

---

FACULTAD DE DERECHO

**Proyecto para una Secretaría  
de Marina Mercante**

**T E S I S**

Que para obtener el título de :

**LICENCIADO EN DERECHO**

p r e s e n t a :

**SERGIO CALDERON VALDES**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**A los señores Dr. Raúl Cervantes Ahumada y  
Lic. Genaro Góngora Pimentel, con res-  
peito y admiración, cuyas valiosas enseñan-  
zas e ilustradas orientaciones, fueron de-  
cisivas para la elaboración de este trabajo.**

A la memoria de mi madre  
y de mi hermano Reynaldo.

A mi padre  
con cariño y respeto.

A mis hermanas Esther y Lolita  
con filial emoción.

A mis hermanos.

A mi novia  
la Srta. Rosarito Palomares  
con profundo amor.

A mis maestros de la Facultad de Derecho  
con eterna gratitud.

A mis amigos y compañeros de estudios.

## P R O L O G O.

Presentamos este modesto pero bien intencionado -  
trabajo de Tesis Profesional, con el tema tratado, porque  
substantialmente consideramos que las relaciones entre los -  
pueblos tendrán que hacerse cada vez más intensas en todos  
los órdenes de la vida, y uno de los conductos más idóneos pa-  
ra conseguir el acercamiento entre las distintas comunidades  
humanas tendrá que ser, como siempre, la vía marítima.

Por esta razón importa tanto a nuestro país realizar  
lo necesario tanto desde el punto de vista administrativo, como  
legislativo, con la finalidad de que en el futuro podamos compe-  
tir decorosamente, en todo lo que al transporte marítimo con-  
cierne, con los demás países que han logrado notable desarro-  
llo en esta rama del quehacer humano.

Como ya lo explicamos con cierta amplitud en el tra-  
bajo realizado, nuestros gobiernos tal parece que no se han -  
percatado suficientemente de la enorme trascendencia que ha  
tenido y tiene en nuestros días, la organización de una buena  
flota mercante, dado que representa la condición Sine Quan  
Non., para provocar el fomento creciente del comercio por -

mar.

Este breve trabajo, que presento a la generosa consi  
deración del H. Jurado Examinador, aspira a ser una especie  
de llamada de atención para que el Poder Público Nacional, con  
la fuerza que posee promueva de inmediato el desarrollo marí-  
timo mercante estimulando la formación de nuevas empresas  
navieras, o el fortalecimiento de las existentes; pero al mismo  
tiempo excite para que se produzcan las reformas necesarias  
dentro del ámbito de la Administración Pública y con el apoyo  
de Leyes adecuadas, se pongan las bases indispensables para  
dicho desarrollo.

C A P I T U L O P R I M E R O

---

LA MARINA MERCANTE EN EL MUNDO

---

## INDICE DEL PRIMER CAPITULO

I. - CONCEPTO DE MARINA MERCANTE.

II. - EL COMERCIO MARITIMO EN LA ANTIGUEDAD

III. - EN LA EDAD MEDIA.

IV. - EN LA EPOCA MODERNA

---

## I. - CONCEPTO DE MARINA MERCANTE.

Utilizando un lenguaje que de ninguna manera debemos calificar de exagerado, hemos de comenzar por afirmar que la historia del hombre guarda una relación directa con el mar, desde el momento que los primeros contactos comerciales de importancia considerable se efectuaron justamente a través de la vía marítima; y si, naturalmente, partimos de la premisa de que el desarrollo histórico del hombre es en realidad la historia de su desarrollo económico.

De otra manera no entenderíamos los esfuerzos que han hecho los hombres para establecer contactos entre sí, dando por resultado el enlace con las más remotas comunidades humanas y trayendo como consecuencia el conocimiento y progreso de la mayor parte de ellas.

Esos esfuerzos se antojaron muchas veces más allá de toda posibilidad, de acuerdo con el momento histórico en que tuvieron lugar; pero en definitiva ha sido el mar el primer obstáculo a vencer en cuanto a comunicaciones se refiere y desde luego la primera vía que relacionó a los hombres de distintos pueblos entre sí, produciendo de inmediato, desde los más remotos tiempos, la necesidad de construir -

embarcaciones para transitarlo.

De tal suerte que la industria de las naves hizo posible la actividad comercial, siendo esta consecuencia la que por lo pronto nos interesa comentar, puesto que la empresa naval relacionada con el comercio constituye desde hace mucho tiempo uno de los grandes procesos vitales, que ha puesto y pone en movimiento a gran parte de la humanidad.

Antes de efectuar un bosquejo histórico sobre el comercio marítimo, que es el objeto del presente capítulo, creo conveniente precisar, aunque sea parcamente, lo que debemos entender por marina mercante, señalando la importancia que tiene en el mundo, porque de otra suerte no aquilataríamos los esfuerzos realizados para promover su desarrollo.

A este respecto, puede sostenerse que la marina mercante se forma con el conjunto de buques destinados a la transportación con una específica finalidad comercial; debiendo añadirse que dicho transporte bien puede referirse a mercancías o a pasajeros; y que se encuentra en contraposición a la marina destinada a la guerra. Aun más, Antonio Scialoja ha llegado a sostener que la navegación mercante es la navegación no militar, sin predicar acerca de sus fines, los -

que pueden ser comerciales o no comerciales. ( 1 )

El mismo tratadista nos hace ver que para comprender la importancia que tiene la función comercial de la navegación, es necesario tener presentes los amplios fenómenos de la producción y distribución de las mercaderías; esto es, lo que se refiere a los productos alimenticios, a las materias primas para las industrias y a los productos manufacturados; porque en síntesis lo anterior viene a significar que todos esos fenómenos, así como otros muchos factores sociales y económicos, han determinado en la época moderna un incremento colosal del transporte de mercaderías y personas de un país a otro.

( 2 )

Otro autor, Francisco Fariña, nos dice lo siguiente: " el transporte por mar de mercancías, aparece vinculado a grandes intereses económicos. El abastecimiento de los propios mercados, la obtención de productos y manufacturas del exterior, la balanza comercial con sus importaciones y exportaciones; es decir todo el sistema económico de una nación se encuentra ligado, más o menos directamente, a las facilidades existentes para sus transportes por mar. Por ello la ordenación del tráfico marítimo alcanza gran trascendencia, - -

justificando la atención y tutelaje de los Estados y el necesario control que, en forma cada vez más acentuada, se establece para esas actividades ". ( 3 )

Las opiniones anteriores, aunadas a las enseñanzas desprendidas del relato histórico que haremos, evidentemente que nos ilustran de una manera notable la importancia y el interés que han puesto los pueblos, en su devenir histórico, para lograr un desarrollo marítimo amplio, que les permita conseguir no solamente vigor económico, sino además una comunicación directa con todas las comunidades humanas.

Por eso desde distintos puntos de vista y desde los más diversos aspectos, es necesario concluir que el tráfico marítimo viene a ser uno de los más sólidos pilares para el fortalecimiento de las relaciones internacionales.

## II.- EL COMERCIO MARITIMO EN LA ANTIGUEDAD.

Si alguna enseñanza válida hemos de extraerle a la Historia es que el ánimo de explorar lo desconocido constituye una incansable aspiración humana; y que el hombre tenazmente ha ido promoviendo el progreso merced a esa búsqueda; pues no otra cosa significa, por ejemplo, la actual aventura espacial, cuyas consecuencias son por lo pronto inimaginables,

pero que con toda seguridad provocará nuevos medios para estimular el desarrollo de la sociedad humana.

La referencia anterior tiene vigencia porque, toda proporción guardada, la carrera espacial de nuestros días, es a manera de una versión moderna de la antigua incursión por los mares, que tanta desazón y prurito causó a nuestros antepasados, pero que a la larga produjo las consecuencias que son de todos nosotros conocidas. Esta atracción hacia el mar parece que ha sido natural en el hombre desde siempre y lo impulsó a dominarlo, desde el punto de vista de hacer factible su tránsito por él; y aún en nuestros días ese congénito sentimiento por la aventura marítima permanece vivo e intacto como en nuestros antepasados, pues esta dimensión nos la otorga actualmente el viaje que realiza por el Océano Atlántico el Dr. Thor Hayerdal en una balsa construída de papiro, exactamente como las que fabricaban los egipcios para sus viajes, hace miles de años. El viaje a que me refiero tiene fines científicos, como los tuvo anteriormente el que efectuó el mismo personaje, por el Pacífico del Sur, en una canoa como las que utilizaban los Incas hace cientos de años; me refiero a la embarcación llamada Kon Tiki.

La anterior referencia lleva el ánimo implícito de aludir a la comunicación marítima como el medio necesario - que usaron los antiguos para efectuar contacto con las más - apartadas comunidades conocidas entonces; en este sentido los egipcios figuran entre los primeros navegantes de la historia, particularmente porque el río Nilo fue una ruta navegable desde tiempos prehistóricos; además porque Egipto era un país - que tenía fácil acceso tanto al Mar Rojo como al Mediterráneo, lo cual los obligó a construir navíos con los que pudiesen realizar su comercio exterior.

Significa esto que el comercio marítimo, considerado como actividad realizada a través del mar, para intercambio de productos entre las distintas comunidades, con ánimo de lucro, aparece desde los albores de la civilización; y se puede aventurar la tesis de que el comercio marítimo surgió al mismo tiempo que la pesca y la piratería, actividades que el hombre ejerció en cuanto fue capaz de surcar las aguas.

Mucho nos han servido las enseñanzas de la arqueología y las investigaciones hechas sobre antiguos textos, pues mediante ellas sabemos de la existencia de actividades marítimas comerciales entre los grupos humanos que poblaron los -

ríos de China, Mesopotamia, y como ya dijimos, del Nilo, en Egipto.

Sin embargo y por determinadas circunstancias históricas, debe considerarse como antecedente remoto del comercio marítimo mundial de la actualidad, las navegaciones que efectuaban los pueblos ribereños del Mediterráneo, el cual permitía una navegación costera a gran escala. ( 4 )

Podemos afirmar que el comercio antiguo se hacía en barco desde el Lejano Oriente y la India hasta el Golfo Pérsico o el Mar Rojo; para llevar a cabo lo anterior se utilizaban caravanas, las cuales transportaban los cargamentos de estas costas a las del Mediterráneo, llegando a los puertos fenicios y griegos del Asia Menor, en donde se embarcaban nuevamente para su destino final.

Todavía no puede saberse y seguramente no se sabrá quién utilizó la vela por primera vez; sin embargo por investigaciones hechas se sabe que en el año 4,000 A.C. las embarcaciones que surcaban el Nilo llevaban generalmente vela, y que la usada por los marineros egipcios era una tosca vela cuadrada; la cual mucho tiempo después fue superada por la llamada vela latina, que constituyó una verdadera revolución.

en el ejercicio activo de la navegación.

Los fenicios indudablemente que fueron los más decididos navegantes del mundo antiguo, por sus condiciones de excelentes carpinteros, intrépidos marinos y hábiles comerciantes; navegaron alejándose de sus propias costas, llegando hasta la Gran Bretaña y la India; y como estos viajes eran largos, dispusieron de barcos sólidos, propulsados por remos y provistos de una especie de espolón como mascarón de proa; es decir, que eran embarcaciones que los defendían igualmente de las tormentas, como de los piratas, que ya eran bien conocidos entonces.

Por otra parte y dada su situación geográfica, se encontraban en condiciones envidiables para redistribuir los productos de Oriente a Europa; y además como poseían en los montes del Líbano abundantes suministros de madera, supieron aprovechar estas ventajas, llegando a fundar colonias comerciales tan distantes como Cartago y Cadiz.

Ahora bien, como ya se ha dicho, los fenicios poseían una auténtica mentalidad comercial y fue esto, justamente, aunado a las facilidades geográficas a que aludimos, lo que les permitió lograr el extraordinario desarrollo marítimo y -

mercantil a través de una intensa búsqueda de mercados. Pronto las ciudades fenicias se convirtieron en el gran mercado de los minerales de plata, cobre y estaño de todo el mediterráneo, al mismo tiempo que traficaban con esclavos apresados en las costas, y exportaban hacia los países nuevos los productos manufacturados de Egipto y especies de la India. Así fue que la gran ciudad de Tiro se convirtió en una verdadera potencia marítima, consiguiendo un monopolio financiero que nadie podía disputarle. ( 5 )

Cabe agregar, que los fenicios, además de su fama de comerciantes, son los creadores de esas terribles historias marinas sobre un sin fin de peligros; lo cual hacían para alejar la competencia comercial de los demás pueblos de la antigüedad.

Posteriormente a los fenicios surgieron los griegos en el dominio marítimo de los mercados del Mediterráneo, aunque debe hacerse la salvedad de que estos jamás alcanzaron la hegemonía comercial de aquellos, quizá porque carecieron del espíritu o mentalidad mercantil que caracteriza a quienes consiguen formar los grandes imperios económicos.

Debe advertirse, sin embargo, que con Grecia se

instituye el gran comercio marítimo desde el momento en que el transporte no solamente sirvió para traer artículo de lujo, - sino para trasladar los alimentos necesarios para la subsistencia de la población griega, como los granos que se traían de - Sicilia y Egipto. Con este motivo hicieron del puerto el Pireo uno de los más hermosos del Mediterráneo. ( 6 )

Los romanos, después de imponer su poderío a través de las conquistas que hicieron en todo el Mediterráneo. iniciaron un período de verdadera bonanza, principalmente me-  
diante el tráfico marítimo; el aprovisionamiento de Roma, que era la metrópoli, dependía fundamentalmente del exterior; tan es así que la importación anual de cereales de Egipto ascendía a más de un millón de toneladas, y que era también muy considerable la procedente de Africa. Todo esto se efectuaba a través del puerto de Ostia, en Italia, que adquirió con este motivo extraordinaria importancia. Sin embargo, con la división del Imperio romano en dos partes, el tráfico marítimo de Italia - disminuye notablemente, y desaparece, finalmente con la caída de Roma en el año 476. ( 7 )

En su lugar queda Bizancio, capital del Imperio Romano de Oriente, en donde continúa floreciendo el comercio -

marítimo; aunque ya para entonces dicho comercio había llegado a ser muy arriesgado, con probabilidades de sucumbir en manos de piratas o de comerciantes rivales en busca de ganancias fáciles y provechosas.

No obstante, Bizancio llegó a poseer enorme poder en el mar, particularmente porque tenía una posición clave, pues a través del Bósforo fluía todo el tráfico del Mar Negro. Por otra parte y al contener a los sarracenos en sus puertas había aumentado tanto su poder y prestigio, que solamente barcos capaces de acudir a su protección se atrevían a operar en los mares circundantes. ( 8 )

### III. - EN LA EDAD MEDIA.

La Edad Media presenció el surgimiento de grandes ciudades marítimas tanto en el norte como en el oeste de Europa; en el norte, por ejemplo, la navegación hizo lentos pero visibles progresos entre los siglos XI y XIV; particularmente en Alemania septentrional y Flandes; especialmente debido al comercio marítimo moscovita que traía pieles y cera de Rusia, así como especias y sedas chinas y persas.

Por el año de 1241 se fundó la Liga Hanseática, que fué una alianza de las ciudades comerciales de Alemania

del norte; y que llegó a constituir un enorme monopolio en el tráfico comercial marítimo, lo cual les permitió gozar de una tremenda influencia política.

Entre tanto las ciudades de Flandes se iban convirtiendo en grandes centros y emporios mercantiles, rivalizando en poder con la Liga Hanseática; y llegaron a integrar una industria lo suficientemente importante como para formar instituciones tales como la Cámara del Seguro Marítimo, fundada en Bruselas en 1310.

Por otro lado durante la Edad Media, igualmente, surgieron Ciudades-Estado en el oeste de Europa, tales como Pisa, Génova, Venecia, Marsella, y Barcelona, las cuales no solamente constituyeron importantes sectores comerciales en la navegación, sino que, incluso, pusieron los cimientos de muchas regulaciones jurídicas modernas en el aspecto marítimo. Así, por ejemplo, Génova en 1369 y Barcelona en 1435, publicaron regulaciones jurídicas referentes al seguro marítimo. ( 9 )

El notable historiador belga, Henri Pirenne, en un precioso libro llamado Historia Económica y Social de la Edad Media, se refiere en forma documentada pero bella al

renacimiento y expansión comercial de las ciudades italianas, haciéndolo en los siguientes términos que no nos resistimos a transcribir: " El renacimiento comercial marítimo, desde un principio coincidió con su penetración en el interior de las tierras. No solo se inició desde entonces la agricultura, solicitada por la demanda de sus productos en una economía de intercambio que va a renovar su organización, sino que se ve nacer una industria orientada hacia la exportación.

Admirablemente entre los poderosos focos comerciales de Venecia, Pisa y Génova; Lombardía fue la primera en despertar. El campo y las ciudades participaban también en la producción: el primero con sus trigos y su vino; las segundas con sus tejidos de lino y de lana.

Desde el siglo XII Lucca fabrica telas de seda, cuyas materias primas recibe por mar. En Toscana, Siena y Florencia se comunican por el Arno y sienten el influjo de su prosperidad. Detrás de Génova, el movimiento se comunica al Golfo de León y llega hasta la cuenca del Ródano. Los puertos de Marsella, Montpellier y Narbona extienden su radio de actividad en Provenza, en la forma que Barcelona extiende el suyo a Cataluña.

La expansión de estas regiones marítimas es tan vigorosa que, desde el siglo XI va hacia el norte y comienza a rebasar los Alpes por el paso que, en el siglo X, los sarracenos de la Garde Frainet bloqueaban peligrosamente. Por el Brenner sube de Valencia hacia Alemania, por el Septimer y el San Bernardo llega al Valle de Saona y del Rhin; por el monte Cenis al del Rodano. El San Gotardo, que por tanto tiempo fue infranqueable, se convirtió a su vez en vía de tránsito -- cuando un puente apoyado en las rocas lo permitió". ( 10 )

No debe olvidarse que de las poblaciones que hemos mencionado, fue Venecia la que logró alcanzar un mayor grado de poderío marítimo, pues desde un principio los venecianos se percataron de que su porvenir se encontraba en el mar, ya que las condiciones en que esta población creció y se desarrolló, la empujaban materialmente al tráfico marítimo.

Todo el siglo XIII y la casi totalidad del XIV, contemplan la grandeza de Venecia; por ejemplo en un documento ilustrativo del año de 1423 se hace notar que la población -- ascendía entonces a 190,000 habitantes, de los cuales la industria de la seda ocupaba 3,000 personas; la de la lana 16,000; y las construcciones marítimas ocupaban a 17,000 obreros; lo

anterior revela la importancia que para dicha Ciudad tenía la actividad marítima. Por otra parte la tripulación de la flota en el año que se menciona se componía de 25,000 marinos, - que tripulaban 3,000 buques de comercio y 300 navíos de guerra; además cada año se construían 45 galeras. ( 11 )

También el caso de Barcelona es sumamente ilustrativo para apreciar el interés y la importancia que se dió entonces al desarrollo de la marinería en su aspecto mercantil; y así tenemos que el emporio de Barcelona como centro marítimo se sitúa por el año de 1150, cuando las poblaciones de Cataluña y Aragón se unieron para formar un solo reinado. Además, al igual que ocurrió con las repúblicas marítimas italianas, Barcelona no solamente se ocupó del comercio marítimo, sino también de la guerra naval; asimismo y como fruto de la preocupación que se tuvo para el ejercicio marítimo, hacia mediados del siglo XI Barcelona expidió su célebre Consulado del Mar, que fue un verdadero código marítimo y comercial - que durante cuatro siglos fue considerado como la base del derecho marítimo del Báltico al Mediterráneo. ( 12 )

Como hemos podido ver en este breve bosquejo, la actividad comercial fue uno de los peores enemigos del - -

feudalismo y de la quietud en que se había postrado la Edad Media. Las Cruzadas, iniciadas como expediciones religiosas, tuvieron resultados muy diversos; pues fomentaron los viajes y abrieron las rutas comerciales entre Europa y el Cercano Oriente, y a la sombra de esta actividad se formaron grandes empresas marftimas. Las repúblicas italianas como hemos visto, principalmente Génova y Venecia aprovecharon esta oportunidad; en España y Barcelona; y en Francia el puerto de Marsella.

Pero este florecimiento comercial fue alterado por la presencia de los turcos en el Mediterráneo, durante la primera mitad del siglo XV; provocando el terror por sus métodos crueles y bárbaros.

La caída de Constantinopla en el año de 1453 trajo como consecuencia el cierre de este lucrativo comercio de Europa con el Cercano Oriente.

#### IV.- EN LA EPOCA MODERNA.

Durante el siglo XV el comercio marftimo comienza a alcanzar el auge extraordinario que incluye nuestros días; pues con motivo de los grandes descubrimientos geográficos que ocurren a finales de dicha centuria, se abren nuevas rutas

para las relaciones mercantiles; y prácticamente el comercio con las nuevas zonas descubiertas cae en manos de los países de la Península Ibérica, España y Portugal, a quienes en realidad se debe el descubrimiento y colonización de los nuevos territorios.

Debe destacarse que durante el siglo XVI, se fundaron en diferentes partes de Europa distintas compañías con el fin de organizar debidamente el tráfico mercante marítimo. Así, la más antigua fue la Compañía Moscovita, fundada en 1551 para el comercio con Rusia; en el año de 1581 se estableció la Compañía Turca; y en 1583, la Veneciana; las cuales llegaron a fusionarse en 1592 para formar la Compañía de Levante, para comerciar con Italia, Siria y Constantinopla. Cabe mencionar también a la Compañía de Guinea para el comercio de esclavos en el Africa, la cual se fundó en 1588. Desde luego resulta pertinente aclarar que la más importante de las Compañías fundadas en esta época, fue la de las Indias Orientales, que quedó integrada en el año de 1599.

El siglo a que nos venimos refiriendo tiene enorme importancia en todos los aspectos y por lo que hace al comercio marítimo significa nada menos que el rompimiento

definitivo con el viejo orden feudal, y abre perspectivas insos  
pechadas a la navegación, fijando las nuevas rutas por las -  
cuales habrá de canalizarse no solamente el tráfico estricta-  
mente mercantil, sino las oleadas de pobladores para los te-  
rritorios que día a día se estaban descubriendo.

Es esta, justamente, la época en que los grandes imperios coloniales comienzan a formarse con base en el so-  
juzgamiento de las nuevas poblaciones; y desde luego merced  
al intenso tráfico comercial que de esta situación se va deri-  
vando. Desde Europa, las respectivas metrópolis controlan  
decididamente la política, la cultura y el comercio de sus apén-  
dices en el Nuevo Mundo; pero en realidad debemos reconocer  
que es en algunos lugares del Continente descubierto, particu-  
larmente en Santo Domingo y en Cuba, donde se traman y se  
organizan las nuevas aventuras que generalmente traen como  
consecuencia nuevas tierras descubiertas que van a ensanchar  
los dominios de los Monarcas europeos. Esto último lo ha he  
cho observar de una manera inteligente y con hermosa prosa,  
German Arciniegas, en su libro Biografía del Caribe.

Por su parte, el jurista español Francisco Fariña  
en obra ya mencionada, nos hace ver a este respecto lo - -

siguiente: " Las grandes compañías comerciales que abrieron el camino al desarrollo colonial manejaban un sistema de transportes como apéndice de una función mercantil. Así funcionaron la Liga Hanseática, la compañía concesionaria del tráfico en las Indias, la casa internacional de banca de los Fúcar, la firma financiera de los Rotschil a principios del siglo XIX; - - existiendo grandes empresas, como la United Fruit Company, que operaba por medio de sus filiales con casi un centenar de buques para transportar mercancías y pasajeros ". ( 13 )

Ahora bien, continuando con la breve reseña histórica a la que estamos avocados en este Capítulo, debe decirse que el siglo XVIII se caracteriza por el predominio holandés - en el comercio marítimo, el cual se basaba fundamentalmente en la industria pesquera del Mar del Norte, y que en el año de 1620 ocupaba una flota de 2,000 navíos, la mayoría de 70 a - 100 toneladas de porte.

Durante el siglo XIX la supremacía marítima pasó a Inglaterra, desarrollándose la marina británica rápidamente; asimismo, Estados Unidos, Italia, Holanda, Noruega desplegaron una actividad comercial sumamente amplia en el aspecto del transporte marítimo. Aunque naturalmente, debe

reconocerse que la nota sorpresiva la dió Japón, que por cierto, en la década del 80 inició una vigorosa marcha hacia la occidentalización, por lo menos en lo que se refiere al aspecto económico. Así tenemos que en el año de 1886 la marina mercante japonesa contaba con 78,000 toneladas netas; treinta años después, en 1916, su tonelaje era de 1'708,000 toneladas, colocándose como la quinta potencia naviera; en el año de 1920 su tonelaje mercante era el tercero en el mundo. ( 14 )

Existe un hecho, además, que no debe pasar inadvertido, puesto que aceleró el proceso comercial de la navegación en forma tal que sus consecuencias se hacen sentir todavía en nuestros días; me refiero a la utilización del vapor que en el siglo pasado logró adoptarse definitivamente para propulsar los barcos, ocasionando que las embarcaciones empujadas por la vela se relegaran del uso comercial y pasaron simplemente a ocupar un lugar en la historia de la navegación.

Este hecho fundamental se debió en un principio al esfuerzo del norteamericano Robert Fulton, quien en el mes de agosto de 1807 hizo surcar por las aguas del Hudson el vapor de ruedas " Clermont " , ideado por él mismo, haciendo el recorrido de Nueva York a Albany en 32 horas.

Posteriormente el invento fue superado de manera notable por el francés Federico Sauvage, quien introdujo el uso de la hélice para suplir las ruedas en la propulsión de los barcos; esto sucedió en el año de 1832; habiéndose instalado dicha innovación por primera vez en el vapor llamado " Archimedes ", en 1839.

Si al uso del vapor y de la hélice en la impulsión de los buques, agregamos el empleo del hierro y del acero en la construcción de los mismos, nos percataremos suficientemente del porqué se extendió de una manera tan extraordinaria, a partir del siglo pasado, la navegación comercial, puesto que tales innovaciones produjeron, entre otras cosas benéficas, la elaboración de barcos de mayor tonelaje y un desplazamiento a mayor velocidad.

En la actualidad el comercio por mar posee un gran desarrollo, ya que algo más del 75% del comercio exterior mundial es transportado por buques.

Por otra parte, ello se efectúa a través de líneas regulares de navegación, con itinerarios, y fechas de salida y llegada, como cualquier otro medio de transporte. Estos servicios regulares requieren en tierra de una organización

costosa y muy compleja. ( 15 )

Requiere, además, la formación de empresas de grandes alcances económicos, a través de compañías que lleguen a integrar poderosos consorcios para la defensa de sus cuantiosos intereses; y particularmente para la búsqueda de los mejores precios en el transporte de los productos.

Francisco Fariña alude a lo anterior expresándose de la manera siguiente: " En nuestros días esta orientación de grandes compañías comerciales por que por sí o por medio de empresas subsidiarias manejan importantes flotas comerciales, se ha extendido mucho. El sistema es corriente en las más poderosas empresas petrolíferas, de transporte de minerales, de carbón, etc. El ejemplo ha cundido y otras muchas empresas diversas han formado sus flotas propias, generalmente a base de buques modernos, especializados en el transporte de productos de su negocio principal, como la de la celulosa, de maderas, de productos químicos ". ( 16 )

Para terminar el presente capítulo deseo transcribir lo que más se aviene al tema de la navegación comercial de nuestros días, de un libro publicado recientemente por la Editorial Siglo XXI, del japonés Yoshihiro Watanabe. La

obra se llama " El Mundo en 1984 ". Y en la parte conducente dice así " Se dice algunas veces que el fruto de los barcos no es muy prometedor, sin embargo existen muchas perspectivas de progreso ulterior, tanto en su cantidad como en su calidad; porque es el caso que el tonelaje actual total de barcos en el mundo ha subido aproximadamente el doble de lo que era antes de la guerra, en tanto que el comercio y los transportes internacionales van en aumento de año en año. Los cálculos japoneses del tonelaje bruto de los barcos del mundo para 1970 - dan una cifra de 170 millones de toneladas.

Las tendencias de mejora de los barcos modernos son: 1o.- barcos mayores; 2o.- velocidades superiores; 3o.- funcionamiento más económico; 4o.- navegación mejor; 5o.- mayores comodidades y seguridad; 6o.- mayores garantías.

Con estas tendencias los barcos están mejorando. Si miramos atrás, a los cambios pasados, vemos que no es imposible prever el aspecto exterior real de los barcos del futuro.

La construcción de barcos se basa en las síntesis de muchas ramas de la tecnología. Y la Historia nos dice que los progresos en la construcción naval se han producido como

resultado del progreso en materiales, energía y medios de propulsión, así como en las condiciones sociales. Algunas veces los cambios han sido revolucionarios, como resultado de ideas totalmente nuevas en estos campos afines.

En términos generales, una de las tendencias recientes ha consistido en la especialización de los tipos de los barcos; como por ejemplo, en barcos para minerales, o buques cisterna; y esta tendencia se irá acentuando hasta ser las diferencias entre los diversos tipos muy pronunciadas. Por ejemplo, los barcos para minerales, los buques cisterna y las clases similares de barcos aumentarán en tamaño, tanto como el funcionamiento económico lo permita, siendo el aumento de velocidad de importancia secundaria.

En relación con los barcos de pasajeros, en cambio, las consideraciones de comodidad vienen en primer lugar, aunque la de velocidad no le viene a la zaga ". ( 17 )

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO PRIMERO

- (1).- Antonio Scialoja. Sistema del Derecho de la Navegación.  
Trad. Esp. - Ediciones Jurídicas Europa América. Pag.39.
- (2).- Scialoja. Ob. Cit. Pág. 42-43.
- (3).- Francisco Fariña Guitian. - El Transporte Marítimo y sus  
Sistemas de Responsabilidad. Editada por el Consejo Su-  
perior de Investigaciones Científicas. Madrid-1959. -  
Pág. 29-30.
- (4).- Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga, S. A.  
Madrid- Barcelona. - Bajo la dirección de José Ma. Mar-  
tínez Hidalgo y Terán. 2o.-Volumen. Pág. 306.
- (5).- Jacques Pirenne. Historia Universal. - Volumen 1o. ;  
Pág. 77-78.
- (6).- Vicealmirante Ing. Naval Oliverio F. Orozco Vela; La  
Marina en la Historia del Comercio. - México, D. F.  
Servicio Tipográfico Crumar; 1963. - Pág. 17.
- (7).- Orozco Vela. - Ob. Cit. Pág. 21.
- (8).- Charles E. Gibson. - La Historia del Barco. Traducción  
Española del Inglés por Guillermo Sans Huelin. - Espasa  
Calpe- Argentina. - 1953. Pág. 66.
- (9).- Gibson. - Ob. Cit. Págs. 67- 85- 86.

- (10). - Henri Pirenne.- Historia Económica y Social de la Edad  
Media. Fondo de Cultura Económica.- México 1966.  
Págs. 31-32.
- (11). - Orozco Vela. Ob. Cit. Pág. 37.
- (12). - Orozco Vela Ob. Cit. Págs. 41-43.
- (13). - Fariña Francisco. Ob. Cit. Pág. 10.
- (14). - Orozco Vela. Ob. Cit. Pág. 62.
- (15). - Orozco Vela. Ob. Cit. Págs. 62-63.
- (16). - Fariña Francisco. Ob. Cit. Págs. 10-11.
- (17). - Yoshihiro Watanabe. El Mundo en 1984. Editorial Siglo  
XXI.- México 1967.- Págs. 243-244.

C A P I T U L O S E G U N D O

---

LA MARINA MERCANTE EN MEXICO

---

## INDICE DEL SEGUNDO CAPITULO

I. - ANTECEDENTES PRECOLOMBIANOS.

II. - EPOCA COLONIAL.

III. - SIGLO XIX.

IV. - EN LA ACTUALIDAD.

---

## I. - ANTECEDENTES PRECOLOMBIANOS.

Las características geográficas de nuestro país hicieron desde tiempos remotos necesaria la navegación fluvial, lacustre y marítima como medio de comunicación y expansión para los distintos pueblos que ocuparon lo que actualmente es nuestro territorio.

Los pueblos marítimos, es decir, los costeros, vivían de la pesca y de ella hacían su comercio habitual con las ciudades; pescaban con redes de ixtli; abundaban las salinas, las cuales eran explotadas por dichos pueblos costeros; y vivían pobremente en cabañas de ramas. Conocían la navegación y no solamente costeaban, sino que sus ligeras canoas de dos proas atravesaban el Mar Bermejo de una costa a otra.

Los cronistas de la Conquista, que fueron testigos presenciales, como Bernal Díaz del Castillo, e incluso el mismo Cortés, han dejado testimonios a este respecto. Ahora bien, la navegación comercial en el altiplano la refieren todos los cronistas españoles, quienes se mostraban sorprendidos de la forma tan organizada en que se hacía para transportar toda clase de mercaderías, desde los centros de población hasta la capital del Imperio de Anahuac.

Por otra parte, contamos con que tanto los códices y murales prehispánicos, como los que fueron elaborados durante la Conquista, nos otorgan un testimonio hasta cierto punto - veraz de la existencia de una navegación en el México antiguo, la que probablemente fue utilizada para fines bélicos, aunque también fue un medio eficaz de comunicación y comercio entre los pueblos. ( 1 )

Debe precisarse que también en el Golfo de México como en el Mar Caribe hubo navegación importante; para refor-  
zar lo anterior no debe olvidarse que en una relación hecha por Cristobal Colón aparece que este navegante encontró en las Antillas canoas tan grandes como las que él traía, que recorrían dicho Mar en todas direcciones, llevando gran cantidad de in-  
dios; lo que nos obliga a pensar que tal vez existía una fuerte corriente comercial entre los habitantes de las islas caribeñas y la Península de Yucatán. ( 2 )

## II.- EPOCA COLONIAL.

Una vez que se efectuó la Conquista, a la cual, por -  
cierto, se le debe acreditar la primera batalla naval en Améri-  
ca, los intrépidos aventureros españoles se dedicaron a orga-  
nizar nuevas expediciones con el ánimo de encontrar - -

territorios nuevos que anexar a la Monarquía. Esta búsqueda trajo resultados positivos, de tal suerte que poco a poco se fue conociendo nuestra geografía, nuestros mares, y nuestras costas, gracias al arrojo de los capitanes de la Conquista, que no escatimaron peligros y finalmente una corriente comercial bastante numerosa coronó esos esfuerzos.

Por su parte los mismos Monarcas españoles, auspiciaron de manera decidida la búsqueda de rutas comerciales para su tráfico marítimo, sobre todo porque ello les permitía establecer una competencia con los portugueses, dado que estos últimos estaban acaparando el comercio con las Indias Orientales. Fruto de este afán por encontrar nuevas rutas comerciales, fue la comunicación que por mucho tiempo se estableció con las islas Filipinas y llegó a constituir el sector del tráfico mercantil más importante de la Nueva España en un lapso bastante considerable.

Vale la pena referirse al descubrimiento de la ruta comercial con las Filipinas por las razones apuntadas con anterioridad; además porque el trazo de esta primera ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente, es quizá uno de los hechos más significativos en la historia marítima

mexicana. ( 3 )

El descubrimiento y trazo de la mencionada ruta se debe al notable navegante español Andrés de Urdaneta, fraile agustino; quien en un principio había sido nombrado jefe de la expedición ordenada por Felipe II en el año de 1559 para los fines indicados; pero que finalmente no aceptó, habiendo sido designado en su lugar el Adelantado Miguel López de Legazpi, aunque debe agregarse que el fraile Urdaneta aceptó intervenir en el viaje.

La referida expedición salió de Barra de Navidad, Jalisco, el 19 de noviembre de 1564; y regresó al Puerto de Acapulco el 3 de Octubre de 1565; siendo justamente durante el retorno cuando Andrés de Urdaneta formuló la carta de navegación para el comercio con las Islas Filipinas descubiertas, a quienes, por cierto se les bautizó con tal nombre en homenaje al Rey español, que había ordenado la ejecución de dicho recorrido.

El establecimiento de dicha ruta comercial originó de inmediato un intenso y lucrativo comercio entre la Nueva España y el Oriente, al través de la celeberrima " Nao de la China", la cual traía especies, sedas, porcelana, marfil, joyas; y en

cambio llevaba oro, plata, cacao, telas, etc. ( 4 )

Como ha escrito el Padre Mariano Cuevas, citado por José Eusebio Salgado y Salgado, fue tal el incremento del comercio entre las Filipinas y la Nueva España, que los comerciantes españoles residentes en la Colonia sintieron afectados sus intereses, dado que disminuyeron las ventas de los productos venidos de España. De tal suerte que las gestiones y presión de estos, así como la carta del Arzobispo de Sevilla enviada a Felipe II, haciéndole ver los peligros de una independencia económica, obligaron a la Corona a frenar por medios legales tal comercio. ( 5 )

El mismo soberano prohibió el comercio de la Nueva España con las demás colonias españolas, mediante Cédula del 11 de Enero de 1593; al mismo tiempo que al Virrey se le daba, como Capitán General, plena jurisdicción para controlar el comercio sobre todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España. ( 6 )

Es decir, que la Metrópoli impidió hasta donde pudo el comercio entre sus Colonias del Nuevo Mundo, asimismo, entre ellas y los países extranjeros; y para conseguir lo anterior, independientemente de las medidas citadas ya, se - - -

elevaron los impuestos exorbitantemente, y se impusieron tantas gabelas y exacciones que el comercio con América constituía por entonces una verdadera odisea. Sin embargo, como es bien sabido que entre más inflexibles sean las disposiciones a cumplimentarse, más es agudo el ingenio para quebrantarlas, en el presente caso sucedió de esta manera; de tal suerte que la prohibición de comerciar con los extranjeros seguidamente fue violentada, a través del tráfico de contrabando; o bien, podríamos decir de manera oficial, entrando los barcos a puerto con el pretexto de alguna avería, o escacés de agua, etc. ( 7 )

La situación anteriormente descrita cambió un poco durante el reinado de Carlos III, perteneciente a la dinastía de los Borbón, quien llevó a cabo una actitud política en materia comercial distinta a la de Felipe II con sus Colonias en América; supuesto que se levantaron las restricciones impuestas con anterioridad y a las que ya nos hemos referido, autorizándose a las Colonias a tener relaciones comerciales entre sí, y con algunas naciones europeas. ( 8 )

Tales son a grandes rasgos las características más notables del comercio que se sostuvo durante la época que comprendió el coloniaje, entre la Nueva España y la

Metrópolis; el cual, como hemos visto, nunca llegó a alcanzar grandes niveles, particularmente porque dicho comercio se - hacía sólo mediante dos flotas que zarpaban anualmente de Sevilla y comprendía también a las demás colonias americanas; lo cual, como es de imaginarse, era bastante insuficiente; sin contar con que el comercio con los demás países estaba muy restringido, como quedó anotado.

### III. - SIGLO XIX.

Durante el siglo pasado, y de conformidad con las mismas circunstancias históricas por las que atravesó el país, la marina mercante nacional registra una serie de accidentes en su desarrollo, que prácticamente, y salvo ciertos períodos, podemos decir que muy poca solidez llega a alcanzar. Lo anterior se explica por la vida un tanto azarosa que llevó nuestra República desde el momento mismo en que se lanzó a la lucha de insurgencia, y que motivó en realidad una completa desatención por lo que a la organización del Estado se refiere, repercutiendo lo anterior en el comercio marítimo que, salvo, raras excepciones no fue tomado en cuenta.

En efecto, la situación en que la nación mexicana se encontraba cuando comenzó la guerra por la independencia, -

era bastante deplorable en muchos aspectos, debiéndonos, por lo pronto, concentrar al de la marina mercante, la cual practicamente no existía, si nos percatamos de la escasísima cantidad de buques utilizados para tal fin, del mal estado de los mismos, y particularmente, si ponemos atención al hecho de que nuestro tráfico mercantil solamente comprendía España, por las causas que ya apuntamos con anterioridad.

Eso nos puede dar una idea cabal del porqué algunos gobiernos que se sucedieron posteriormente a la consumación de la independencia, mostraron verdadero interés y una legítima preocupación por resolver con patriotismo dicho problema, ya sea dando facilidades de tipo hacendario, o bien al través de una legislación protectora de la marinería nacional; sin embargo la inestabilidad de que hizo gala la nación durante la mayor parte del pasado siglo, en el orden político y como consecuencia en todo lo demás, impidió substancialmente todo progreso sistemático en la navegación comercial.

Es totalmente cierto, por consiguiente, lo que asevera Juan de Dios Bonilla, cuando nos dice lo siguiente: - -  
" Nuestra Marina Mercante desde la independencia hasta el año de 1880, fue sumamente exigua, pues apenas la integraba

un reducido número de embarcaciones de vela, balandros, pailebots y muy pocos barcos de cruz que hacían el tráfico de cabotaje con un comercio raquíptico e incipiente; y el de altura, más raquíptico aún, con España solamente, hasta que vino la navegación de vapor, en que comenzó a desarrollarse nuestra marina mercante aunque muy lentamente ". ( 9 )

Debe destacarse que aunque el corto Imperio de Agustín de Iturbide tomó con cierto interés el problema de nuestra marina, dictando algunas providencias al respecto, especialmente para la apertura de nuevos puertos, después de algunos estudios hechos para tal fin; y aunque también el nuevo gobierno independiente que surgió con la caída de Iturbide, dictó disposiciones para ampliar nuestro comercio por mar, lo cierto es que la situación cambió muy poco, si no es que continuó igual.

Muy ilustrativas son en este sentido las palabras que dijo el General José Joaquín Herrera, quien tenía la Secretaría de Guerra y Marina del Supremo Poder Ejecutivo Provisional, cuando rindió su informe al Primer Congreso Mexicano, con fecha 13 de Noviembre de 1823: " El Gobierno juzga como uno de los medios más prontos y eficaces para tener en pocos años

una marina floreciente, el dispensar toda protección posible a la Mercante. Ella será un plantel en donde el Estado se prevea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques ". ( 10 )

Este interés manifestado por algunos gobernantes infortunadamente muy pocos frutos rindió, pues las condiciones políticas del país lo impedían, dado que los cuartelazos, y las guerras intestinas consecuentes, estaban a la orden del día. Sin embargo y a efecto de dejar constancia de que algo se hizo para el progreso y desarrollo de la marina mercante, por lo menos desde el punto de vista de las buenas intenciones, conviene mencionar las disposiciones que se dictaron en los primeros años de vida independiente con el fin de que la actividad del transporte marítimo quedara en manos de los marinos mexicanos:

" Atento el Supremo Gobierno a precaver los perjuicios que están sufriendo los buques nacionales de cabotaje, así como los armadores de esta especie de industria tan favorable a la riqueza pública, por el abuso escandaloso de ocuparse los extranjeros en esta misma clase de tráfico, particularmente en los mares del sur, ha resuelto S.E. prohibirlo - -

absolutamente a todos los buques extranjeros sin ninguna - -  
excepción y que unicamente puedan hacerlo los mexicanos en -  
la forma y método que les conviniera, a manera que exclusiva  
mente lo disfrutaran los nacionales en todas partes y lo exige el  
derecho común y el progresivo incremento del comercio de la  
República ". - 26 de Enero de 1825. G. Pedraza.- ( 11)

Otra disposición sumamente interesante, como la anterior, y que pone de manifiesto el hondo espíritu nacionalista que se evidenció en el primer gobierno independiente constitucional, es la que voy a transcribir enseguida, y que por si sola nos da una idea cabal del interés que tenían aquellas gentes por proteger lo más ampliamente nuestro comercio marítimo, para que este quedara en manos de los mexicanos. Dice así la disposición a que nos referimos: " El Presidente se ha servido resolver que todos los buques nacionales mercantes se -  
doten precisamente con mexicanos en las clases de capitán,  
piloto, contra maestre, y dos terceras partes de la tripula- -  
ción.- México - 28 de Enero de 1826. G. Pedraza ". ( 12 )

En la anterior disposición podemos vislumbrar un -  
magnífico antecedente del actual artículo 32 de la Constitución  
emanada del Constituyente en 1917; el cual exige, - -

precisamente la calidad de mexicano por nacimiento en capitanes, pilotos, patrones, 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 mexicana.

Como hechos impeditivos del desarrollo de nuestro comercio marítimo en el siglo pasado, debe señalarse la Guerra de Texas en el año de 1836; y la Guerra de los Pasteles, con Francia, de 1838 a 1839; las cuales acarrearón un cúmulo de males, especialmente porque nuestra marina de guerra, escasa de por sí, con estas guerras, quedó aniquilada y nuestros puertos en iguales condiciones de ruindad; y si a esto agregamos que todos los buques mexicanos, así como las mercaderías que se encontraban en el Puerto de Veracruz, cayeron en manos del invasor, ello nos otorga una mejor idea de la fisonomía que presentaba este aspecto de nuestra vida económica.

Posteriormente vino la guerra con los Estados Unidos, la cual hundió aún más el panorama financiero de la nación, haciendo escandalosamente ruinoso el estado de la hacienda pública, y por consiguiente nuestro comercio por mar se hallaba, igualmente, en condiciones deplorables; a tal

grado que nadie quería hacerse responsable de las finanzas na  
cionales; siendo de ello una prueba elocuente el hecho de que  
en el breve período que va de 1848 a 1851, en el segundo go- -  
bierno de Dn. José Joaquín Herrera, hubo diez Secretarios de  
Hacienda. ( 13 )

Con fecha 30 de Enero de 1854 fue publicado el Decre  
to de su Alteza Serenísima, Antonio López de Santa Ana, po-  
niendo en vigor el Acta de Navegación para el comercio de la  
República Mexicana, que fue de suma importancia para nues- -  
tro comercio exterior, significando esta legislación notable -  
avance, pues en este sentido nada se había hecho, dado que -  
generalmente se aplicaban las viejas ordenanzas españolas, -  
obsoletas para seguir rigiendo las relaciones marítimas co --  
merciales de nuestro país.

En el Acta de referencia se fijaron las bases para ve  
rificar el cobro de los derechos tanto de exportación como de  
importación y de toneladas; se señalaron reglas para conocer  
la nacionalidad de los buques, se limitó el tráfico de cabotaje,  
reservándose exclusivamente para los buques mexicanos; asi-  
mismo se dictaron en dicho documento otras disposiciones de  
gran importancia, que desde entonces han servido de norma -

en la aplicación de los aranceles; bien pudiendo decirse que -  
constituye la base de nuestra legislación marítima. ( 14 )

Cabe referirnos en este momento al Acta de Navegación que formuló el insigne jurista yucateco Manuel Crescencio Rejón, y que bien se puede considerar como el primer proyecto serio tendiente a resolver los problemas del tráfico mercantil en nuestro país; y cuya importancia ha destacado de una manera tan clara el distinguido Profesor de nuestra Facultad de Derecho Daniel Moreno, al decir que " el último trabajo de Rejón, en 1848, será precisamente una Acta de Navegación para incrementar el progreso de nuestro comercio y del tráfico marítimo". Sigue explicando el Profesor Moreno: " Se trató de una iniciativa para que los barcos unicamente se construyeran con maderas producidas en el país y aserradas y preparadas en los astilleros nacionales; que además sus capitanes y pilotos fuesen mexicanos, de igual manera que la mitad, al menos, de su tripulación; que se les otorgara una rebaja en los derechos de importación. La iniciativa se aprobó días después de presentada y marca un triunfo en los esfuerzos por la nacionalización de la marina mexicana ". ( 15 )

Infelizmente y con motivo de los acontecimientos

políticos que privaron en aquel tiempo, el citado proyecto de Rejón nunca entró en vigor y en consecuencia no pudo aplicarse legalmente; aunque cabe agregar que el Acta de Navegación promulgada por Santa Ana está bastante influida por el pensamiento del jurista yucateco. Lo anterior es motivo más que suficiente para que estemos totalmente de acuerdo con el mencionado Profesor Moreno en el sentido de considerar al patriota yucateco no solamente como el creador del juicio de Amparo, sino también como uno de los más ilustres precursores del derecho comercial y de las ordenanzas marítimas en México. ( 16 )

Posteriormente y durante el Imperio de Maximiliano se estableció el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, que reglamentó todos los servicios marítimos del país, expidiendo leyes, decretos y reglamentos; de tal suerte que bien se puede considerar esa época como la mejor en la historia de nuestra marina, por lo menos en lo que se refiere a la reglamentación de la misma; dado que se consideraba todo lo referente a pagos, gratificaciones, alimentos, licencias, construcciones de buques, primas para proteger el comercio marítimo. ( 17 )

Es hasta el gobierno del General Porfirio Díaz cuando nuestra marina mercante sintió una especie de renacimiento, tanto desde el punto de vista de la creación y desarrollo de - empresas para efectuar el tráfico marítimo, como de su reglamentación jurídica a través del Código de Comercio de 1884, y de 1889. De tal manera que se puede afirmar con toda certeza que el período del porfiriato es el único momento de relativo - florecimiento comercial marítimo durante el siglo pasado en nuestro país.

Sin embargo conviene recordar que no fue este desarrollo del todo completo, y particularmente que se postergó - el apoyo a empresas verdaderamente mexicanas, puesto que el proteccionismo gubernamental más bien se inclinó al capital extranjero, especialmente norteamericano. En este sentido considero oportuno traer a colación la opinión del Lic. Joaquín D. Casasús, quien en el año de 1893 expresaba que el raquítico desarrollo de la marina mercante nacional se debía, - entre otras razones, a que el país carecía de las materias - primas necesarias para la construcción de buques de vela y de vapor; y a que el gobierno subvencionaba ampliamente a la marina mercante extranjera, evitando la competencia que -

pudiese hacerle la nacional.

A pesar de esta política proteccionista extranjera, en el año de 1882 se organiza por ciudadanos mexicanos, los señores Angel y José Ortiz Monasterio, dos compañías de navegación, que se puede considerar como el primer intento por dotar al país de una marina mercante nacional. La primera de estas compañías fue la Cfa. Mexicana Continental, que se proponía un servicio de cabotaje con embarcaciones de un desplazamiento mínimo de 500 toneladas brutas para conectar los puertos de Veracruz, Progreso, Minatitlán, Frontera, Laguna y Campeche. Esta misma Compañía tenía concesión para establecer un servicio internacional entre los puertos de Veracruz, Progreso, La Habana, y Nueva York. La otra Compañía a que nos referimos fue la Trasatlántica Mexicana, que debería operar del puerto de Veracruz con los puertos europeos de Inglaterra, Francia, España y Cuba.

Desgraciadamente la vida de estas compañías no fue larga y en el año de 1886 se les canceló la concesión.

Del anterior esfuerzo se derivaron otros, como el de la Cfa. Mexicana de Navegación, la cual llegó a su apogeo durante los años inmediatamente anteriores al inicio de la

Revolución de 1910, al operar hasta 13 buques con las características necesarias para el tráfico y que enlazaban en servicio de carga y pasaje los puertos mexicanos del Golfo de México, con los norteamericanos del mismo litoral; y aún se llevó a cabo servicio de carga y pasaje a Nueva York con los vapores - " México ", construído en Inglaterra; " Jalisco " y " Coahuila", construídos en los astilleros de Newport, Estados Unidos. La citada compañía naviera primeramente se llamó " Romano y Berreteaga ", que se fundó en 1884 en Frontera y San Juan - Bautista.

Por otra parte, el gobierno del General Díaz subsidió a la mayoría de las empresas fundadas durante su gestión; lo cual hace opinar a Juan de Dios Bonilla en su obra mencionada ya, que es mediante subvenciones como se ha logrado disponer de algunos servicios de navegación, lo que demuestra que el movimiento de carga y descarga de nuestros puertos, no es suficiente para que el importe de sus fletes cubra enteramente los gastos de una empresa de navegación. ( 18 )

#### IV.- EN LA ACTUALIDAD.

Con la iniciación del movimiento revolucionario de 1910, que conmovió los cimientos sociales de la nación, se

inaugura otra etapa en el proceso histórico de nuestro país, - ocasionando una serie de transformaciones políticas que dan a la patria una fisonomía distinta, particularmente en las últimas décadas.

Por lo que hace al tema que estamos desarrollando, - cabe decir que nuestra marina mercante muy poco progreso ha tenido, como lo veremos; y más bien procede afirmar que ha sido motivo de gran desatención por los distintos regímenes - políticos que han sobrevenido, ocasionando con esto el marasmo en que nuestro comercio marítimo ha vivido hasta la fecha. Por lo pronto conviene adelantar que el movimiento revolucionario aludido, produjo la casi completa suspensión de nuestra marina mercante, por las mismas condiciones que se encontraba el país, dado que la mayor parte de los barcos se emplearon para el movimiento y traslado de tropas.

El aspecto más relevante lo constituyó, al triunfo del Constitucionalismo que enarbolaba Venustiano Carranza, la inclusión, en la nueva Constitución que se elaboró por el Congreso Constituyente de Querétaro, del requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de los buques mercantes mexicanos; lo anterior quedó establecido en el -

artículo 32 de la mencionada Carta Política.

Lo anterior reviste especial importancia, dado que - con anterioridad a esta medida los puestos principales, así como la mayor parte de la tripulación eran extranjeros, generalmente españoles, ingleses y norteamericanos. Fue el día 10 de Junio de 1917 cuando se ordenó cumplimentarse dicha disposición; siendo el vapor " Tabasco " el primer buque que se hizo a la mar llevando una tripulación totalmente mexicana, el 4 de Junio del mencionado año. ( 19 )

Por lo demás el comercio marítimo muy poco se incrementó, como hemos dicho, por los gobiernos revolucionarios, y si hemos de encontrarle a esto una justificación, diremos que la misma búsqueda de la estabilidad política, la lucha de facciones en pugna y la desarticulación en que se encontraba la administración pública, impidieron darle la cabal importancia a ese necesario renglón de la actividad económica del país. De tal suerte que al llegar el año de 1931 entre todos los buques dedicados al tráfico de altura, de cabotaje, de pesca y de recreo, daban un total de 39,000 toneladas de registro bruto, que viene a ser una cantidad verdaderamente lastimosa, solamente explicable por las razones apuntadas arriba.

La situación fue cambiando paulatinamente y el tonelaje de nuestra marina mercante fue aumentado gracias a la formación de empresas navieras y a la adquisición de nuevas embarcaciones por las ya existentes, de tal manera que al llegar el año de 1940, contábamos con un total de 55,000 toneladas. ( 20 )

Debe señalarse como un hecho muy importante ocurrido en este período, el Decreto declarando expropiadas las compañías petroleras existentes en el país, en el año de 1938, lo cual obligó al gobierno mexicano a la adquisición de buques tanque para el transporte del petróleo a todos los lugares del país; así como a la creación de la empresa Petróleos Mexicanos, para que se encargara de la administración de esta rama de la industria nacional.

En el año de 1939 el General Cárdenas creó el Departamento Autónomo de Marina, el cual fue elevado a la categoría administrativa de Secretaría de Estado durante el régimen de Manuel Avila Camacho, en el año de 1940. Y fue precisamente durante esta gestión administrativa cuando el gobierno se vió en la necesidad de incautar los barcos que se encontraban inmovilizados en los puertos mexicanos y pertenecientes a

los países que se hallaban en guerra; siendo la mayoría de es  
tas embarcaciones buques-tanque, los cuales se entregaron a  
Petróleos Mexicanos; y por lo que respecta a los barcos de -  
carga y pasaje, fueron entregados a la Compañía Mexicana de  
Navegación, S. de R. L. ( 21 )

Durante el gobierno del Lic. Miguel Alemán lo más  
importante que ocurrió por lo que a la marina mercante se re  
fiere, fue la creación de la empresa naviera Servicios Maríti  
mos de México, en el año de 1949, que hasta la fecha continúa  
operando con éxito, significando un ejemplo de esfuerzo digno  
de imitarse. ( 22 )

Siendo Presidente de la República el C. Adolfo Ruiz  
Cortines se formuló la idea tendiente a estimular nuestra ma  
rina mercante, que se dió en llamar " La Marcha al Mar ";  
aunque en realidad jamás llegó a constituir un programa escri  
to, concretándose, como dice Juan de Dios Bonilla, a expre--  
sión de opiniones externadas por algunos funcionarios y a una  
campaña de prensa, muy exigua por cierto, y lo que vino a -  
paralizar la famosa Marcha al Mar fue la opinión oficial de -  
que era la iniciativa privada de la que se esperaba nuestro --  
progreso marítimo ". ( 23 )

En la actualidad la principal empresa naviera nacional la Integra Transportación Marítima Mexicana, que fue fundada en 1958, y que constituye un notable esfuerzo por incrementar nuestro comercio marítimo; ameritando un estudio por separado a fin de explicar su desarrollo y funcionamiento actual.

Para concluir este breve bosquejo histórico, debo señalar que tanto Petróleos Mexicanos, como Transportación Marítima Mexicana, que son las principales empresas que integran nuestra marina mercante, se han preocupado en los últimos años por la adquisición de nuevas unidades para efectuar con mayor expedición los servicios a ellas encomendados; resultando de este empeño que nuestro tonelaje bruto se haya visto aumentado, si no en el volumen que quisiéramos, por lo menos de una manera que nos permite abrigar alguna esperanza en el progreso marítimo del país.

El tonelaje que registraba nuestra marina mercante al finalizar el año pasado (1968) era de 573,805.39 y mantenemos la esperanza de que continúe incrementándose su desarrollo y se haga necesario crear, lo más pronto posible, la dependencia administrativa que proponemos en el presente estudio.

Lo anterior tiene vigencia en cuanto que consideramos

pertinente , como lo expondremos en capítulo aparte, que nue  
stro Gobierno organice de manera más dinámica la marina -  
mercante.

BIBLIOGRAFIA DEL SEGUNDO CAPITULO

- (1).- Raziel García Arroyo.- Biografía de la Marina Mexicana; Talleres Gráficos de la Nación. México; 1960. -  
Pág. 29.
- (2).- García Arroyo; Ob. Cit. Pág. 31.
- (3).- José Bravo Ugarte.- Historia de México. Editorial Jus; 1953; Pág. 292.
- (4).- Juan de Dios Bonilla.- Historia Marítima de México.- Editorial Litorales. México.- Pág. 91.
- (5).- José Eusebio Salgado y Salgado.- El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales.- Tesis Profesional.- México; 1967.-  
Pág. 4.
- (6).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Pág. 4
- (7).- Orozco Vela.- Ob. Cit. Pág. 49.
- (8).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Págs. 5 y 6.
- (9).- Juan de Dios Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 402.
- (10).- Juan de Dios Bonilla. Ob. Cit. Pág. 232.
- (11).- Ordenes y Circulares expedidas por el Supremo Gobierno desde el año de 1825 hasta la fecha para el arreglo y Legitimidad del Comercio Marítimo Nacional. -

México, D.F. Imprenta del Aguila, dirigida por José -  
Ximeno. 1830.

- (12).- Ordenes y Círculares, Etc.
- (13).- Salgado y Salgado. Ob. Cit. Pág. 9.
- (14).- Juan de Dios Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 295.
- (15).- Daniel Moreno.- Prólogo a la obra: Manuel Crescencio  
Rejón.- Pensamiento Político.- Biblioteca del Estudian-  
te Universitario.- UNAM. México; 1968.
- (16).- Daniel Moreno.- Ob. Cit. Pág. 150.
- (17).- Juan de Dios Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 374.
- (18).- Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 414.
- (19).- García Arroyo.- Ob. Cit. Pág. 157.
- (20).- Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 664.
- (21).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Pág. 18
- (22).- Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 684.
- (23).- Bonilla.- Ob. Cit. Pág. 691.

C A P I T U L O T E R C E R O

---

LAS DOS FLOTAS MERCANTES DE NUESTRO  
PAIS.

---

## INDICE DEL TERCER CAPITULO

### **I. - PETROLEOS MEXICANOS.**

- A). - Decreto Expropiatorio.**
- B). - Creación y Desarrollo de la Empresa.**
- C). - Su Flota de Transporte Actual.**

### **II. - TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.**

- A). - Origen y Desarrollo de este Consorcio.**
- B). - La Flota Mercante que lo integra actualmente.**

## I. - PETROLEOS MEXICANOS.

### A).- Decreto Expropiatorio.

Procede, ahora, como ya lo habíamos anunciado anteriormente, entrar al estudio, aunque sea somero, de las dos empresas que substancialmente son las representativas de -- nuestra marina mercante: Petróleos Mexicanos y el Consorcio llamado Transportación Marítima Mexicana.

Por lo que hace a la primera de ellas, cabe resaltar que constituye un organismo descentralizado del gobierno mexicano, desde el punto de vista administrativo; siendo al mismo tiempo, por la naturaleza de sus funciones, una de las empresas básicas de nuestra economía.

Para nosotros, los mexicanos, Pemex, es una -- empresa particularmente estimada, no solamente porque significa un sólido pilar de la economía nacional; sino específicamente porque su nacimiento está ligado a las mejores tradiciones reivindicatorias de la patria y a su lucha por la emancipación económica; sobre todo si recordamos los momentos críticos en que se erigió esta empresa y las causas que dieron motivo a su creación.

servicio de las diversas compañías petroleras extranjeras que operaban en nuestro país, era bastante lamentable, dado los bajos salarios así como el pésimo trato que recibían de dichas empresas; lo que constituía un claro desajuste laboral.

Por estas razones y otras de igual peso, decidieron los trabajadores agruparse para integrar un Sindicato que fuera un verdadero instrumento de lucha para su clase.

En tales condiciones y después de vencer un cúmulo de dificultades, no exentas de actos homicidas por parte de las poderosas compañías, consiguieron formar un Sindicato, que quedó debidamente integrado el 3 de Noviembre de 1936; siendo su primera gran gestión enviar a cada una de las quince compañías petroleras, así como a trece empresas navieras, una copia del proyecto del "Contrato Colectivo de Aplicación General", y amenazando con un movimiento de huelga si en un término de diez días no se entablaban las negociaciones con base en el anterior proyecto. ( 1 )

Después de haberse pospuesto la fecha del estallamiento de la huelga, y merced a la intervención del C. Presidente de la República, Lázaro Cárdenas, que proponía una "convención con el fin de concluir en un plazo de seis meses,

un Contrato colectivo que se elevaría a la categoría de obligatorio para toda la industria del petróleo"; se firmó ante el Jefe del Departamento de Trabajo, con fecha 27 de noviembre del mismo año de 1936, un Acta en la que se establecía la celebración de una Asamblea que duraría 120 días hábiles, y que esta Asamblea formularía un Contrato General que sería obligatorio para dicha industria.

No obstante lo anterior, no se llegó a ningún acuerdo, a pesar de las reiteradas instancias del General Cárdenas, y el 28 de Mayo de 1937 los trabajadores se fueron a la huelga, la cual duró trece días y fue de graves consecuencias para nuestra economía, hasta que nuevamente la intervención del Presidente de la República, hizo volver las cosas a su relativa normalidad y los obreros regresaron a sus labores.

En tales circunstancias y habiéndose considerado por las autoridades del trabajo que se trataba de un típico conflicto de orden económico, resolvieron, después de un estudio minucioso de las alegaciones de ambas partes, que los trabajadores tenían la razón, y fue en este sentido como el Grupo Siete de la Junta de Conciliación y Arbitraje dictó su fallo con fecha 18 de diciembre del mencionado año de 1937.

Desde luego que las empresas afectadas de inmediato solicitaron Amparo ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación invocando una serie de violaciones cometidas por el citado Grupo Número Siete; sin embargo dicho alto cuerpo negó el amparo a las compañías quejosas con fecha 10. de Marzo de 1938, razón por la cual la Junta de Conciliación dió un término de 24 horas a las compañías para que cumplieran con lo ordenado en el laudo. Esto sucedió el día 14 de marzo.

Como era de esperarse, las empresas extranjeras no obedecieron y muy por el contrario manifestaron que de ninguna manera estaban dispuestas a cumplimentar la resolución indicada, y comenzaron entonces una constante campaña a través de la prensa en contra de nuestras autoridades. Esto dió motivo para que el 18 del mismo mes de marzo el C. Presidente de la República, diera a conocer a través de la radio de todo el país, el Decreto de Expropiación de la industria petrolera mexicana por causa de utilidad pública, y basándose en el artículo 27 constitucional. ( 2 )

El Decreto de referencia hace alusión, en uno de sus considerandos, a que la actitud asumida por las compañías negándose a acatar el laudo dictado en su contra, obliga

al Poder Público a tomar las medidas adecuadas para impedir que se produzcan graves trastornos interiores que harían imposible la satisfacción de necesidades colectivas y el abastecimiento de artículos de consumo necesario a todos los centros de población, debido a la consecuente paralización de los medios de transporte y de las industrias productoras.

Por tal motivo en el Artículo 1o.- del Decreto se manifiesta: Se declaran expropiadas por causa de utilidad pública y a favor de la Nación, la maquinaria, instalaciones, edificios, oleoductos, refinerías, tanques de almacenamiento, vías de comunicación, carros tanques, estaciones de distribución, embarcaciones, y todos los demás bienes muebles e inmuebles propiedad de: la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila", S. A., Compañía Naviera de San Cristobal, S. A., Compañía Naviera San Ricardo, S. A., Huasteca Petroleum Company, Sinclair Pierce Oil Company, Mexican Sinclair Petroleum Corporation, Stanford y Compañía Sucesores, S. en C.; Penn Mex Fuel Company; Richmond Petroleum Company de México; California Standard Oil Company of México; Compañía Petrolera el Agwi, S. A., Compañía de Gas y Combustible Imperio, Consolidated Oil Company of México, Compañía

Mexicana de Vapores San Antonio, S. A., Sabalo Transportation Company; Clarita, S. A., y Cacalilao, S. A. en cuanto sean necesarios, a juicio de la Secretaría de la Economía Nacional para el descubrimiento, captación, conducción, almacenamiento, refinación, y distribución de los productos de la industria petrolera.

En su artículo 2o. ordena el Decreto que la Secretaría de la Economía Nacional, con intervención de la Secretaría de Hacienda como administradora, procederá a la inmediata ocupación de los bienes materia de la expropiación; y en el Artículo 3o. prevee el pago de la indemnización correspondiente a las compañías expropiadas, en efectivo y en un plazo que no excederá de diez años. ( 3 )

El monto total de la deuda petrolera ascendió a la suma de \$ 1,606,819,827.00 M.N., la cual se fue cubriendo de conformidad con los diversos convenios que se celebraron en diferentes épocas con las compañías ya mencionadas; debiendo recordarse que el último convenio se firmó con el grupo inglés el 29 de agosto de 1947, por la cantidad de \$ 81,250,000.00 dólares, pagaderas en quince anualidades, a partir del 18 de septiembre de 1948; y es digno de mención

que nuestro país cumplió cabalmente este compromiso, incluso anticipadamente, pues el último pago que debería haberse hecho el 18 de septiembre de 1962, se efectuó el 31 de agosto del mismo año.

B).- Creación y Desarrollo de la Empresa.

Con motivo de la expropiación de la industria petrolera se planteó de inmediato la necesidad de que el gobierno de la nación asumiera la administración de la misma; fue por esto que el C. General Lázaro Cárdenas, el 19 de marzo de 1938 designó el Consejo Administrativo del Petróleo; y posteriormente, con fecha 7 de junio del mismo año, se creó la institución pública que se denominó "Petróleos Mexicanos".

Como es lógico pensar y dadas las circunstancias que mediaron para la creación de la empresa, sus gestiones comenzaron plagadas de dificultades, no solamente por las carencias propias de una organización naciente, sino además por los escollos que las mismas compañías extranjeras afectadas crearon en su derredor; por ejemplo la Standard Oil of New Jersey y la Royal Dutch Shell boicotearon ampliamente nuestra economía, a tal grado que no había mercado para el petróleo mexicano; tampoco se podían conseguir las refacciones necesarias

para hacer funcionar las viejas e inservibles instalaciones dejadas por las compañías; además de que tampoco había tetraetilo de plomo para elaborar la gasolina con el debido octanaje; y si a esto agregamos que no se contaba con el número suficiente de técnicos para manejar esa industria, nos podemos formar una clara idea de la situación imperante entonces y del porqué las compañías extranjeras estaban convencidas del fracaso de la empresa nacional recientemente creada, llegando a creer, incluso, que no pasaría el mes sin que ellas se hicieran cargo nuevamente de la industria petrolera. .

Sin embargo y pese a tales obstáculos, PEMEX fue superando los iniciales problemas con una buena dosis de patriotismo y con alto sentido de responsabilidad, tanto por parte de los Directivos como del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, que instó a todos sus miembros a colaborar de manera estrecha y decidida para la solución de los graves problemas que se confrontaban, particularmente el de la distribución de la gasolina y demás derivados del petróleo, y en cuya tarea sirvieron eficazmente los trabajadores de los ferrocarriles, evitando que el país sufriera por la falta de estos indispensables elementos.

Este problema de distribución o lo que es lo mismo del transporte de los productos del petróleo y a cuya solución se avocaron desde luego los primeros dirigentes de la empresa y se siguen avocando los actuales, significa el desarrollo mismo de la Institución, en la medida en que una flota propia y eficaz para el transporte permite que Petróleos Mexicanos cumpla con su cometido y evite la utilización de fletes extranjeros para la movilización de sus productos.

A este respecto y como dice Salgado y Salgado en obra ya citada, la labor de los primeros directores de PEMEX, con referencia a la marina mercante de la empresa, fue la de aumentar el número de embarcaciones para lograr una rápida y económica distribución del petróleo; y en este sentido fue Don Efraín Buenrostro el primero en formular en el año de 1940 un programa de adquisición de buques, habiéndose comprado seis buques-cisterna, los cuales conservaron durante algunos años su matrícula estadounidense por razones de carácter internacional. ( 4 )

Posteriormente y merced al decreto de incautación referente a las embarcaciones que se encontraban inmovilizadas en los diversos puertos mexicanos y pertenecientes a los

países en guerra, que dictó el General Manuel Avila Camacho, fue posible que nuestra flota petrolera se viese aumentada en nueve unidades, que mucho ayudaron a resolver el problema del transporte, aunque por otra parte, el estado mismo de guerra produjo el hundimiento de varios de nuestros buques; habiendo representado esto último una pérdida del 37% del tonelaje y el 38.1% de nuestras unidades; razón por la cual la flota transportista de PEMEX al terminar la guerra se encontraba en bastante mala situación.

Las sucesivas administraciones, a partir de 1946, se concretaron a comprar buques que en la mayor parte de los casos se hallaban en malas condiciones de funcionamiento debido a su edad, y solamente uno de los seis buques adquiridos durante el sexenio del Lic. Miguel Alemán era nuevo, pues los demás tenían siete años de servicio; aunque antes de terminar su gestión, la administración a cargo de Antonio J. Bermudez adquirió un buque-tanque nuevo. ( 5 )

Lo mismo ocurrió en la administración del Presidente Ruiz Cortines, en cuyo sexenio solamente se compraron dos unidades para el transporte del petróleo, o sea los buques " Miguel Hidalgo " y " Baja California ", que tenían cinco y

nueve años de uso, respectivamente; y los cuales, por cierto, han sido ya dados de baja en la actual administración, ambos con fecha 30 de julio de 1968.

Después vino la gestión gubernamental del Lic. - Adolfo López Mateos, en cuyo sexenio la Dirección de Petróleos Mexicanos estuvo a cargo del Ing. Pascual Gutiérrez Roldán, quien informó " que durante el año de 1963 se adquirieron cinco buques tanque de 17,000 toneladas cada uno para aumentar la capacidad de transportación de la " flota tanquera " de PEMEX; buques que tenían por entonces nueve años de servicio ". ( 6 )

La tónica seguida por la administración a que nos referimos con relación a la flota petrolera posee algunos matices singulares que Eusebio Salgado y Salgado destaca muy bien en su documentado estudio, por lo que vamos a seguirlo textualmente:

" Los informes de las diversas administraciones de PEMEX revelaron que durante este periodo se siguió una política muy especial en la adquisición de los buques tanques: comprar barcos usados.

Se siguió este sistema, según se nos dijo, con el

fin de ahorrar gastos y tiempo a la empresa, ya que mandar a hacer tanques nuevos significa esperar de dos a cuatro años.

Pero esta política no es del todo acertada, ya que un buque usado requiere cuidados mayores y su mantenimiento es más costoso, representando muchas veces esas adquisiciones más desventajas que ventajas y el "ahorro" se esfuma rápidamente, ya que deben ser reparadas constantemente para que den un servicio adecuado y las más de las veces esos buques se venden sin estaciones radiotelegráficas, sin equipos - retransmisores y receptores, etc. " ( 7 )

C).- Su Flota de Transporte Actual.

Es evidente que la actual administración de - - PEMEX cuyo responsable es el Lic. Jesús Reyes Heróles, ha provocado un robustecimiento de la Institución en todos los aspectos, y se distingue fácilmente de sus antecesores en la Dirección de la empresa, entre otras razones porque ha procurado reorganizarla debidamente; y por lo que a la flota petrolera se refiere debe señalarse que ha sufrido transformaciones benéficas, aumentando considerablemente su tonelaje gracias a los nuevos buques que se mandaron construir en los astilleros del Japón y que ya fueron incorporados al servicio del - -

transporte.

Conviene, sin embargo, destacar, que la actual Dirección ha seguido, respecto de la flota transportista de la empresa, una política que se puede descomponer en un doble aspecto, esto es, en dos etapas. La primera fue ejecutada en los años de 1965 y 1966, y comprendió la adquisición de embarcaciones usadas con el fin de substituir barcos extranjeros alquilados y dar de baja algunos buques-tanque que ya tenían bastantes años de servicio y que por consiguiente se encontraban en pésimas condiciones.

La segunda etapa, que se llevó a cabo en 1967 y 1968 comprendió la adquisición de embarcaciones nuevas, con el propósito de aumentar la capacidad de transporte, procurando establecer un mejor servicio, y como consecuencia, elevar la eficiencia en la operación de la flota petrolera. ( 8 )

A este respecto, queda advertido que en el mes de diciembre del año pasado se recibió el último de los catorce buques-tanque que se construyeron en el Japón, dando cumplimiento al convenio celebrado en Tokio con fecha 3 de noviembre de 1965, entre el actual Director de Pemex y los presidentes de las empresas japonesas "Mitsui and Co. Ltd ", y el -

astillero "Ishikawajima Harima Heavy Industries, Co. Ltd."

Como complemento lógico a la renovación del equipo de transporte, se adoptaron las medidas necesarias para la reorganización administrativa y técnica de la Gerencia de Marina; estableciéndose, además, como práctica normal, la reparación de los buques -tanque en los astilleros nacionales; asimismo se emprendió un programa en el Instituto Mexicano del Petróleo y en astilleros japoneses e ingleses, para capacitar al personal encargado de la operación de las nuevas unidades. ( 9 )

De tal suerte que al concluirse el programa de que nos hemos estado ocupando, la flota petrolera se haya formada con embarcaciones que tienen un promedio de años de operación de 5.9, contra 24.2 en 1965; esto es que registra una disminución en este concepto de 75.5%. Lo anterior alcanza un mérito mayor si se toma en consideración que al iniciarse el programa de renovación aludido, todavía funcionaban embarcaciones construídas en 1914, 1916, 1919 y -922, por lo que tenían, como puede verse, entre 43 y 51 años de operación. ( 10 )

Por lo antes expuesto resulta muy alentador el -

Informe Anual rendido por el C. Director de Petr6leos Mexica nos el dfa 18 de Marzo del afo en curso, al celebrarse el - XXXI Aniversario de la Nacionalizaci6n de la industria petrole ra; al decir en su parte conducente lo siguiente: " La marina de Petr6leos no solo atendió a todas las necesidades de transporte interno, sino que, ante la escacés de transporte petrole ro marfimo mundial, emple6 sus barcos para la exportaci6n. Se transportaron en total 67 millones de barriles de crudo y - productos, y se obtuvieron por fletes de exportaci6n 25 millones de pesos .....todas las reparaciones se realizaron en el país; la erogaci6n por este concepto, que en 1967 fue de 29 millones de pesos, en 1968 descendió a 19 millones, o sea un 34% menos .....El tonelaje de peso muerto aument6 de - 262,377 toneladas en 1965 a 382,989 en 1968, o sea un incremento del 46%. ( 11 )

En el mismo Informe se expresa haberse iniciado en los astilleros ingleses la construcci6n de un buque tanque para transporte de etileno, de 2,394 toneladas de peso muerto, con capacidad de 20,600 barriles, y el cual habr6 de recibirse durante el segundo semestre del presente afo. Asimismo se manifiesta que con la recepci6n de 8 remolcadores, dos ya

en servicio y seis que se entregarán en el curso de 1969; y dos chalanes, todos ellos de construcción nacional, quedará concluido el programa de renovación total de la flota petrolera.

( 12 )

Creemos que esta política de constante renovación seguida por la presente administración debe continuarse permanentemente, puesto que las necesidades del país cada día son mayores, y por otra parte el proceso de industrialización del país, así como su mismo desarrollo económico, requieren con mayor eficacia la participación de Pemex en todo el territorio nacional. Lo anterior, desde luego que se conseguirá poseyendo una amplia y oportuna red de distribución, al mismo tiempo que contando con una numerosa y eficiente flota de transportación para los productos.

El cuadro que anexamos nos ilustra claramente sobre la situación actual que guarda la flota transportista de Pemex.

CUADRO I.

Buques-Tanque	Año de Const.	Años de Oper.	T. P. M.	Cap. en barriles (98 %)	Fechas B. Baja C. Alta
<u>V. 1969</u>					
A.- Buques tanque en operación al 1o. de enero:					
Salamanca	1948	21	4 180	31 188	
Ignacio Allende (Ex-"Pemex F")	1954	15	17 752	143 920	
"Pemex G" (Ex-Pdte. Obregón)	1951	18	16 210	135 844	
"Pemex I" (Ex-Pdte. Juárez)	1954	15	16 800	140 508	
Lázaro Cárdenas	1955	14	16 306	136 540	
Guadalupe Victoria	1958	11	19 934	161 852	
Abelardo L. Rodríguez	1956	13	17 450	145 827	
Juan Alvarez	1955	14	19 100	154 192	
Cuauhtémoc	1967	1-9/12	15 605	121 277	
José Ma. Morelos	1967	1-8/12	20 495	157 012	
Miguel Hidalgo	1967	1-7/12	11 085	78 513	
Plan de San Luis	1967	1-7/12	15 590	121 277	
Plan de Ayutla	1967	1-6/12	20 488	157 012	
Plan de Guadalupe	1967	1-3/12	20 460	157 012	
Vicente Guerrero	1967	1-2/12	8 753	54 536	
Mariano Escobedo	1967	1	9 400	72 473	
Francisco I. Madero	1968	11/12	20 500	157 012	
Venustiano Carranza	1968	10/12	15 577	121 277	
Alvaro Obregón	1968	9/12	20 463	157 012	
Plutarco E. Calles	1968	7/12	15 558	121 277	
Benito Juárez	1968	6/12	20 484	157 012	
Plan de Ayala	1968	3/12	20 397	157 012	
Melchor Ocampo	1968	0	20 402	157 012	
			<u>382 989</u>	<u>2 996 597</u>	

Resumen

Concepto	1 9 6 5	1 9 6 9	% aumento o disminución
1.- Promedio años de operación	24.24	5.93	(-) 75.54
2.- Tonelaje de peso muerto	262 377	382 989	(+) 45.97
3.- Capacidad en barriles	2 009 282	2 996 597	(+) 49.14

## II. - TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

### A). - Origen y Desarrollo de este Consorcio.

Constituye la formación de este Consorcio un paso de extraordinaria importancia en el desarrollo de la marina mercante en nuestro país, sencillamente porque se trata de la empresa que preferentemente efectúa el movimiento marítimo del comercio exterior mexicano, aunque, desde luego, lo deseable sería que todo el tráfico se realizara en embarcaciones del citado Consorcio; sin embargo la realidad es otra y desgraciadamente se continúa utilizando buques de otras banderas para el servicio de transporte.

En la actualidad este Consorcio se integra de la siguiente manera: Transportación Marítima Mexicana, propiamente dicha; Marítima Mexicana, S. A.; Servicios Marítimos Mexicanos, S. A.; y Transportes Marítimos Anahuac, S. A.

Tal parece que los orígenes de la empresa anterior se remontan al año de 1949 en que se fundó la Compañía naviera Servicios Marítimos de México, S. A. (hoy Servicios Marítimos Mexicanos, S. A.), siendo su creador el Capitán de Altura Oscar Schindler, quien por cierto, ocupa en el actual sexenio la Dirección de la Marina Mercante del País; y cuya

constitución de tal empresa vino a significar de hecho una especie de profesión de fe en nuestro comercio marítimo, abandonado por muchos años de manera lamentable.

Sin embargo, mas bien se suele considerar el año de 1955 como el principio del complejo empresarial a que nos referimos, dado que entonces un grupo de mexicanos pendientes del progreso marítimo decidió dar vida a la Sociedad Anónima Transportes Marítimos Mexicanos, que comenzó a operar de inmediato con los buques " Anahuac ", de 4,900 toneladas de desplazamiento, y el " Xalapa ", de 5,800 toneladas; y mediante los cuales se hizo posible la transportación de toda clase de mercancías entre los principales puertos de México, del Canada, de los Estados Unidos de América, de Centro y Sudamérica. ( 13 ).

A fines del año de 1958 se agregó al servicio prestado por los anteriores buques, el " Constitución", de 14,300 toneladas de desplazamiento, y el cual fue destinado para cubrir el itinerario entre los puertos nacionales del noroeste y los del Golfo de México, a través del Canal de Panamá.

Con fecha 10 de septiembre de 1958 la Secretaría de Relaciones Exteriores autorizó la constitución de la

empresa naviera Transportación Marítima Mexicana, S.A., - para que opere por período de 90 años; habiéndose muy claramente especificado los fines de esta empresa en la redacción de la escritura correspondiente, al decir que se ocupará de:

" ..... Armar, fabricar, aparejar y reparar por cuenta propia o ajena tanto en la República Mexicana como en el extranjero, toda clase de embarcaciones. Establecer y explotar el servicio de navegación para el transporte de carga y pasaje - dentro y fuera de la República Mexicana. Construir, instalar y mantener dentro y fuera de la República Mexicana, por cuenta propia o ajena muelles, diques, talleres de reparación, de servicios de señales, estaciones meteorológicas y sus respectivos equipos. Comprar, o cualquier forma de adquirir o de traspasar, embarcaciones o cualquier otras máquinas o aparatos para la transportación marítima, así como sus motores, refacciones, combustible y lubricante. Así como poder mantener el ejercicio del comercio exterior o interior ". ( 14 )

En 1960 Transportación Marítima Mexicana, S. A. Adquirió la Línea Mexicana (Mexican Line) que hasta entonces era propiedad de intereses noruegos y norteamericanos, cubriendo nuevamente con barcos de bandera mexicana los

puertos mexicanos y los norteamericanos del Golfo de México y la Costa Atlántica; y proporcionando un servicio regular con salidas semanarias e itinerarios fijos. Estas rutas habían si do cubiertas por más de 150 años principalmente por barcos extranjeros, lo que implicaba para nuestro país una fuga considerable de divisas. ( 15 )

Para llevar a efecto la operación anteriormente citada de compra de la Mexican Line, Transportación Marítima Mexicana, S. A. emitió 6,000 acciones por valor de 6 millones de pesos en total, las cuales fueron suscritas por Transporte Marítimos Mexicanos, S. A., con el resultado de que esta empresa se agregó al grupo de TMM. ( 16 )

Posteriormente, es decir, el 16 de mayo de 1961 TMM fundó la empresa Marítima Mexicana, S. A. como filial suya y con el fin de que efectuara el servicio en el litoral del Pacífico. Igualmente Transportes Marítimos Anahuac se afilió al grupo de TMM, quedando de esta suerte integrado el poderoso consorcio cuyo bosquejo general estamos realizando. Cabe agregar que fue justamente con base en lo anterior que en dicho año la empresa estuvo en condiciones de establecer un servicio semanario desde los puertos mexicanos del - -

Pacífico a los puertos centroamericanos del mismo litoral hasta Balboa y Cristobal, Panamá; y quincenal a Buenaventura, - Colombia; Guayaquil, Ecuador; Callao, Perú; y eventualmente a Valparaiso, Chile. ( 17 )

En el año de 1962 el Gobierno Federal, a través del Banco Nacional de Comercio Exterior, del Bco. de México, y de Nal. Financiera, participó en el Consorcio al adquirir acciones que ascendieron a un 30% del capital social del mismo, conservando el 70% restante los empresarios privados mexicanos. ( 18 ). Por cierto que en el mismo año de 1962, Transportación Marítima Mexicana adquirió dos embarcaciones más, los buques " Campeche " y " Jalapa ", constituyendo de esta manera una flota de nueve unidades; sin embargo no fue sino hasta 1964 cuando la empresa encargó a los astilleros japoneses en el Brasil ( Ishikawajima do Brasil-Estaleiros) la construcción de cuatro unidades y cuya transacción ascendió a la considerable suma de 110 millones de pesos. Dichos barcos llevan los nombres de " El Mexicano ", " Puebla ", " Chihuahua ", y - " Saltillo ".

Cabe agregar que en el mes de junio de 1965 con el barco " Puebla " se inauguró la ruta trasatlántica, al dar servicio

entre los puertos del Golfo de México y los de el Havre, Amberes, Rotterdam, Bremen y Hamburgo; y con el buque " El Mexicano " se inauguró experimentalmente la ruta del Lejano Oriente, tocando los puertos del Japón y Australia, y el 25 de mayo de 1968 se constituyó el servicio regular en la mencionada ruta, cuyos antecedentes más remotos los encontramos en la famosa Nao de la China. ( 19 )

Asimismo en el año de 1966 la empresa compró en Polonia dos grandes barcos graneleros que ya fueron entregados a fines del año pasado y a principios del presente, y que desplazan cada uno de ellos 33,000 toneladas; debiendo consignarse que ambos han sido destinados al tráfico internacional de granos. Igualmente se adquirió un barco cementero de 10,000 toneladas de desplazamiento, llamado "Anahuac II", y que según informes de la empresa ha sido ya entregado, listo para entrar en servicio.

De lo que hemos visto respecto del Consorcio mencionado concluimos que existe de parte de los inversionistas que lo integran, el deseo de aumentar constantemente las unidades para efectuar el servicio transportista; y naturalmente, de renovar la flota mercante, dado que de ello depende, en buena

medida, el desarrollo mismo de la empresa, en cuanto que le permite realizar con mayor celeridad y en mayores proporciones el tráfico comercial.

En este sentido se expresa Salgado y Salgado en su trabajo tantas veces citado, y a quien no puedo dejar de reproducir, cuando sostiene al referirse al Consorcio: " La política constructora y renovadora de la flota debe sostenerse y no variarse, para alcanzar en un tiempo no muy lejano, de cinco a diez años, una edad promedio que vaya de los cinco a los diez años.

No debe, bajo ningún pretexto, aún cuando sea económicamente ventajoso para la empresa, en tanto no se logre la creación de una flota suficiente, moderna y adecuada, permitir que se alquilen las naves nacionales al extranjero.

Para solucionar el problema de las cargas y la obtención de fletes, acudir a la creación de nuevas rutas, haciendo frente a las dificultades que se presenten, con energía. Con el fin de evitar delicadas situaciones, se prohibirá a las empresas armadoras nacionales, propietarias y operadoras de sus propios barcos, el realizar labor de representación de otros armadores nacionales o extranjeros; debiendo

revisarse esto cuidadosamente.

Y finalmente, sobre todo, debe propugnarse porque -  
la flota sea cien por ciento mexicana; no queremos afirmar--  
nos con esto como nacionalistas rabiosos; queremos afirmar  
que los mexicanos ya estamos preparados para sumir respon-  
sabilidades en el medio marítimo internacional, aún cuando -  
sea una escasa minoría la que conoce estos problemas". (20)

LISTA DE EMBARCACIONES DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA.

Año Construcción	Tons. Bruto.	Registro Bruto.	Tons. Peso Muerto.	Tons. Desplazamiento.	
<u>TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.</u>					
Puebla	1964	9,084	6,819	13,120	17,330
El Mexicano	1964	9,084	6,819	13,120	17,330
Campeche	1954	2,316	1,144	3,700	5,400
Jalapa	1954	2,316	1,144	3,700	5,400
Toluca	1950	2,510	1,399	4,050	5,750
Monterrey	1949	2,510	1,399	4,050	5,750
Aguascalientes	1945	3,737	2,118	5,820	8,360
Tlaxcala	1945	3,598	2,036	5,805	8,360
Constitución	1943	7,066	4,149	10,500	14,333
		<u>42,221</u>	<u>27,027</u>	<u>63,865</u>	<u>88,013</u>
Libreville	1956	3,477	1,729	5,257	7,700
<u>MARITIMA MEXICANA, S. A.</u>					
Saltillo	1965	1,996	1,361	3,280	4,280
Culiacán	1946	1,336	782	1,684	2,500
Chilpancingo	1945	497	386	542	1,057
Mexicali	1945	584	397	542	1,057
		<u>4,412</u>	<u>2,926</u>	<u>6,048</u>	<u>8,894</u>
<u>SERVICIOS MARITIMOS MEXICANOS, S. A.</u>					
Chihuahua	1964	1,983	1,247	3,280	4,280
Tabasco	1945	3,805	2,123	6,086	8,360
Morelia II	1945	584	397	542	1,057
Hemasillo	1944	558	248	542	1,057
Ensenada II	1942	490	380	530	1,050
		<u>7,420</u>	<u>4,395</u>	<u>10,980</u>	<u>15,804</u>
Remolcador Alerta	1944	87			
<u>NAVIERA DEL PACIFICO, S. A.</u>					
Don Lorenzo	1945	584	397	542	1,057
<u>TRANSPORTES MARITIMOS ANAHUAC, S. A.</u> (Buques Tanques)					
Rto Grijalva	1944	734	598	1,023	1,460

BARCOS RENTADOS

	Año Construcción	Tons. Bruto.	Registro Neto.	Tons. P. Muerto.	Tons. Desbl.
BIBI	1961	4,375	2,339	6,840	10,124
<u>BARCOS EN CONSTRUCCION.</u>					
<u>En Polonia:</u>	<u>Entregados:</u>				
Azteca (B-449/1)	Oct. 1968	16,000	10,000	25,700	31,650
Maya (B-449/II)	Dic. 1968	16,000	10,000	25,700	31,650
<u>En España</u>					
Casco C. 114	Feb. 1969	4,000	3,100	9,900	12,400
<u>En Brasil:</u>					
Carguero de 21 nudos:		-	-	12,000	15,000
Carguero de 21 nudos:		<u>9,084</u>	<u>6,819</u>	<u>13,120</u>	<u>17,330</u>
				<u>98,420</u>	<u>123,030</u>
<u>RESUMEN.</u>					
Embarcaciones propias		59,756	37,072	87,715	122,928
Embarcaciones rentadas		4,375	2,339	6,840	10,124
Embarcaciones en construcción				<u>98,420</u>	<u>123,030</u>
				192,975	256,082

FUENTE: Transportación Marítima Mexicana. Lista Embarcaciones. Al 1o. de agosto de 1967.

## BIBLIOGRAFIA DEL TERCER CAPITULO

- (1).- El Petróleo.- Publicación de Petróleos Mexicanos; Méxi  
co.- 1969.- Compilador Humberto Zarazúa Muciño; -  
Pág. 146.
- (2).- El Petróleo.- Ob. Cit. Págs. 150-157.
- (3).- El Petróleo.- Ob. Cit. Pág. 164.
- (4).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Págs. 33-34.
- (5).- Salgado y Salgado. Ob. Cit. Pág. 34.
- (6).- " " " " " 35.
- (7).- " " " " " 35.
- (8).- Memoria de Labores.- 1968.- Petróleos Mexicanos; -  
Pág. 23.
- (9).- Memoria de Labores; Ob. Cit. Pág. 23.
- (10).- " " " " " "
- (11).- Informe del Director General de PEMEX, Lic. Jesús -  
Reyes Heróles.- 18 de Marzo de 1969.- Pág. 8 .
- (12).- Informe, etc. Ob. Cit. Pág. 9.
- (13).- Publicación de Transportación Marítima Mexicana; -  
1966.- Pág. 6.
- (14).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Pág. 57.
- (15).- Alberto Gallatin Stebelsky; Tesis Profesional; - -

Instituto Tecnológico de Monterrey.- Junio de 1968;

Pág. 44.

(16).- Salgado.- Ob. Cit. 59.

(17).- Publicación de TMM.- Pág. 7.

(18).- Stebeleski.- Ob. Cit. Pág. 44.

(19).- " " " " "

(20).- Salgado.- Ob. Cit. Pág. 73.

CAPITULO CUARTO

---

ESTUDIO DE LA DIRECCION GENERAL  
DE MARINA MERCANTE

---

## INDICE DEL CAPITULO CUARTO.

### I. - LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

- A). - Su situación Administrativa.
- B). - El Reglamento Interior de Marina y sus Reformas.

### II. - LA SECRETARIA DE MARINA MERCANTE.

- A). - Necesidad y razones para crearla.
- B). - Como puede quedar integrada.

## I. - LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE.

### A).- Su situación Administrativa.-

En nuestro país, como en todos los países del mundo que poseen comercio marítimo, existe un órgano que oficialmente es el encargado tanto de su administración, como de su estímulo y control; variando el nombre del organismo correspondiente, según sea la importancia y promoción que tenta la marina mercante en cada nación; igualmente, de acuerdo con el regimen político-administrativo que lo rige.

En la mayor parte de los Estados que han logrado acumular cierto nivel de progreso marítimo, la marina mercante ocupa dentro de su estructura política, lugar preeminente en cuanto que un amplio margen de la administración pública se refiere a su funcionamiento; posibilitando su desarrollo a través de una sensible legislación y de un inteligente programa económico que permite al Estado participar en las empresas navieras como accionista, en muchas ocasiones mayoritario, al mismo tiempo que mediante sistemas de subsidio promueve su desenvolvimiento.

Valga mencionar, siquiera, el caso de Francia, cuyo comercio marítimo se encuentra bajo el control y cuidado -

de la Secretaría General de la Marina Mercante, ya que esta fue reorganizada conforme a la Ley de 28 de febrero de 1948, en virtud de que la Segunda Guerra Mundial perjudicó notablemente el estado de la marina mercante francesa. Sin embargo, tal parece, según los informes recabados por el suscrito, el nuevo gobierno francés desea integrar al Ministerio de los Transportes lo referente a la marina mercante, aunque conservando su autonomía.

Lo mismo sucede en los Estados Unidos de Norteamérica, en cuya estructura gubernamental existe un organismo autónomo llamado Administración Marítima, cuyo responsable es nombrado directamente por el Presidente de la República, organismo que por cierto fue establecido en el año de 1950, y que sustituyó a la antigua Comisión Marítima de los Estados Unidos. Dicha Administración Marítima se encarga de llevar a cabo los programas autorizados por el Acta de Marina Mercante de 1936, la cual fue reformada con el fin de que fuera adecuada para efectuar el comercio doméstico y una porción substancial del comercio extranjero durante el tiempo de paz.

Por lo que hace a nuestros países latinoamericanos, sabemos que en Argentina funciona el Consejo Nacional de la

Marina Mercante, que viene siendo el organismo ad hoc --  
para que controle lo referente al comercio marítimo de dicho -  
país. Asimismo en el Brasil existe un importantísimo departa-  
mento llamado Comisión de Marina Mercante, la cual se creó  
mediante el Decreto de 7 de marzo de 1941, vinculada al Minis-  
terio de los Transportes, pero que goza de autonomía adminis-  
trativa y financiera, y que cada día el gobierno brasileño le -  
otorga mayor importancia, revelando con ello que la marina  
mercante significa para ese país, un renglón sumamente consi-  
derado en la economía nacional. (1.)

Por lo que a nuestro país concierne, diremos por -  
principio de cuentas, que ha sido siempre muy raquítico el in-  
terés que nuestros gobiernos han puesto en la promoción y de-  
sarrollo de la marina mercante, y lo cual hemos podido eviden-  
ciar al relatar en Capítulo aparte el destino que ha sufrido his-  
tóricamente; de donde se desprenden algunas valiosas enseñan-  
zas que deberían obligar al gobierno de nuestro país a meditar  
seriamente sobre la conveniencia de que el comercio marítimo  
sea tomado debidamente en cuenta y organizar su desarrollo -  
con base en una nueva tónica administrativa, proveyendo lo -  
conducente de manera inmediata.

Desde el punto de vista de su organización administrativa dentro del Estado mexicano, la Marina Mercante se en encuentra ubicada dentro de la Secretaría de Marina, la cual po see una dependencia bajo el nombre de Dirección General de - Marina Mercante, cumplimentándose en esta forma lo dispues to en el Artículo 5o., fracción VII, de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado vigente, que nos informa: A la Se- cretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos: . . . . VII.- Intervenir en la promoción y organización de la Marina Mercante.

Cabe advertir en este momento que la Dirección de Marina Mercante no siempre ha estado en la Secretaría de Ma rina, sino que hubo ocasiones en que perteneció a otras depen dencias del Ejecutivo; así tenemos que la Ley de Secretarías de Estado de 25 de diciembre de 1917, dispuso que quedara in tegrada dentro del cuadro administrativo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, extrayéndola de la Secreta- ría de Guerra y Marina, ya que esta dependencia muy poco se ocupaba de ella, pues atendía mas bien las necesidades del - ejército y la armada nacionales. ( 2 )

Considero acertado el haber reintegrado a la Secre-

tarfa de Marina, a la Dirección aludida, puesto que si no ha de ocupar un lugar propio y definido dentro de la morfología administrativa, es mejor que se halle vinculada a la dependencia que por disposición de la ley es la encargada de atender todos los asuntos relacionados con el mar.

**B). - EL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE MARINA.**

Con fecha 15 de marzo de 1941 fue publicado en el Diario Oficial el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en el cual se relatan las dependencias que la componen y las funciones que se encomiendan a cada una de ellas. Así sucede que el Artículo 10. de dicho Reglamento se expresa de la manera siguiente: La Secretaría de Marina para la dirección, estudio, despacho y resolución de los asuntos de su incumbencia, se integra con las dependencias siguientes: . . . . X. - Dirección General de Marina Mercante.

Ahora bien, el Capítulo XII del Reglamento en cuestión, y precisamente a la altura del Artículo 90, menciona las funciones que le son propias, y lo hace así: Artículo 90. - Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante tramitar los asuntos relativos a Marina Mercante. Alumbrado Marítimo y Zonas Federales, así como las Capitanías de

Puerto y sus Delegaciones, Inspecciones de Navegación Fluvial, Escuelas Náuticas en su parte administrativa, Astilleros, Diques y Varaderos, embarcaciones al servicio de la misma o administradas por ella, estaciones de salvamento de náufragos y embarcaciones, con sujeción a las leyes y reglamentos en vigor.

Por otra parte, el Artículo 92 del Reglamento nos informa la manera como se integra la Dirección General de Marina Mercante: I.- Dirección General; II.- Subdirección; III.- Servicio Técnico y de Inspección; IV.- Servicio de Comunicaciones Marítimas; V.- Servicio de Alumbrado Marítimo; VI.- Sección Administrativa.

El citado Reglamento fue reformado con fecha 10. de Diciembre de 1960, produciendo dicha reforma dos importantes y bien definidas consecuencias, puesto que mediante ella, se creó, por un lado, la Dirección General de Faros e Hidrografía, que depende ahora directamente de la Secretaría de Marina; y por otro, se derogaron varias disposiciones del Reglamento con ánimo de extraer del mismo a la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas, que, de acuerdo con la Ley de Secretarías y Departamento de Estado vigente, pertenece al -

cuadro de la Secretaría de Industria y Comercio.

La primera reforma nos parece acertada; la segunda consideramos que adolece de tino administrativo, y que en todo caso, debió haber continuado dentro de la Secretaría de Marina; aunque a juicio nuestro y como lo veremos párrafos adelante, deberá quedar encuadrada dentro de las actividades de una Secretaría de Marina Mercante.

Las razones que tuvo el Ejecutivo para llevar a cabo la primera de las mencionadas reformas, quedan establecidas en los dos primeros considerandos del Decreto referente a la Secretaría de Marina, publicado en el Diario Oficial el día 10. de Diciembre de 1960. Dice así: Considerando:.- Que los servicios relacionados con el servicio de alumbrado marítimo, - que tiene el caracter de internacional, se encuentra actualmente dividido en dos partes, correspondiendo la de construcción y mantenimiento de estructuras de los faros a la Dirección General de Obras Marítimas, y la de operación y mantenimiento de ópticas, a la de Marina Mercante, del Ramo de Marina, sin - prestarse los servicios de Hidrografía, Geodesia y Astronomía; ..... Considerando:.- Que es conveniente que los servicios de una misma rama se reúnan en un todo orgánico

y funcional, para obtener una coordinación adecuada con la efi  
ciencia necesaria, y creándose la Dirección General de Faros  
e Hidrografía.

De tal manera que se reformó la fracción XII del -  
Artículo 1o. del Reglamento Interior de Marina, que actual- -  
mente se encuentra redactada de la siguiente manera:

XII.- Dirección General de Faros e Hidrografía, que se consti  
tuirá con los Departamentos de Planeación y Construcción, de  
Hidrografía, Geodesia y Astronomía; de Operación de Faros y  
Señales y Administrativo; con las atribuciones y facultades que  
le señale la Secretaría de Marina.

Cabe agregar que dicha Fracción XII del Reglamento  
admitía anteriormente a la Dirección General de Pesca, la -  
cual, como ya lo mencionamos, pasó a formar parte de la otra  
Dependencia del Poder Ejecutivo.

La segunda reforma que entraña el Decreto antes ci  
tado, alude precisamente a la supresión de la Dirección de Pes  
ca y consecuentemente declara derogados los Artículos 111 al  
123, que se referían a las actividades y al personal de esa Dí  
rección .

II.- LA SECRETARIA DE MARINA MERCANTE.

A).- Necesidad y razones para crearla. -

Considero como una tarea de inmediata realización el que el gobierno mexicano asuma la responsabilidad histórica frente al comercio marítimo, introduciendo para ello las reformas administrativas, al mismo tiempo que elabore una legislación novedosa, flexible y adecuada para provocar el desarrollo, promoción y estímulo de la marina mercante nacional.

De otra manera seguiremos, como hasta hoy, lamentando simplemente la desatención por parte del Poder Público de un renglón de la economía que en otros países, menos dotados que el nuestro desde el punto de vista natural, han sabido aprovechar maravillosamente, mediante la utilización de los recursos de una buena planeación administrativa y de un cuerpo legal perfectamente coherente; ambos instrumentos de los cuales carecemos nosotros respecto de este problema; puesto que a una pésima organización oficial de la marina mercante, aunamos la existencia de leyes sobradamente anacrónicas, absoletas ya para un Estado de la estructura política de México, que registra en otros aspectos un obvio progreso.

En el caso de nuestro país y debido a sus peculiares condiciones topográficas, a las cuales se agrega la existencia

de un litoral con un total de 9,219 Kms., o sea un 71.3% de nuestros límites territoriales, es inconcebible que el Gobierno no haya prestado la atención para organizar un eficiente sistema de transportes marítimos, tanto de cabotaje como de altura.

Sabemos, por otra, parte, que el transporte por agua es el que ofrece costos de operación más bajos, específicamente porque dicha vía no ha menester de gastos de conservación, ni de amortización; razón por la cual nuestro gobierno está obligado a estimular y en todo caso apoyar la formación de una eficiente y amplia flota de cabotaje, de tal manera que operando esas naves desde los puertos de ambos litorales provean de medios de transporte efectivos a aquellas regiones que carecen de ellos.

Asimismo, y a sabiendas de que más del 60% de nuestro comercio exterior se lleva a cabo utilizando la transportación marítima, resulta inaplazable que el país posea una apta flota que haga el servicio de altura, pues de otra manera seguirán usándose barcos de otras nacionalidades, lo que a la larga ocasiona una gran pérdida de divisas, y aún más a nuestro país dentro del grupo de los subdesarrollados, cuando

que la mística debe ser precisamente opuesta; esto es, evaluar nuestra posición del ámbito del subdesarrollo, y crear una economía lo más saneada, sólida y propia que se pueda.

La marina mercante de nuestra patria a la luz de las necesidades y de las exigencias de una nación en pleno proceso de desarrollo económico, aparece totalmente insuficiente, tanto por lo que respecta al ámbito nacional, como al internacional; puesto que si revisamos cuidadosamente, de acuerdo con el cuadro anexado en Capítulo anterior, la situación del Consorcio Transportación Marítima Mexicana, que ejerce de hecho un verdadero monopolio en el ramo del transporte, nos percataremos de inmediato que la flota poseida es exigua, y el tonelaje con que cuenta es verdaderamente escaso, pues el país requiere de una flota más abundante para su movimiento comercial; escasez de flota que aparece más ostensible si la comparamos con los demás países latinoamericanos que han logrado cierto desarrollo marítimo, y frente a los cuales el nuestro se encuentra, inexplicablemente, en notoria desventaja.

Quiere decir lo anterior que nuestro país debe dar ya los pasos necesarios para resolver este creciente problema

que cada vez será mayor y que en un futuro no lejano puede ofrecer ángulos de difícil solución, por lo que resulta oportuno que el gobierno inicie una acertada planeación de la administración pública con el ánimo de que nuestra marina mercante encuentre un medio apto para desarrollarse y se la libere de las trabas tanto de orden legislativo como administrativo que hasta hoy ha padecido, con la consecuencia lógica de su casi marasmo actual.

Sabemos que nuestra economía y nuestro desarrollo acusan cada vez con mayor fuerza un Capitalismo de Estado; es decir, que nuestros gobiernos en los últimos años han sido muy adictos a la formación de empresas de carácter estatal con el fin de explotar renglones económicos que por su misma naturaleza conviene queden en manos del Estado; o bien, simplemente, porque los particulares no desean hacerlo, por no reunir los requisitos de lucro excesivo que generalmente toda empresa privada busca.

Continuando con esta tónica de capitalismo estatal, nuestro gobierno podría auspiciar la formación de nuevas empresas navieras, ya sea que decidiera explotarlas totalmente, o bien, participar en ellas mayoritariamente; como sucede,

por ejemplo, en Francia, que es un país de muy encomiable de sarrollo marítimo comercial, y en donde la Marina Mercante ha sido reorganizada con base en la Ley de 28 de Febrero de - 1948, a través de la existencia de empresas simipúblicas o - mixtas y privadas; y en donde a cambio de un aporte de capital del Estado y de subvenciones para equilibrar sus cuentas, las empresas mixtas deben asegurar, bajo control del gobierno, la explotación de las rutas marítimas de importancia nacional.

Hasta el presente nuestro gobierno lo más que ha - hecho en este sentido y con referencia a la marina mercante, ha sido suscribir, a través de organismos de crédito oficiales, un 30% del capital con que opera el Consorcio naviero tantas - veces mencionado; pero que a nuestro juicio resulta a todas lu ces insuficiente esa mínima participación estatal en un proble ma de las dimensiones como el que plantea el desenvolvimien to de nuestro comercio marítimo, y cuya solución exige un - audaz programa de reformas administrativas y legislativas, como el que proponemos en este modesto trabajo de tesis profes ional.

Considero necesario, por principio de cuentas, que nuestra marina mercante deje ya de ser manejada por la -

Secretaría de Marina, en cuya Dependencia mu triste papel se le ha otorgado, y en donde ha sido gris, hasta hoy, su cometido, a través de la Dirección General de Marina Mercante; por lo que nos permitimos proponer que la vigente Ley de Secretarías y Departamentos de Estado sea reformada, con el fin primordial de que se dé cabida dentro de ella a una Secretaría de Marina Mercante, con sus propias y específicas atribuciones, con dependencias que le den debida forma, y con un presupuesto que le permita promover verdaderamente la marina mercante.

Pensamos, igualmente, que todo lo relativo a la Armada de Marina, puede perfectamente quedar subsumido, sin menoscabo alguno de los intereses nacionales, dentro de la Secretaría de la Defensa Nacional, en donde tradicionalmente - había estado, constituyendo lo que anteriormente se denominaba Secretaría de Guerra y Marina; pero que siguiendo la denominación utilizada en la redacción del Artículo 4o. de la Ley de Secretarías, puede continuar llamándose de la misma manera; de tal suerte que nuevamente trabajen unificadamente, y en un solo organismo, ambos cuerpos encargados en lo fundamental de la defensa de la soberanía nacional.

Al proponer lo anterior, creemos que nos asiste la razón, y que, incluso, está de nuestra parte la misma redacción del Artículo 5o. de la Ley de Secretarías, puesto que si lo leemos, aunque sea descuidadamente, nos percatamos que gran parte de las atribuciones concedidas a la Secretaría de Marina por la mencionada Ley, corresponden en realidad al desempeño de la marina mercante. Es más, para ser precisos, diremos que de los dieciseis incisos de que se compone el mencionado artículo, ( el diecisiete no debe tomarse en cuenta) que son otras tantas atribuciones, siete se refieren específicamente a la marina mercante; lo que nos demuestra la importancia que para el legislador tenía el cuidado de la misma.

Veamos:

Artículo 5o.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos: . . . . VII.- Intervenir en la promoción y organización de la Marina Mercante. VIII.- Establecer los requisitos que deben satisfacer los mandos y las tripulaciones de las naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas; IX.- Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones por agua y opinar en el estudio y fijación de las tarifas; XI.- -

Inspeccionar los servicios de la Armada y de la Marina Mercante; XII.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas, así como en adquisición y construcción de naves. XIV.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, así como de astilleros, diques y varaderos. XV.- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relacionadas con la Armada y la Marina Mercante.

Por otra parte, de continuar la marina mercante nacional dependiendo, como hasta la fecha, de la exigua Dirección General de Marina Mercante, con facultades tan limitadas y con un ridículo presupuesto, que la mantiene prácticamente maniatada; de continuar con la misma legislación anacrónica e inservible, con excepción de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es probable que nuestro país ningún adelanto obtenga y continúe siendo una nación que ha sido incapaz de aprovechar racionalmente un medio de desarrollo que se encuentra a su alcance, como es el comercio marítimo.

Ello cobra aún más fuerza si consideramos que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su Artículo 14, fracción primera, dispone que el fomento de la marina mercante mexicana es de interés y utilidad pública.

Estimamos también de estricta necesidad que se reforme el Artículo 8o. de la citada Ley de Secretarías con el fin de que todo lo referente a la actividad pesquera pase a formar parte de las atribuciones de la Secretaría de Marina Mercante, que estamos proponiendo; por considerar el suscrito que todo lo relativo a la flota pesquera, así como a la explotación de los recursos marítimos es de la competencia de una Secretaría de Marina; y como en el caso nosotros sugerimos la desaparición de esta Dependencia y la constitución de una que involucre lo referente a la Marina Mercante, es por lo que estimamos que la actividad relativa a la pesca debe quedar integrada al cuadro de la nueva Secretaría.

Pensamos que fue incorrecta desde cualquier punto que se la quiera ver y muy poco afortunada la inclusión dentro de la esfera administrativa de la Secretaría de Industria y Comercio, del control de lo que atañe a los recursos marítimos, no solamente lo que se refiere a la conservación y

fomento de la flora y fauna marítimas, fluviales y lacustres, sino particularmente cuando la mencionada Ley autoriza a dicha Dependencia a intervenir en la formación y organización de la flota pesquera, que, repito, considero de la competencia exclusiva de una Secretaría de Marina.

Significa entonces lo anterior, que también fue muy lamentable la reforma propiciada por la vigente Ley de Secretarías respecto del Reglamento Interior de Marina, porque su reforma trajo como consecuencia la supresión de la Dirección General de Pesca y la derogación del articulado que la regía, del cuadro de dependencias de la citada Secretaría de Marina.

Propugnamos porque nuestra Administración Pública se integre con un conjunto de unidades de coherencia perfecta, porque es la única manera de hacer eficaz su funcionamiento; si continuamos, como hasta la fecha, con un cuadro administrativo plagado de deficiencias, de repeticiones en el ámbito competencial, de intromisiones innecesarias en esferas de ajena actividad, jamás podremos contar con una Administración agil, unificada y seguiremos siendo víctimas de una burocracia cada vez menos eficaz.

Que se introduzcan las reformas administrativas -

que el país reclama, que su desarrollo exige, pero que sean - estas capaces de generar un nuevo clima de trabajo dentro del Poder Público, porque ello repercutirá en el estado general de la nación.

B).- Como puede quedar integrada.

Estamos convencidos de la necesidad de creación de la Secretaría de Marina Mercante, sobre cuya conveniencia - hicimos algunas consideraciones, que aunque modestas, son - sin embargo representativas de un sector bastante amplio de la opinión pública nacional, que observa con tristeza la anemia de nuestro comercio marítimo, por ausencia de colaboración, como ya dijimos, tanto del Poder Público como de los capitalis tas privados.

A reserva de que los planificadores especializados de la Administración Pública y los profundos conocedores del Derecho Marítimo, opinaran al respecto a través de algún deba te público; el sustentante se permite esbozar, por lo pronto, lo que a su juicio podría ser objeto competencial de la Dependencia del Ejecutivo de que estamos escribiendo.

En efecto, el objetivo primordial sería, desde luego, la búsqueda inmediata de los medios para producir el - -

desarrollo, promoción, y debida organización de la Marina -  
Mercante Nacional; ya sea mediante la apertura de nuevas rutas  
marítimas para el comercio exterior; la consecución de una flo-  
ta mercante numerosa y adecuada para solucionar las necesida-  
des del transporte; la organización de nuevas empresas navie--  
ras, provocando su estímulo mediante la dación de efectivos -  
subsídios; o bien la participación amplia y definida, por parte  
del gobierno, en empresas mixtas o semipúblicas; o de plano la  
formación de tales empresas por parte del mismo órgano guber-  
namental, como parte integrante de la política económica de ca-  
pitalismo estatal que se siente en el país.

Podría, igualmente, comprender la mencionada Secre-  
taría, todo lo que actualmente es de la competencia de la Direc-  
ción General de Faros e Hidrografía, la cual pasaría natural--  
mente, a formar parte integrante de la nueva Dependencia.

Asimismo creemos conveniente que una Dirección de  
Obras Portuarias forme parte de la Secretaría de Marina Mer-  
cante, puesto que el buen estado de los puertos de la nación re-  
sulta indispensable para los fines perseguidos por la Dependencia.

Concientes de que nuestro país ha menester cada vez

más de astilleros que provean a la demanda nacional de embarcaciones, aún más solventar demandas de otros países, debe pensarse que la Dirección General de Construcciones Navales, quede, también, dentro del cuadro administrativo de la Secretaría propuesta.

Por último, como ya lo adelantamos, en párrafos anteriores, es de considerarse la conveniencia de que la Dirección General de Pesca sea reintegrada a la Dependencia que absorbe los asuntos marítimos del país, y que en el caso sería la de Marina Mercante; puesto que en ningún otro lugar deben ser mejor atendidas este tipo de actividades.

Por otra parte un bien elaborado Reglamento tipificaría las funciones específicas de las Direcciones mencionadas, y otros departamentos necesarios para la cabal integración de la Secretaría de Marina Mercante. Para ello la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado relataría las atribuciones correspondientes.

BIBLIOGRAFIA DEL CUARTO CAPITULO.

- (1).- Publicación del Ministerio dos Transportes del Gobierno de Brasil. - Comissao de Marinha Mercante, - 1967. -  
Pág. 9.
- (2).- Salgado y Salgado.- Ob. Cit. Pág. 16
- (3).- Ley de Secretarías y Departamentos de Estado Vigente. -  
Editorial "Limsa"; México, D.F.- 1967 .
- (4).- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.- Editorial -  
Herrera.- México, D. F. - 1964.
- (5).- Reglamento Interior de la Sría. de Marina de 1941; y su  
Reforma de 1960. - Diarios Oficiales de 15 de marzo de  
1941, y de 1o. de Diciembre de 1960.

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

- 1.- El comercio marítimo es un importantísimo renglón de la economía nacional, puesto que más del 60% de las exportaciones que efectúa nuestro país se realizan a través de dicha vía; razón por la cual debería nuestro gobierno propiciar con mayor entusiasmo la integración de una adecuada flota mercante.
- 2.- Hasta el presente los gobiernos mexicanos han prestado - muy poca atención a la marina mercante, desaprovechando con esta actitud un medio fértil para el desarrollo de la patria; puesto que resulta inexplicable que un país que tiene de litoral 9,219 Kms. mantenga un considerable atraso en su flota mercante.
- 3.- Estimamos que ya es tiempo que nuestros gobiernos se percaten de que el fomento de la Marina Mercante constituye un problema de interés y de utilidad pública; tal como lo establece claramente la fracción 1a. del Artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente.
- 4.- El gobierno mexicano debe cuanto antes iniciar una revitalización de la marina mercante, produciendo las medidas administrativas adecuadas, así como la formulación de leyes

que constituyan el marco necesario para el progreso marítimo del país.

5.- Hasta hoy nuestra marina mercante ha dependido exclusivamente del trabajo desempeñado por la Dirección General de Marina Mercante, que se haya sujeta a la Secretaría de Marina, y los medios con que ha contado son exiguos; motivo por el cual muy escasa ha sido su intervención en el desarrollo de nuestro comercio marítimo.

6.- Consideramos de estricta e inaplazable necesidad un nuevo planteamiento de la Administración Pública nacional, que permita, por lo que al problema tratado se refiere, la creación de un amplio órgano gubernamental que comprenda en su esfera competencial todo lo relacionado con la marina mercante, o que de una manera directa tenga que ver con ella.

7.- Proponemos desde este momento la organización de una Secretaría de Marina Mercante, que verdaderamente pueda estar en condiciones de promover su progreso; dentro de ella pueden quedar incluidas las dependencias que permitan integrar un todo coherente; como son lo estrictamente relacionado con la formación y desarrollo de la flota mercante; la Dirección de Faros e Hidrografía; Dirección de Obras - -

Portuarias; Dirección de Construcciones Navales; y además de be reintegrarse a esa Secretaría de Marina Mercante, la Dirección General de Pesca.

8.- Pensamos que la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas se encuentra incorrectamente ubicada dentro de la Secretaría de Industria y Comercio; pues si se trata de una típica actividad marina, creemos que su esfera de trabajo debe ser controlada directamente por una Secretaría de Marina, en el caso de que esta continúe existiendo en nuestro país.

9.- Para los efectos de la creación de la Secretaría de Marina Mercante, objeto de este estudio, es a nuestro juicio in- cu- estio- na- ble que la Armada de Marina se integre nuevamente al cuadro administrativo de la Secretaría de la Defensa Nacional, antaño denominada Secretaría de Guerra y Marina.

10.- Pensamos lo anterior porque siendo el Ejército y la Armada de Marina dos instituciones encargadas específicamente de la salvaguarda de nuestra soberanía nacional, es a todas luces preferible que su alta misión la efectúen unificadas en un solo cuerpo administrativo; evitándose de esta manera - gasto in- útil de es- fuer- zos, al fin que la tradicional postura pac- ifi- sta de nuestro país nos pone a salvo de situaciones peligrosas

para la seguridad nacional.

11.- Para que sea posible el orden administrativo que sugerimos será necesario modificar la vigente Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en su Artículos 1o., 4o., 5o., 8o., y demás que resulten incompatibles con la situación que planteamos; asimismo será necesaria la modificación y en su caso creación de nuevos Reglamentos que concreten las respectivas esferas de trabajo.

12.- Creemos que es muy conveniente la participación en mayores proporciones del Estado Mexicano, a través de los órganos adecuados, en la organización de las empresas navieras del país con respecto al capital de las mismas; con el fin primordial de que se cumplan preferentemente las rutas que en un momento dado se consideren de importancia nacional.

13.- Igualmente estimamos que podría convertirse en una buna solución para resolver el problema de nuestro desarrollo marítimo mercante, la creación de empresas navieras estatales; o bien de carácter mixto, para que el capital privado también participe en el fomento del comercio por mar.

## INDICE GENERAL

### PRIMER CAPITULO.

- I. - CONCEPTO DE MARINA MERCANTE .
- II. - EL COMERCIO MARITIMO EN LA ANTIGUEDAD.
- III. - EN LA EDAD MEDIA.
- IV. - EN LA EPOCA MODERNA.

### SEGUNDO CAPITULO.

- I. - ANTECEDENTES PRECOLOMBIANOS. .
- II. - EPOCA COLONIAL.
- III. - SIGLO XIX.
- IV. - EN LA ACTUALIDAD.

### TERCER CAPITULO.

- I. - PETROLEOS MEXICANOS.
  - A). - Decreto Expropiatorio.
  - B). - Creación y Desarrollo de la Empresa.
  - C). - Su Flota de Transporte Actual.

## II. - TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

- A). - Origen y Desarrollo de este Consorcio.
- B). - La Flota Mercante que lo integra actualmente.

### CUARTO CAPITULO.

#### I. - LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE.

- A). - Su situación Administrativa.
- B). - El Reglamento Interior de Marina y sus Reformas.

#### II. - LA SECRETARIA DE MARINA MERCANTE.

- A). - Necesidad y razones para crearla.
- B). - Como puede quedar integrada.