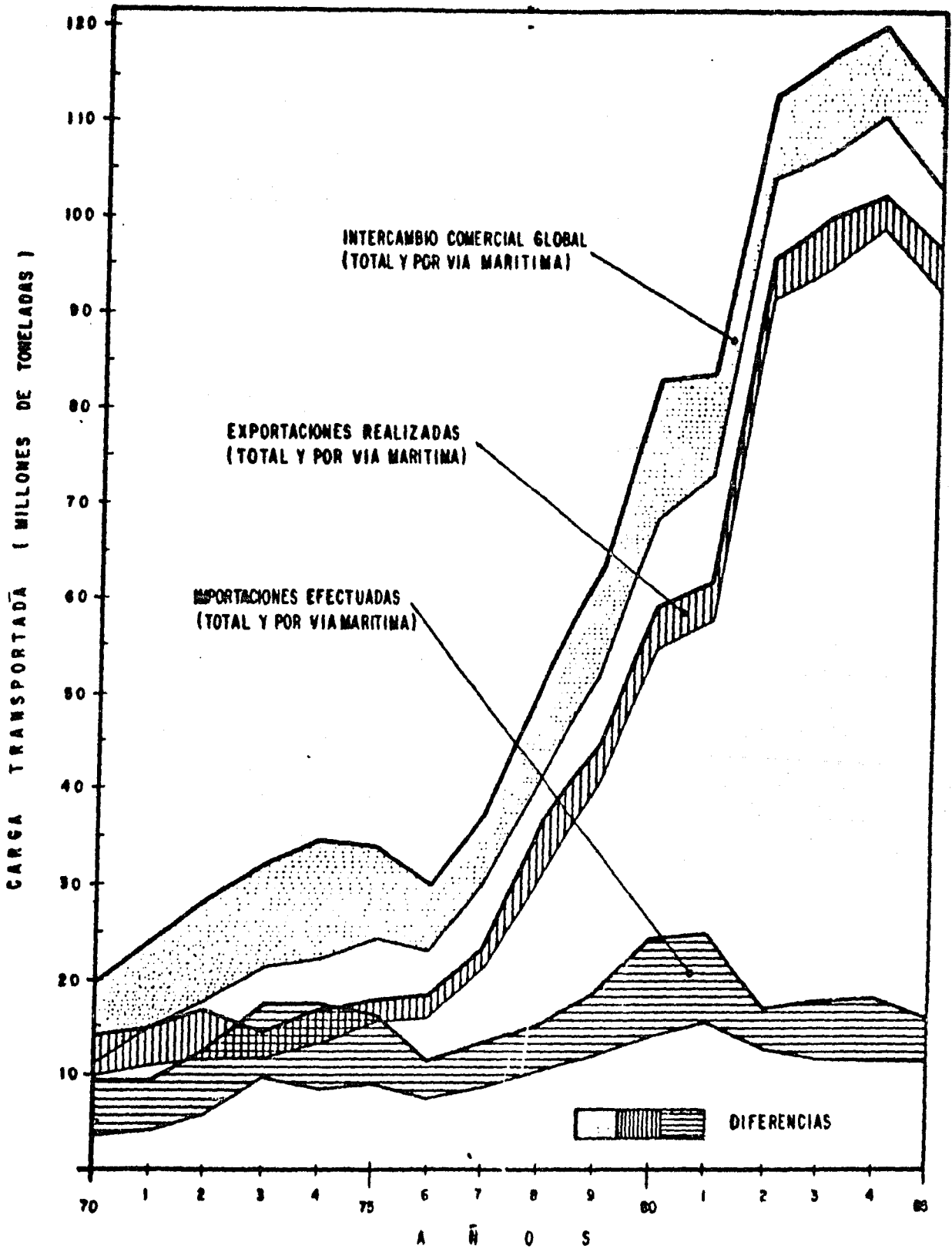
AÑO	COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS			COMERCIO EXTERIOR POR VIA MARITIMA			PARTICIPACION PORCENTUAL DEL COMERCIO POR VIA MARITIMA		
	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL
1970	8 865	14 183	23 048	3 376	9 705	13 081	38.1	68.4	56.8
1971	8 949	14 587	23 536	3 908	10 883	14 791	43.7	74.6	62.8
1972	11 565	15 874	27 439	5 635	11 314	16 949	48.7	71.3	61.8
1973	18 974	14 005	30 979	9 499	11 286	20 785	56.0	80.6	67.1
1974	16 907	16 501	33 408	8 247	12 767	21 014	48.8	77.4	62.9
1975	15 782	16 883	32 665	8 708	15 041	23 749	55.2	89.1	72.7
1976	11 353	17 604	28 957	7 158	15 110	22 268	63.0	85.8	76.9
1977	12 934	22 445	35 379	8 314	20 840	29 154	64.3	92.8	82.4
1978	14 720	33 670	48 390	10 103	30 010	40 113	68.6	89.1	82.9
1979*	17 930	43 020	60 950	10 938	39 773	50 711	61.0	92.4	83.2
1980*	23 404	56 817	80 221	13 520	52 536	66 056	57.8	92.5	82.3
1981*	23 450	59 680	83 130	14 982	55 799	70 781	63.9	93.5	85.1
1982*	16 248	92 633	108 881	12 267	88 555	100 822	75.5	95.6	92.6
1983*	16 948	96 339	113 287	11 301	91 710	103 011	66.7	95.2	90.9
1984*	17 140	98 790	115 930	11 181	95 899	107 080	65.2	97.1	92.4
1985*	15 120	93 680	108 800	10 903	89 158	100 061	72.1	95.2	92.0

* PARA ESTOS AÑOS, EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS NO INCLUYE EL GAS NATURAL EXPORTADO A ESTADOS UNIDOS DE AMERICA POR GASODUCTO.

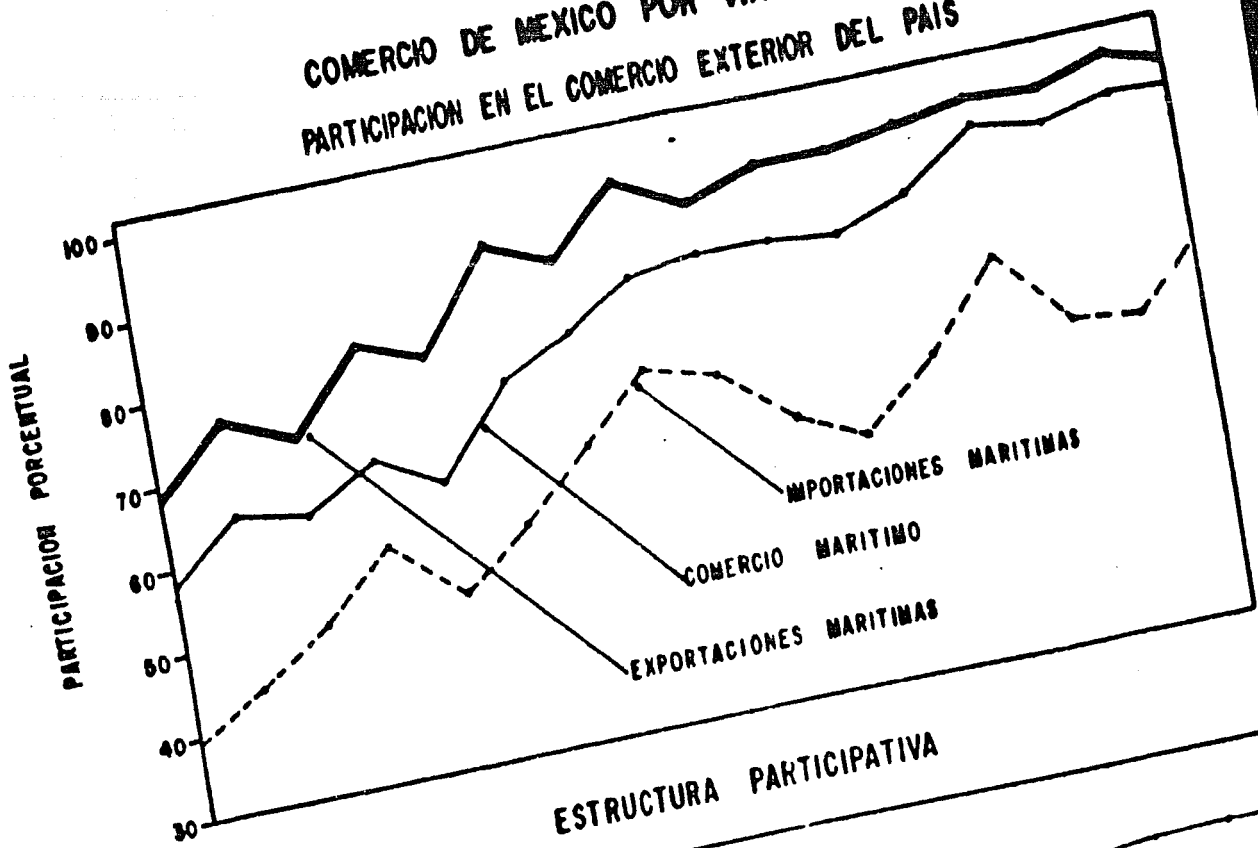
FUENTE: "MOVIMIENTO DE CARGA Y BUQUES 1985", MEXICO, DIRECCION GENERAL DE OPERACION Y DESARROLLO PORTUARIO, SUB-SECRETARIA DE OPERACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, 1986.

LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA, MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL, 1987.

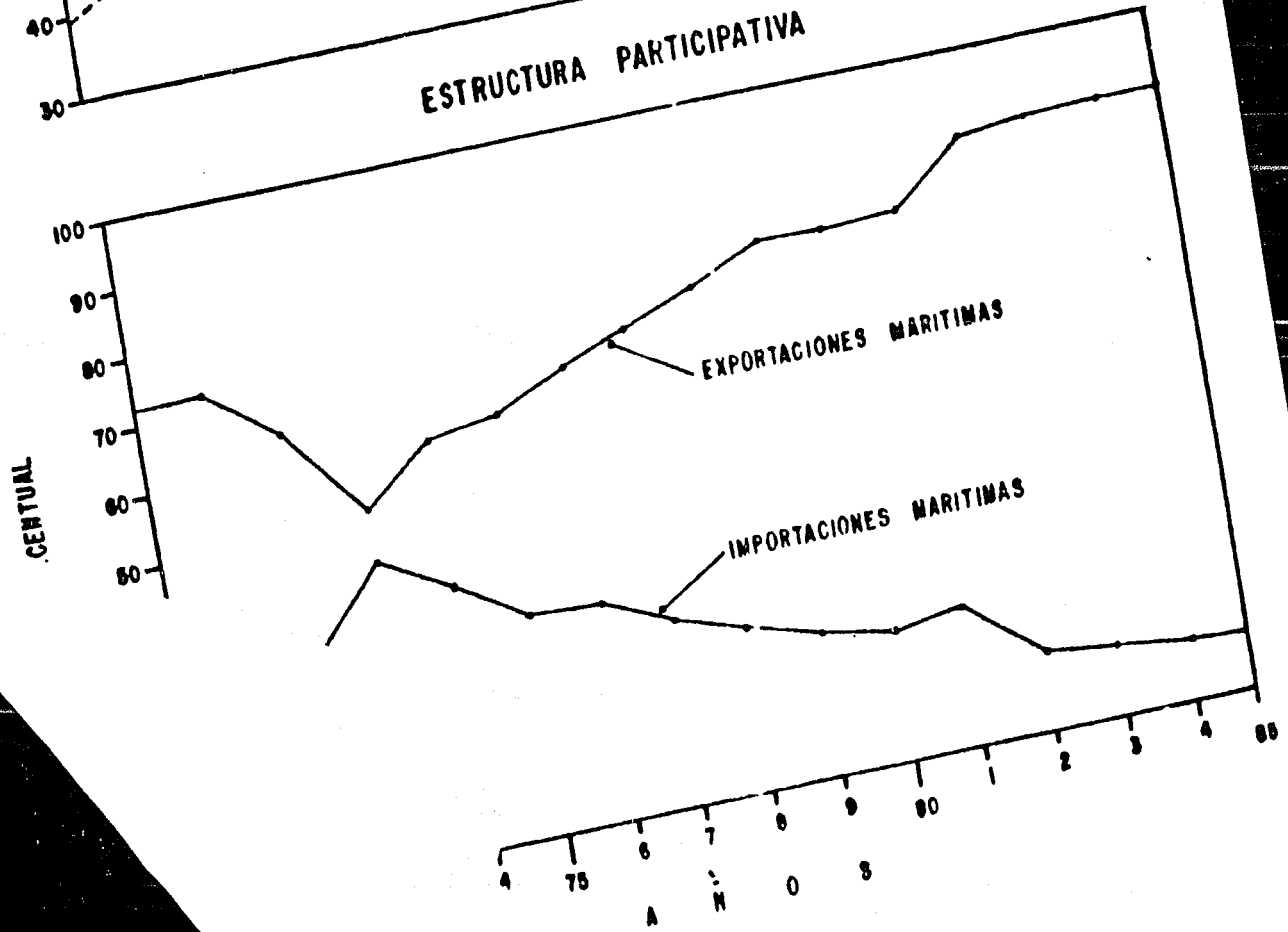
GRAFICA No.1
COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO
TOTAL Y POR VIA MARITIMA



GRAFICA No. 2
 COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA
 PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS



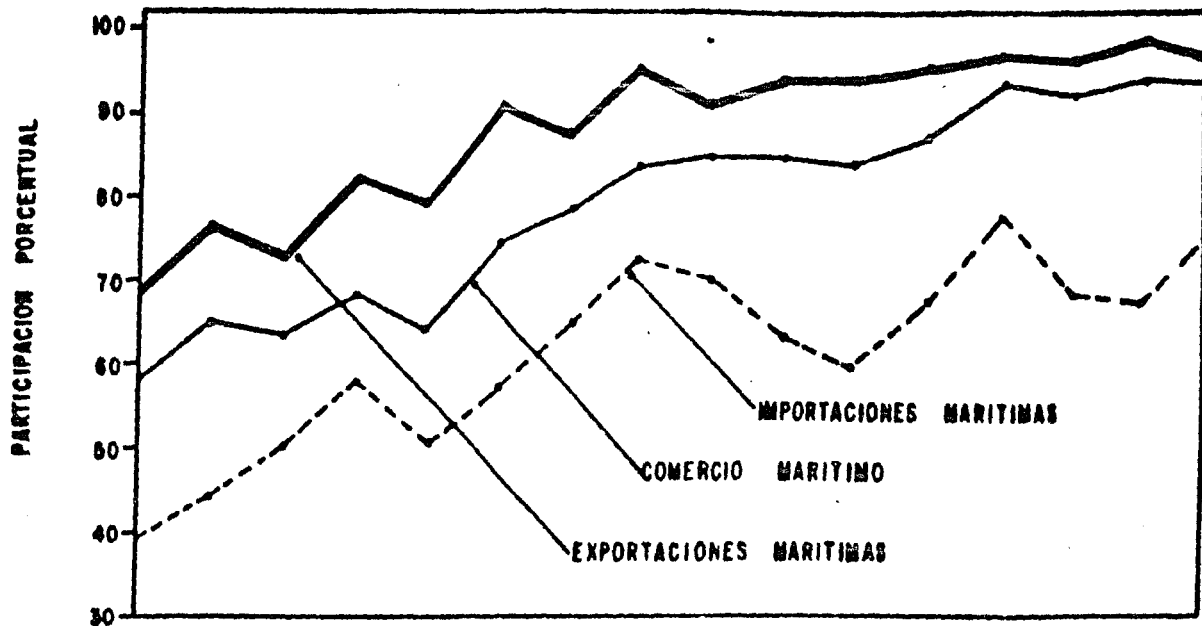
ESTRUCTURA PARTICIPATIVA



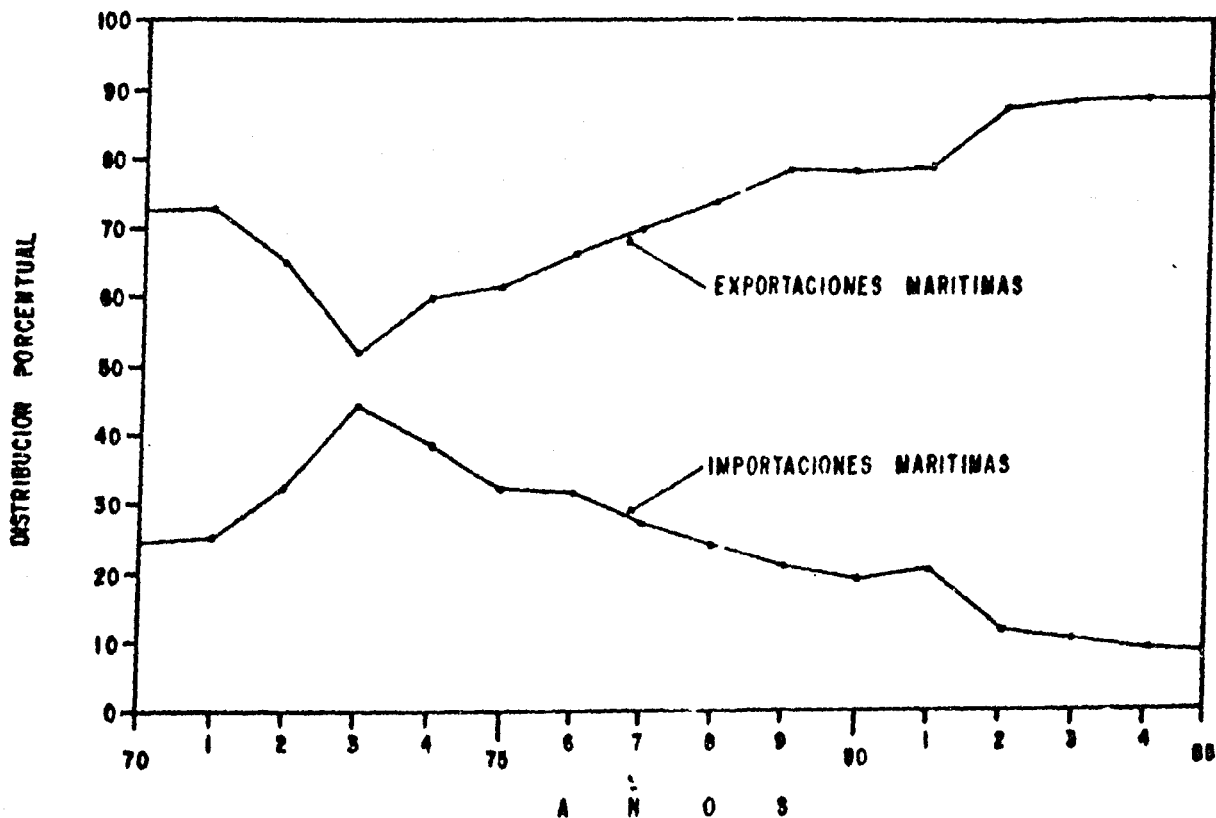
4 75 6 7 8 9 80 1 2 3 4 85
 A N O S

GRAFICA No. 2

**COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA
PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS**



ESTRUCTURA PARTICIPATIVA



CUADRO No. 6

VOLUMEN DE CARGOS MOVILIZADAS EN TRAFICO DE ALTURA EN
EL PERIODO DE 1977-1985, POR LINEAS NAVIERAS NA-
CIONALES Y EXTRANJERAS.

A Ñ O S	TOTAL CARGA DE ALTURA	PARTICIPACION LINEAS NAC.		PARTICIPACION LINEAS EXT.	
	(TONELADAS)	(TONELADAS)	%	(TONELADAS)	%
1977	29,154.000	4,110.714	14.10	25,043.286	85.9
1978	40,113.000	4,162.787	10.38	35,950.213	89.6
1979	50,711.000	3,323.448	6.55	47,387.552	93.4
1980	66,056.000	2,557.740	3.87	63,498.260	96.1
1981	70,781.000	2,139.183	3.02	68,641.817	96.9
1982	100,822.000	5,709.685	5.66	95,112.315	94.3
1983	103,011.000	4,355.685	4.23	98,655.315	95.7
1984	107,080.000	3,875.177	3.62	103,204.823	96.3
1985	100,061.000	3,271.316	3.27	96,789.684	96.7
	667,789.000	33,505.735		634,283.265	

FUENTE CUADRO No. 6 : BOLETIN INFORMATIVO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO,
MEXICO, COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS,
1º DE MARZO DE 1982.

fletes marítimos se pagaron un total de U.S.\$ 792'467.131.25 dólares, obteniendo las empresas navieras nacionales alrededor de un 4 % del total de fletes pagados. (3).

Cabe señalar, que de 1981 a 1984, nuestro país ha erogado por -- por conceptos de fletes en tráfico de altura la cantidad total de U.S. \$ 3240'298,554.35 dólares, y que nuestra Marina Mercante Mexicana ha participado en dichos fletes, durante el período señalado de un 4 a un 6 % aproximadamente, en el cuadro identificado con el número siete se esquematiza por año los fletes que generaron los diferentes tipos de tráfico por el período comprendido de 1981 a 1984.

Los datos anteriores muestran claramente la magnitud del problema originado por la escasez de embarcaciones de bandera mexicana, que repercute decisivamente en la economía mexicana, ya que a pesar del incremento del Tonelaje de Registro Bruto, que la Marina Mercante Mexicana ha experimentado en los últimos 17 años, considerando que en enero de 1971, poseía 315,519.000 Toneladas de Registro Bruto, el cual ascendió a 2'006,072.000 Toneladas de Registro Bruto en el primer trimestre de 1988, (4) no ha sido suficiente para participar decisivamente en el transporte de carga y menos aún para la disminución de las cantidades que se tienen -- que pagar por concepto de fletes.

(3) Los Fletes que genera el Comercio de México por Vía Marítima, México, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, 1987. pp. 44-52

(4) Boletín Informativo sobre transporte marítimo, México, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Vol. II, No. 1, p. 19
Dirección de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, de
la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

* ESTRUCTURA DEL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA
 SEGUN LOS FLETES QUE GENERO CADA TIPO DE TRAFICO DURANTE EL PERIODO.

1981 - 1984 *

	A N O							
	1 9 8 1		1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4	
	FLETE USD	PARTICIPACION %	FLETE USD	PARTICIPACION %	FLETE USD	PARTICIPACION %	FLETE USD	PARTICIPACION %
CABOTAJE :	214'476,213.20	18.43	178'219,694.35	19.34	186'545,097.25	19.80	162'420,563.15	17.01
ALTURA								
IMPORTACION	489'382,724.45	42.06	259'374,057.40	28.15	227'377,552.25	24.14	250'629,106.00	26.25
EXPORTACION	459'752,855.05	39.51	483'909,546.45	52.51	528'034,687.50	56.06	541'838,025.25	56.74
SUMA	949'135,579.50	81.57	743'283,603.85	80.66	755'412,239.75	80.20	792'467,131.25	82.99
T O T A L	1163'611,792.70	100.00	951'503,298.20	100.00	941'957,337.00	100.00	954'887,694.40	100.00

CUADRO NO. 7. FUENTE: LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA,
 MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL, 1987.

De lo anterior se deduce que el crecimiento de la Marina Mercante Mexicana no ha sido paralelo al requerido por el desarrollo económico del país, principalmente a partir de 1970, donde el transporte de mercancías por la vía marítima se ha incrementado considerablemente.

En este marco de referencia, cabe señalar que:

"...el transporte marítimo representa una actividad de vital importancia para el comercio de México y que en tal virtud, está íntimamente ligado al desarrollo económico del país. Importancia que adquiere mayor relevancia si se considera - que a través del desarrollo de la Marina Mercante, se puede activar y aún desarrollar otros sectores" (5)

Como se ha explicado anteriormente, participan en la Marina Mercante Mexicana actualmente, un total de 77 empresas navieras nacionales, con 306 embarcaciones, incluyendo a aquéllos de menos de 1000 Toneladas de Registro Bruto, que representa un total de 2'006,072.000 Toneladas de Registro Bruto, que como se ha señalado constantemente es insuficiente para transportar el volumen de cargas que genera nuestro comercio exterior.

Cabe hacer mención, que el sector público participa en la distribución del tonelaje en 37.98 % con 98 embarcaciones, incluidas las de menos de 1000 Toneladas de Registro Bruto, y que lo inte

(5) Los Fletes que genera el Comercio Exterior de México por Vía Marítimo, Op. Cit. p. 20

gran un total de 5 empresas, mientras que la participación del sector privado en la distribución del tonelaje es de 62.02 % con 208 embarcaciones integradas en un total de 72 empresas. (6)

Cabe aclarar, que la mayoría de las embarcaciones pertenecientes al sector público son buques-tanque y transbordadores, lo que origina en consecuencia que las empresas públicas, tales como la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX), Comisión Federal de Electricidad (CFE), Siderurgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, S.A. (SICARTSA) y la misma empresa PETROLEOS MEXICANOS (PEMEX), se ven obligados a pagar cuantiosas sumas de dinero por concepto de fletes marítimos.

Es importante destacar, que en los últimos años, la participación del sector público en esta actividad, ha disminuido considerablemente con respecto al año de 1981, y a su vez se ha incrementado notablemente la participación del sector privado en esta misma actividad. Ya que si consideramos, que en 1981 existía un total de 1'055.721 Toneladas de Registro Bruto, en la cual el sector público participaba en la distribución del tonelaje en un 72.82 % con 57 embarcaciones integrados en un total de 5 empresas, mientras que la participación del sector privado en la distribución del tonelaje ascendía a 27.18 % con 36 embarcaciones -

(6) Fuente: Dirección de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

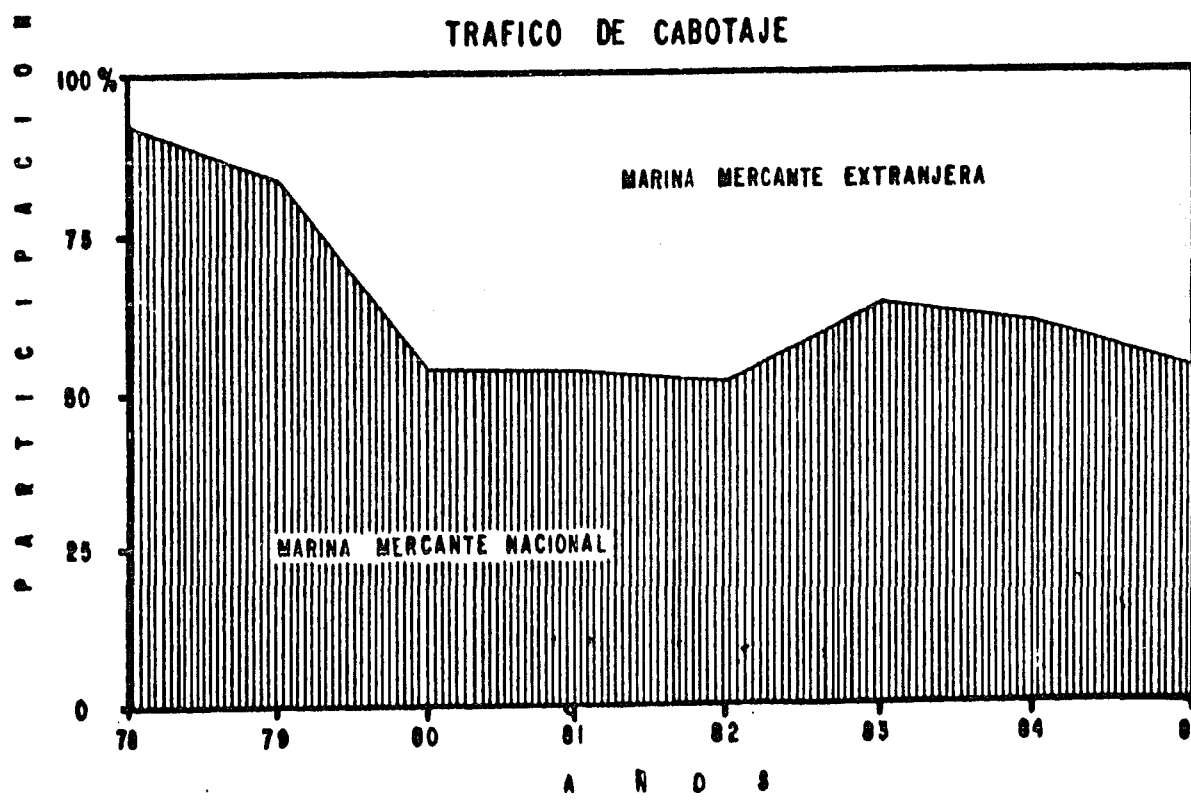
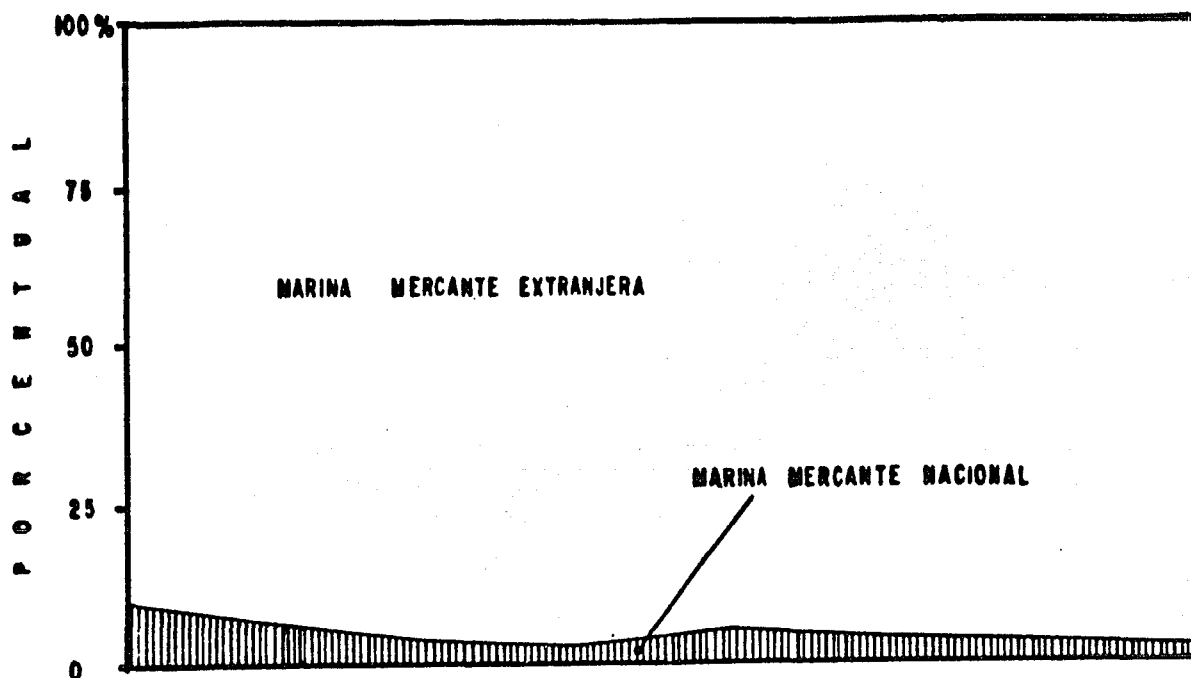
CUADRO No. 8

PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN EL
TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO.

A Ñ O	PARTICIPACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO			
	C A B O T A J E		A L T U R A	
	TONELADAS .	%	TONELADAS .	%
1978	32 099 000	90.70	4 162 787	10.38
1979	37 245 089	82.18	3 323 448	6.55
1980	30 971 609	52.93	2 557 740	3.87
1981	31 784 172	52.75	2 139 183	3.02
1982	25 124 108	50.63	5 709 685	5.66
1983	28 418 584	63.29	4 355 685	4.23
1984	27 566 288	59.92	3 875 177	3.62
1985	27 369 507	52.46	3 271 316	3.27

FUENTE : LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIM
MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVA
1987, PAG. 35.

GRAFICA No. 3
LA MARINA MERCANTE NACIONAL
PARTICIPACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO
TRAFICO DE ALTURA



CUADRO No. 9

ESTRUCTURA DEL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA SEGUN
LA CARGA MOVILIZADA POR TIPO DE TRAFICO DURANTE EL PERIODO 1980-1984

DE TRAFICO	1 9 8 0		1 9 8 1		1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4	
	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %
TAJE*	33 146 248	33.41	34 055 203	32.48	28 184 363	21.85	24 318 702	19.10	24 672 035	18.73
PORTACION.	13 519 719	13.63	14 981 667	14.29	12 267 268	9.51	11 301 226	8.87	11 181 446	8.46
PORTACION.	52 536 230	52.96	55 807 860	53.23	88 555 010	68.64	91 710 364	72.03	95 898 734	72.79
MA :	66 055 949	66.59	70 789 527	67.52	100 822 278	78.15	103 011 590	80.90	107 080 180	81.27
L :	99 202 197	100.00	104 844 730	100.00	129 066 641	100.00	127 330 292	100.00	131 752 215	100.00

* NO SE INCLUYE EL VOLUMEN DE AQUELLOS PRODUCTOS PESQUEROS CUYO TRANSPORTE NO GENERO NINGUN FLETE .

FUENTE: LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA,
MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL, 1987.

CUADRO No. 10

PARTICIPACION DE LOS DIFERENTES TIPOS DE CARGA EN EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA SEGUN LOS VOLUMENES MOVILIZADOS BAJO CADA GENERO DURANTE EL PERIODO 1980 - 1984.

TIPO DE CARGA	1980		1981		1982		1983		1984	
	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN TON.	PARTICIPACION %	VOLUMEN VOL.	PARTICIPACION %
GENERAL	5 680 889	5.73	6 802 711	6.49	4 828 495	3.74	4 738 402	3.72	4 889 536	3.71
AGRICOLA	5 914 516	5.96	5 632 259	5.37	3 558 887	2.76	7 128 087	5.60	5 629 096	4.27
MINERAL	18 693 759	18.84	18 593 707	17.73	15 839 029	12.28	15 690 414	12.32	17 731 299	13.46
INDUSTRIALES	68 865 333	69.42	73 776 848	70.37	104 733 048	81.18	99 721 598	78.32	103 437 959	78.51
OTROS*	47 700	0.05	39 205	0.04	47 182	0.04	51 791	0.04	64 325	0.05
TOTAL :	99 202 197	100.00	104 844 730	100.00	129 006 641	100.00	127 330 292	100.00	131 752 215	100.00

* NO SE INCLUYE EL VOLUMEN DE AQUELLOS PRODUCTOS PESQUEROS CUYO TRANSPORTE EN TRAFICO DE CABOTAJE, NO GENERO NINGUN FLETE.

FUENTE : LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA,
MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL, 1987.

CUADRO No. 11

182.

PARTICIPACION DE LOS FLETES GENERADOS POR LOS DIFERENTES TIPOS DE CARGA EN EL MONTO TOTAL DE LOS FLETES QUE GENERO EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA DURANTE EL PERIODO
1 9 8 1 - 1 9 8 4

TIPO DE CARGA	A N O							
	1 9 8 1		1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4	
	FLETE U.S.D.	PARTICIPACION %	FLETE U.S.D.	PARTICIPACION %	FLETE U.S.D.	PARTICIPACION %	FLETE U.S.D.	PARTICIPACION %
CARGA GENERAL	381'406,570.00	32.78	223'574,098.00	24.26	208'828,040.00	22.17	231'679,052.00	24.26
GRANEL AGRICOLA	131'126,198.50	11.27	55'896,438.00	6.07	92'560,329.00	9.24	88'228,326.00	9.24
GRANEL MINERAL	216'135,055.30	18.57	146'162,881.55	15.86	148'378,194.90	15.75	152'844,844.00	16.01
FLUIDOS	433'637,588.90	37.27	494'265,832.65	53.64	490'471,110.10	52.07	480'550,366.40	50.32
PERECEDEROS	1'306,380.00	0.11	1'604,048.00	0.17	1'719,663.00	0.18	1'585,106.00	0.17
T O T A L :	1'163'611,792.70	100.00	921'503,298.20	100.00	941'957,337.00	100.00	954'887,694.40	100.00

CUADRO NO. 11 FUENTE: LOS FLETES QUE GENERA EL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA, MEXICO, COMISION NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL, 1987.

integradas en un total de 16 empresas. (7)

Considerando lo señalado anteriormente, se concluye que - en los últimos seis años, la participación del sector público en la actividad de la transportación marítima ha disminuido en un 34.84 %, con el consiguiente costo económico para las empresas paraestatales por el pago de fletes marítimos a empresas extranjeras principalmente.

Es evidente que el fenómeno anterior se debe a la política de reprivatización que impulsa la actual administración.

Sin embargo, tomando en consideración que la mayor parte de la demanda de transporte marítimo proviene de mercancías requeridas -- y/o producidas por diversas empresas del sector público, el impulso al desarrollo de nuestra Marina Mercante Mexicana, se ha convertido en un elemento estratégico, para el adecuado desarrollo económico de nuestro país.

Conforme a lo anteriormente expuesto, es imprescindible que el Gobierno Mexicano, cuente con su propia empresa armadora, (8) es decir, no solamente con la flota de buques propiedad de PEMEX y de SETRA, sino con una empresa armadora con diferentes tipos de buques que proporcionen servicios de transporte marítimo para la carga general, de granos y contenedores, con el objeto de movili-

(7) "Boletín Informativo sobre transporte marítimo" Op. Cit. p. 18.

(8) José Eusebio Salgado y Salgado. "El transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo", Relaciones Internacionales, México, UNAM, Vol. VII, No. 28, enero-marzo de 1980, p. 21.

zar las cargas que genera y necesita el sector público e incrementar en forma sustancial nuestra capacidad de Registro Bruto, y que con la participación de las empresas navieras privadas sean suficientes para el transporte de nuestras exportaciones e importaciones, así como de las cargas movilizadas en tráfico de Cabotaje.

Por todo lo anteriormente señalado, puedo decir que es indispensable incrementar nuestra Marina Mercante, de la siguiente manera:

- a). Fomentar el desarrollo de las empresas armadoras existentes.
- b). Auspiciar las bases necesarias para la creación de nuevas empresas navieras, sobre todo con apoyo financiero.
- c). Crear la empresa naviera estatal.

Estos tres puntos indispensables para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, harán posible participar en un porcentaje mayor dentro del volumen de carga de altura, en la cual la Marina Mercante Nacional, participa en sólo un 4 % del total, y lo deseable sería su participación cuando menos en un 40 %, así como estar en posibilidades de movilizar el 100 % del tonelaje de tráfico de Cabotaje.

6.1. BASES PARA LA CONSTITUCION DE LA EMPRESA ARMADORA ESTATAL.

Las bases sobre las que recomendaria se debe basar la creación de la Empresa Armadora Estatal, son las que señala José Eusebio Salgado y Salgado y que son las siguientes:

"Antes de Constituir una empresa armadora, deberán realizarse sendos estudios que permitan conocer su viabilidad económica y jurídica, ya que de ellos dependerá, a la larga, el éxito que la institución llegue a alcanzar en un futuro inmediato.

El primer problema con que tropezará la futura empresa es el de la disponibilidad de personal técnico altamente calificado para las diversas áreas de trabajo con que -- cuenta una institución de este tipo.

En México, este personal es muy limitado, casi todo ha sido capacitado sobre las marcha por las empresas armadoras existentes, que en algunas ocasiones han acudido al envío de cierto tipo de personal a empresas armadoras extranjeras con las que guardan alguna relación, a fin de que se capaciten de una manera práctica en el trabajo.

También se ha enviado este personal a estudiar a centros académicos de Europa, los Estados Unidos y el Japón.

Por último, se ha recurrido a la contratación de personal extranjero altamente calificado, para que capacite, al mismo tiempo que desarrolla sus actividades propias, al personal de la empresa armadora.

El contar con este tipo de personal es básico, ya que de ello depende en gran medida el éxito futuro de la empresa. Resuelto este problema, se requiere que al mismo tiempo se haga un análisis de las diversas rutas susceptibles de ser explotadas por el futuro armador, quién deberá tener muy en cuenta lo siguiente:

1.- Tipos de carga y volúmenes a mover.

A). Elaboración de estadísticas, basándose en los diez años, de los movimientos de los diversos tipos de cargas en el área o áreas seleccionadas.

Estas estadísticas se deberán seguir haciendo a lo largo de la vida de la empresa.

B). Proyecciones mediatas y futuras del movimiento de los diversos tipos de cargas, así como de su volumen.

C). Grado de facilidad o dificultad en el manejo de las mismas, incluida su peligrosidad.

2.- Instalaciones portuarias existentes en el área.

A). Equipo.

B). Servicios.

- C). Facilidades.
- D). Tiempos aproximados de estadía.
- E). Costos de operación portuaria.

3.- Evaluación de las rutas factibles seleccionadas.

- A). Simulación de viajes, estableciendo costos de operación.
- B). Estudio de tiempos necesarios para llevar a cabo el recorrido de las diversas rutas.
- C). Itinerarios que deberán cumplirse, tomando como base las cargas que se moverán, examinando para ello cuidadosamente su origen y destino.

4.- Embarcaciones o buques.

A). Mercado de buques:

- a). Bolsas de fletes, pues necesariamente para ensayar las rutas aprobadas en los estudios, así como los servicios proyectados, se deberá acudir necesariamente primero al fletamento de las embarcaciones, para después adquirir los buques propios y adecuados para los servicios que definitivamente se establezcan, ya sobre una base sólida. Así empezaron todos los grandes armadores del mundo.

- b). Compra de buques usados, acudiendo a los más importantes corredores internacionales, recordando que la vida útil del buque es de 20 años, después de lo cual su explotación es incosteable. Este mercado permite adquirir de inmediato una embarcación, que mandada a construir podría tardar de uno a tres años para ser entregada.
- c). Construcción de buques nuevos, consultar con los diversos astilleros de prestigio mundial sobre precios y condiciones, para seleccionar el más apropiado.
- d). Tipos de embarcaciones, éstos estarán determinados por las cargas que se manejen, así como por los servicios que se presten.

5.- Agencias y Sucursales.

Ya vimos como, en gran medida, el buen resultado de la explotación comercial del buque depende de la adecuada selección de los agentes marítimos en los diversos puertos que el armador sirve." (8)

Sin duda alguna estas recomendaciones dan pauta al buen éxito de la empresa naviera que el Estado debe-

(8). Salgado y Salgado, José Eusebio. "La explotación -- comercial...." Op. Cit. s/pag.

y necesita emprender para alcanzar los siguientes objetivos primordiales para el desarrollo de cualquier país que a saber son:

- a). Ahorro de divisas por concepto de pagos de fletes marítimos a las empresas extranjeras, con la consiguiente mejoría en la balanza de pagos de nuestro país.
- b). Fomentar las exportaciones mexicanas a precios -- competitivos en el mercado internacional.
- c). Diversificación del mercado internacional.
- d). Reducción de la dependencia económica.
- e). Participación en las Conferencias de Fletes Marítimos con representatividad y que se derive en beneficios para nuestro país.
- f). Mover el 40 % de las cargas de tráfico de altura, y el 100 % de las cargas de tráfico de cabotaje.
- g). Modernización integral de las terminales portuarias, con las instalaciones y los equipos que exige la tecnología moderna.
- h). Dar empleo en condiciones dignas y justas a los - trabajadores de los puertos, así como crear nuevas fuentes de trabajo, hoy tan necesarios, y brindar un servicio eficiente a los usuarios del transporte marítimo.

i). Participar en más rutas marítimas.

La empresa naviera nacional constituye hoy en día, un objetivo nacional a corto, mediano y largo plazo, como apoyo fundamental al comercio exterior de nuestro país y como instrumento de independencia económica y política.

Es por todo lo anteriormente señalado, que hace una necesidad urgente que el Estado Mexicano cuente con su propia flota de transporte marítimo, así como cuenta con su flota de buques-tanque para la movilización del petróleo y sus derivados, debe contar también, con otro tipo de buques - para la carga en general, que le permitan a nuestro país - la movilización de sus exportaciones vía marítima, conservando y generando divisas, así como para protegerse contra discriminaciones de tarifas de fletes y ofrecer un transporte seguro en tiempos de crisis o de gran actividad económica que es cuando el suministro de transporte marítimo es limitado.

En efecto, con la creación de una Empresa Naviera-Estatal, que de servicio de transporte por vía marítima - de carga general, contenedores, granos y líquidos, que -- junto con las empresas ya existentes como son: Petróleos-Mexicanos, Transportación Marítima Mexicana, S.A., y otras, hará posible contar con una flota mercante adecuada al -- Comercio Exterior de México y que sin duda alguna beneficiara al país.

CONCLUSIONES.

El presente trabajo plantea como una premisa fundamental para el desarrollo de nuestro país, de la creación de una Empresa Naviera Estatal, con la finalidad de movilizar por vía marítima las cargas que producen y requieren - las empresas estatales principalmente.

Si bien, es cierto que el Estado cuenta con empresas navieras que ofrecen servicios para el transporte de mercancías y pasajeros, también es cierto que estas empresas operan con bastante deficiencia, tal es el caso de Servicios de Transbordadores y Naviera Minera del Golfo principalmente, que han venido realizando sus actividades con grandes pérdidas de dinero e inclusive de accidentes en que se han perdido vidas humanas como se ha explicado anteriormente.

Asimismo, se ha comprobado que a pesar de que Petróleos Mexicanos cuenta con su propia flota de buques-tanque, éstos son insuficientes para el traslado del petróleo y sus derivados, teniendo que recurrir al fletamento de embarcaciones de bandera extranjera con la consiguiente derrama de millones de dólares, que bien pueden ser utilizados para el incremento de la flota mercante nacional y por consiguiente -

en la creación de fuentes de trabajo tan necesarios - hoy en día.

Se puede argumentar que el Estado participa en un 38 % en el transporte marítimo y que la creación de otra empresa de este tipo puede conducir a un monopolio por parte del Gobierno, marginando al sector privado -- sin embargo, hay que considerar que la mayoría de las -- embarcaciones que componen la flota estatal son buques-tanque y que empresas como Compañía Nacional de Subsistencias Populares, Comisión Federal de Electricidad y -- Fertilizantes Mexicanos, tienen que recurrir al mercado mundial de fletes para conseguir servicios de transporte marítimo.

Asimismo, el Estado por medio de leyes y decretos ha otorgado una serie de beneficios fiscales para las empresas -- navieras mexicanas, y ha establecido estímulos para los exportadores e importadores mexicanos que utilicen los -- servicios de embarcaciones mexicanas.

Por otra parte, el Gobierno Federal ha establecido convenios bilaterales con otros países sobre reservas de carga, asegurando de esta manera el desarrollo de la flota naviera privada y estatal, la cual ha crecido sin duda alguna,

pero no a los requerimientos del comercio exterior mexicano.

Por esta razón, la creación de una naviera estatal contribuirá en forma determinante al incremento de la flota nacional.

Cabe señalar que no sólo es bastante con que el Estado -cuente con su empresa de transporte marítimo que ofresca los servicios de embarcaciones para la movilización de -carga a graneļ fluidos, contenedores y carga en general, sino que es necesario también que se le brinde el apoyo suficiente por parte de las diferentes Secretarías de Estado que intervienen de una u otra manera en el sector --marítimo y que se obligue a las empresas paraestatales --que destinen sus cargas a esta empresa hasta el límite de su capacidad de almacen, con el fin de evitar lo que sucedio a NAVIMIN.

Como se concluye en el capítulo sexto de esta tesis, antes de la formación de esta empresa deberán realizarse -estudios de factibilidad técnica, jurídica y económica, ya que es necesario para el óptimo funcionamiento de que pueda llegar a alcanzar en un tiempo futuro.

Tal y como lo señala José Eusebio Salgado y Salgado, el primer problema con que tropezará esta futura empresa - naviera, será la disponibilidad de personal calificado - para las diversas áreas con que cuenta este tipo de empresas.

Pero una solución a este problema podrá ser disponer de personal que trabajan en organismos que operan con buques, como es el caso CONASUPO, PEMEX, IMP, S.C.T., y FERTIMEX, entre otros, que indudablemente serán de gran ayuda para la formación y capacitación de nuevo personal.

Al mismo tiempo, deberán realizarse elaboración de estadísticas de los movimientos de carga de las diferentes - empresas del Gobierno Federal, estableciendo las áreas - del movimiento de cargas, por su tipo y volumen, así como por su grado de facilidad o dificultad en el manejo de - éstas.

De igual forma, se deberán elaborar proyecciones mediatas y futuras de los movimientos de los diversos tipos de carga y volumen.

Por otro lado, se deberán analizar las instalaciones portuarias en donde se realizarán las maniobras de carga y/o descarga.

Se deberán realizar evaluaciones de las rutas factibles seleccionadas y las embarcaciones deberán ser fletadas para iniciar los ensayos de las rutas seleccionadas.

De igual forma, se deberán seleccionar adecuadamente a los agentes marítimos en los puertos donde la empresa prestará sus servicios, ya que este elemento es muy importante para el adecuado desarrollo de la empresa.

Es conveniente la consideración de los puntos señalados, para determinar la viabilidad de esta empresa.

Tal y como lo he señalado a lo largo de este trabajo, la Empresa Naviera Estatal contribuirá al desarrollo económico de nuestro país y sera elemento importante en la independencia política de nuestro país, cada vez más amenazada por la crisis económica interna, así como las presiones económicas y políticas del exterior.

B I B L I O G R A F I AI. LIBROS.

- 1.- Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México. México, Ed. Litorales, 1962
- 2.- Bravo Ugarte, José. Compendio de Historia de México. México, Ed. Jus, 1958.
- 3.- Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario. México, Secretaría de Marina, 1970, T. I y II.
- 4.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, - Ed. Herrera, 1970.
- 5.- Florescano, Enrique e Isabel Gil Sanches. Historia - General de México. México, El Colegio de México, 1977, T. II.
- 6.- Lerdo de Tjada, Miguel. Comercio Exterior de México; desde la conquista hasta hoy. México, Banco Nacional-del Comercio Exterior, S.A., 1967.
- 7.- López Gallo, Manuel. Economía y Política en la Historia de México. México, Ed. El Caballito, 1980.
- 8.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La explotación comercial Marítima del Buque", Mimeo, S/Pag.
- 9.- Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante - Mexicana. México, C.E.C., ACATLAN, 1981. Mimeo.
- 10.- Villoro, Luis. "La Revolución de la Independencia", - Historia General de México, El Colegio de México, - - 1977, T. III.

II. DOCUMENTOS.

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Secretaría de Gobernación, 1983.
- 2.- "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Diario Oficial, México, Miércoles 29 de diciembre de 1976, T. CCCXXXIV, No. 42
- 3.- "Ley de Navegación y Comercio Marítimo" Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Ed. Porrúa, 1983.
- 4.- "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los - Buques Mercantes Nacionales". Diario Oficial, México, - Secretaría de Gobernación, 5 de octubre de 1946.
- 5.- "Decreto por el cual se crea un organismo denominado -- Servicio de Transbordadores". Diario Oficial, 20 de -- Agosto de 1979.
- 6.- "Decreto por el que se crea un Organismo Público Descen-- tralizado, que se denominará Servicio Multimodal Tran-- sistmico". Diario Oficial, México, Jueves 10 de enero - de 1980, T.CCCLVIII, No. 7
- 7.- "Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional". -- Diario Oficial, México, Miércoles 20 de noviembre de -- 1980.
- 8.- "Decreto que establece los estímulos fiscales para fomen-- tar la creación y ampliación de Empresas Marítimas Mexi-- canas y la utilización de sus servicios para el trans-- porte de mercancías" Diario Oficial, México, Miércoles-- 26 de noviembre de 1980.
- 9.- "Ley para el desarrollo de la Marina Mercante". Diario-- Oficial. México, Jueves 8 de enero de 1981.

- 10.- "Programa de Fomento para la Industria Naval". Diario Oficial. México, 21 de junio de 1981.
- 11.- "Reformas y Adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal" Diario Oficial, --- Miércoles, 29 de diciembre de 1982.
- 12.- "Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 1983". Diario Oficial. México, Jueves 30 de diciembre de 1982.
- 13.- "Ley Federal de Derechos". Diario Oficial, México, - Viernes 31 de diciembre de 1982.
- 14.- Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México. México, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, S.C.T., 4 Vols. 1980/1982
- 15.- "Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". Diario Oficial, Martes 29 de marzo de 1983.
- 16.- Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. México, Secretaría de Programación y Presupuesto, 1983.
- 17.- "Decreto por el que se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Diario Oficial, México, Lunes 14 de enero de 1985.
- 18.- Lineamientos de Política y Programa para el desarrollo de la Marina Mercante. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1979.
- 19.- Los fletes que genera el Comercio de México por Vía Marítima, México, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, 1987.
- 20.- "Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", - Diario Oficial, México, Miércoles, 13 de marzo de -- 1985, pp.10-13.

III. TESIS.

- 1.- Aliseda Soto, Maria Araceli. Diseño de una política Marítima-Portuaria para México. México, Tesis para optar por el Grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, México, F.C.P.S., UNAM, 1980.
- 2.- Castro Ortiz Jorge. NAVIMIN en la comercialización internacional del sector público. Tesis para optar por el Grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, México, - F.C.P.S., U.N.A.M., 1984.
- 3.- Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales. Tesis para optar por el Grado de Licenciado en Relaciones Internacionales. México., F.C.P.S., ----- U.N.A.M., 1967.

IV- REVISTAS.

- 1.- Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México, - Comisión Nacional de Fletes Marítimo, Vol II, No.1, - - enero-marzo de 1982.
- 2.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional; hacia una política nacional de transporte marítimo". Relaciones Internacionales, México, U.N.A.M., Vol. VII. No. 28, enero-marzo de 1980.

V. FOLLETOS.

- 1.- Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos. México, Gerencia de Marina de Pemex, 1980.
- 2.- Folleto Informativo del Grupo de Transportación Marítima Mexicana, S.A. s/f.

VI. PONENCIA.

- 1.- Franz Navarrete, Rodolfo. "El Papel del Transbordador en el Sistema del Transporte Integral y sus expectativas a mediano plazo". Ponencia presentada en el XI Congreso Nacional - Bienal 1984, en el Tema Sistema Integral de Transporte, llevada a cabo por el Colegio de Ingenieros Mecanicos y Electricistas. Octubre de 1984.