



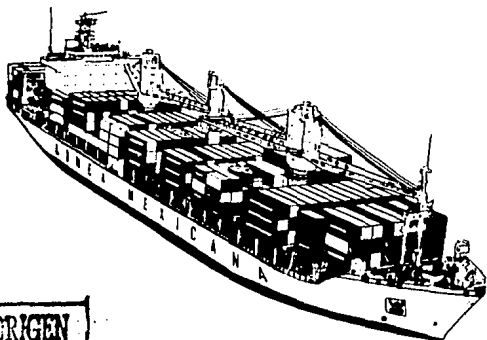
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
Facultad de Economía

"La marina mercante mexicana,  
competitividad y apertura comercial;  
década de los ochenta"

TESIS  
que para obtener el título de  
LICENCIADO EN ECONOMÍA  
presentan:

MIGUEL ÁNGEL CARDENAS CEDEÑO  
y  
ALBERTO PADILLA ROCHA

Director de tesis: Ricardo Buzo de la Peña



FALLA DE ORIGEN

Cd. Universitaria, septiembre de 1991.



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

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

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

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

# INDICE

INTRODUCCION .....	i
<b>CAPITULO I</b>	
Consideraciones generales sobre la marina mercante .....	1
Características generales de una marina mercante .....	1
1. Tipos de buques, cargas y fletamentos .....	1
2. Condiciones generales de los fletes en la década de los ochenta y estadísticas mundiales .....	4
3. Banderas de conveniencia .....	10
4. La competitividad internacional .....	12
<b>CAPITULO II</b>	
Historia de la marina mercante mexicana .....	17
1. La Nao de China y el comercio con la metrópolis .....	17
2. El México independiente .....	19
3. Avances mercantes durante el imperio de Maximiliano .....	20
4. Progreso mercante durante el Porfiriato y retroceso en la Revolución .....	21
5. El período revolucionario .....	22
6. El México moderno .....	23
<b>CAPITULO III</b>	
Deuda externa y apertura comercial .....	34
A. La deuda externa, una interpretación de la crisis y su conceptualización como antecedente a la apertura comercial .....	34
B. La apertura comercial mexicana: entrada al GATT .....	45
C. Impacto y análisis de la propuesta del acuerdo de libre comercio entre México y Estados Unidos .....	48

<b>CAPITULO IV</b>	
Desarrollo marítimo en México . . . . .	52
A.    Condiciones geoeconómicas de México . . . . .	52
B.    Datos sobre la flota mercante mexicana . . . . .	56
C.    Fletes del comercio de México generados por vía marítima . . . . .	65
<b>CAPITULO V</b>	
Un modelo de desarrollo para la marina mercante mexicana . . . . .	81
A.    Necesidad de apoyo gubernamental . . . . .	81
1.    Situación en otros países	
2.    Análisis de incentivos existentes en México	
B.    Encuesta a expertos en materia marítima . . . . .	88
<b>CONCLUSIONES</b> . . . . .	91
<b>BIBLIOGRAFIA</b> . . . . .	97
<b>GLOSARIO DE TERMINOS MARITIMOS</b> . . . . .	100

**"La posición geográfica de la República Mexicana entre Asia y la Europa, hace creer que con el tiempo sea México el camino más conveniente para la comunicación de estos dos continentes y que llegue a ser el emporio del comercio".**

**Matías Romero**

## INTRODUCCION

El tema de la Marina Mercante Mexicana (MMM) adquiere una particular relevancia si se le enmarca dentro del concepto de la apertura comercial de nuestro país hacia el mercado mundial. El presente trabajo representa un esfuerzo por actualizar y orientar los conocimientos acumulados sobre la Marina Mercante.

El material de esta tesis está dividido en cuatro capítulos y comprende un apartado final en el que se abordan conclusiones y recomendaciones particulares.

El Capítulo I analiza los elementos básicos que permiten la comprensión de la actividad marítima. Este capítulo gira alrededor de las condiciones generales del negocio marítimo, actividad prácticamente desconocida para un amplio público. Se analizan los tipos de buques y fletamentos más comerciales y se destaca cómo la contenerización y el transporte multimodal predominan cada vez más a nivel mundial. También se analizan las condiciones generales que han prevalecido en la década de los ochenta en el mercado de los fletes y su dependencia de las condiciones de auge o depresión de la economía mundial, así como la oferta y demanda de los servicios marítimos. Se aborda el tema de las llamadas "banderas de conveniencia", concepto esencial para la comprensión a fondo de la actividad mercante, que consiste en el registro de la nacionalidad de los buques mercantes en los países que ofrecen los menores costos y las mayores facilidades (principalmente en términos de nacionalidad de tripulaciones e incentivos fiscales), de tal manera que las compañías navieras, o armadores, reduzcan también sus costos y sean más competitivos.

Por último, este capítulo analiza un aspecto capital en el negocio marítimo mundial: la ayuda y férrea competencia internacional a la que está sujeto y de la cual sobreviven sólo los más competitivos.

Este capítulo sirve como preámbulo a la discusión que se aborda en los capítulos subsecuentes y que se refiere a la conciencia de que nuestro país no puede permanecer al margen de la realidad mundial, ni al margen de los drásticos cambios suscitados en nuestra economía nacional a partir de la inscripción de México en el GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) y dentro del marco de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos y Canadá. Esta discusión propone la necesidad de asumir una política empresarial y gubernamental de competitividad en el mercado y de lograr viabilidad a partir de la oferta de mejores costos y servicios.

En el capítulo II se analizan los antecedentes históricos del desarrollo de la MMM a partir de la época colonial. Menciona la renombrada "Nao de China" que viajaba dos

veces al año entre el puerto de Acapulco y el de Manila, en las Filipinas<sup>1</sup> y que representa el primer contacto comercial del que se tiene noticia entre América y Asia. También se analiza cómo, tras la Independencia y durante el Porfiriato, poco se hizo en nuestro país para desarrollar una Marina Mercante fuerte. La última parte de este capítulo destaca el esfuerzo que se ha realizado en el México moderno en apoyo a esta actividad.

El capítulo III reflexiona sobre los antecedentes económicos que han provocado un interés cada vez mayor en relación a la MMM y sobre la importancia de que se adapte a las condiciones prevalecientes en la década de los noventa, que obligan a nuestro país a comprometer una mayor inversión y a lograr una mayor apertura comercial internacional.

Desde esta perspectiva, se consideran básicos para la comprensión de las condiciones actuales dos elementos: la política de apertura comercial adoptada y fomentada por el gobierno mexicano desde la administración 82-88, y la deuda externa, que obligó a nuestro país a incrementar sustancialmente su actividad comercial, para contar con un superávit de recursos que le permitieron cumplir con los compromisos contraídos primordialmente en el período 1970-82.

También se destaca la renegociación que el gobierno mexicano hizo de su deuda externa con la banca comercial internacional, que logró una importante reducción del 35% o, alternativamente, la reducción de las tasas de interés o el otorgamiento de dinero fresco para poder disponer de un "flujo de caja" que le permitiera al gobierno operar con cierta flexibilidad.

En cuanto a la apertura comercial, se puede señalar que el gobierno mexicano ha realizado un esfuerzo sin precedente por cambiar de una economía sumamente protegida a una que se rija por las condiciones más competitivas que prevalecen en el mundo actual, como única forma de hacer crecer la economía a los ritmos que demanda la población.

Sin embargo, el hecho que realmente coloca a nuestro país en el escenario de la actividad económica mundial es la posibilidad de firmar un TLC con el mercado más importante del mundo, esto es, los Estados Unidos y Canadá.

De todo lo anterior se hace un análisis para entender el porqué nuestro país ha entrado en una nueva etapa que definitivamente impulsará la necesidad, sin precedentes, de una Marina Mercante.

El Capítulo IV presenta un estudio detallado del desarrollo marítimo moderno en nuestro país.

---

<sup>1</sup>Estrictamente hablando, el nombre de la "Nao de China" es erróneo, pues llegaba a las Filipinas, por lo que también se le conoció como el "Galeón de las Filipinas", siendo las Filipinas una de las pocas colonias españolas en Asia y que debe su nombre, obviamente, al Rey Felipe II, a quien le tocó gobernar y administrar el nuevo y extenso imperio legado por Carlos I de España.

La primera sección analiza la posición geográfica privilegiada que tiene nuestro territorio, ya que además de ser el único país en desarrollo que tiene frontera con un país desarrollado (si no tomamos en cuenta a los países del ex-bloque socialista de Europa), se encuentra ubicado junto al mercado más importante del mundo y en medio de los océanos con mayor actividad en términos comerciales.

Más adelante, se analizan datos relativos a la flota mercante mexicana, los cuales nos permitirán conocer su tamaño y características para que, por último, se analicen los porcentajes de fletes nacionales y extranjeros que entran y/o salen del país, tanto a través del tráfico de cabotaje, como el de altura.

Una vez acumulados una serie de datos básicos sobre el tema, que abarcan informaciones tanto marítimas como económicas, y que describen las condiciones prevalecientes en nuestro país, entramos a un análisis con mayor profundidad sobre los incentivos (o la falta de ellos) que se han desarrollado para la MMM, al mismo tiempo que se comparan estos incentivos con los prevalecientes en otros países que han colocado al desarrollo marítimo como una prioridad nacional.

En las conclusiones, además de presentar una síntesis de las recomendaciones que los autores hacemos en cuanto a aquellos aspectos que consideramos importantes en el desarrollo de la MMM, se sintetizan entrevistas y encuestas realizadas con expertos en la materia, pertenecientes tanto al sector gubernamental como al privado. Con la intención de lograr una pluralidad de criterios, se entrevistó a representantes de empresas navieras, cámaras de comercio y asesores en cuestiones marítimas.

Al final de la tesis se incluye un glosario de términos marítimos y económicos y la bibliografía.

A manera de comentario, queremos señalar que este estudio es el producto del trabajo realizado durante más de dos años de investigación y reúne informaciones recabadas a partir de fuentes tan diversas que convierten a este documento en un material interesante en cuanto a la actividad marítima de nuestro país se refiere.

Deseamos que nuestro esfuerzo sea útil y que nuestras conclusiones y recomendaciones puedan aplicarse de tal manera que coadyuven a lograr que el desarrollo de la MMM vaya acorde con el desarrollo de la nueva política económica de nuestro país, que busca resolver en forma sana y rentable los grandes problemas que su inmensa población (más de 81 millones de habitantes para 1990) enfrenta y debe solucionar para satisfacer sus necesidades básicas.



# CAPITULO I

## CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA MARINA MERCANTE

En este primer capítulo se presenta una explicación general de la actividad marítima, debido fundamentalmente a que esta tesis aborda una actividad económica de la que se tiene poco conocimiento.

### A. CARACTERISTICAS GENERALES DE UNA MARINA MERCANTE

La marina mercante es aquella actividad económica que tiene como objetivo principal el transporte de mercancías por vía marítima, lo cual, en una economía mundial cada día más integrada, toma mayor importancia desde el punto de vista de las posibilidades reales de un país de exportar sus mercancías a los mercados de consumo y de esta manera fomentar su crecimiento económico.<sup>2</sup>

Dos características favorecen el crecimiento de esta actividad: manejo de grandes volúmenes tanto de líquidos como de sólidos y costos muy reducidos.

"El transporte marítimo continúa proporcionando el costo por unidad más bajo. Siendo la forma principal de transportación en el comercio mundial, su enfoque es por definición internacional".<sup>3</sup>

El comercio mundial se moviliza en cuatro quintas partes por la vía marítima, debido a que es el medio más económico para el transporte de grandes volúmenes de mercancías.

Desde la posguerra, el transporte marítimo internacional de carga general está inmerso en una constante y dinámica evolución, mediante cambios estructurales en los servicios y los equipos, utilizándose buques de gran capacidad.

La concentración de mayores volúmenes de carga en terminales portuarias de alta eficiencia

---

<sup>2</sup>De hecho, para 1989, México quedó registrado como la vigésima economía exportadora del mundo, de acuerdo con el GATT, con un total de 36,400 millones de dólares, representando el 1.1% del flujo comercial internacional y, quitando a los cuatro "dragones" asiáticos, siendo la economía más importante de los países en vías de desarrollo.

Bibliografía: "México, la vigésima economía exportadora del mundo, establece el GATT", El Economista, p. 21, 9/IV/90, México.

<sup>3</sup>The Financing of Ship Acquisition, p. 5.

permite operar los servicios de transporte marítimo sobre economías de escala, disminuyendo en forma considerable los costos del traslado de mercancías en beneficio de los usuarios.

Así pues, es posible afirmar que es indispensable considerar al transporte marítimo como un sistema, el que no sólo requiere de una marina mercante (preferentemente propia, suficiente y competitiva), sino que también se requiere de una red adecuada de terminales portuarias y de servicios terrestres que operen con bajos costos y eficiencia.

Por lo que concierne a la marina mercante mexicana, puede decirse que en las últimas décadas ha operado prácticamente sin subsidios y es de las pocas actividades en las que nuestro país participa dentro de la economía global desde hace más de 30 años.

Como se analizará a lo largo de este trabajo, México ofrece grandes opciones para el desenvolvimiento de los procesos de globalización, es decir maquiladoras o empresas de producción compartida, porque cuenta con los recursos naturales, energéticos, mano de obra y una creciente planta productiva.

También tiene una posición geográfica inigualable, a través de la cual fluyen las principales corrientes comerciales entre los países industrializados.

El territorio mexicano cuenta con uno de los litorales más grandes del mundo (sólo superado por Australia y Canadá) y se localiza justo al lado del mercado de bienes y servicios más importante del mundo, esto es, los Estados Unidos.

## 1. TIPOS DE BUQUES, CARGAS Y FLETAMENTOS

De manera muy resumida, se puede decir que hay dos tipos principales de buques:

- a) Buques para cargas secas
- b) Buques para cargas líquidas.

Dentro de la primera clasificación, encontramos tres tipos de buques:

- 1) Graneleros. Son los buques que transportan mercancías secas a granel, por ejemplo, granos, minerales, sal, etc.
- 2) Porta contenedores. Son buques que transportan contenedores (principalmente de 20 y de 40 pies de largo por ocho pies de ancho y 8.5 pies de alto) a los que se les ha cargado previamente. Este es el tipo más conveniente para transportar bienes terminados debido al desarrollo y auge del transporte multimodal y, en la década de los ochenta, se ha convertido en la forma más estandarizada de transporte de cargas secas, ya que más del 80 por ciento de éstas se transporta en ellos. Otra ventaja que ofrecen los contenedores es que brindan la posibilidad de transportar bienes refrigerados (reefers) en especial de productos perecederos.
- 3) Porta automóviles. Son buques que transportan automóviles totalmente ensamblados. Para el caso de México, tanto la Nissan como la Volkswagen exportan sus unidades ensambladas por vía marítima a otros mercados, y estas dos compañías, al igual que la Ford,

también reciben importaciones para sus plantas por vía marítima.

Cabe señalar que el buque para cargas secas más adaptable para las necesidades del mercado actual es el tipo "Granelero/porta-contenedores", ya que en las bodegas se pueden cargar graneles u otro tipo de carga seca y contenedores, aparte de toda la cubierta que se utiliza para éstos últimos. El buque de mayor calado para este tipo de cargas que posee una empresa mexicana es el granelero porta contenedores "Morelos" con aproximadamente 42,000 TPM<sup>4</sup> y con capacidad para más de 2,000 contenedores de 20 pies, aunque no todos han mantenido su registro mexicano.

Para el transporte de las cargas líquidas, tenemos a los buques tanque. Existen de varios tipos:

- a) Buques tanque para productos varios (por lo general químicos), es decir, que pueden transportar simultáneamente más de un tipo de líquido, ya que cuentan con tanques separados.
- b) Buques tanque para un solo producto que varían en su tamaño de pequeños (10,000 TPM) a extremadamente grandes con peso muerto de hasta 250,000 toneladas, utilizados en el transporte de petróleo crudo.

Se puede concluir de lo anterior que hay una gran variedad de cargas: graneles, productos terminados, productos refrigerados, vehículos ensamblados y cualquier tipo de líquidos.

En cuanto a las formas de operación de los buques, los hay de línea, o sea que tienen un itinerario y una frecuencia relativamente fijos, por ejemplo, la ruta Veracruz, Houston, Rotterdam, Bremen, Havre, Houston, Veracruz por el lado del Atlántico; o Manzanillo, Long Beach, Yokohama, Osaka, Hong Kong, Keelung (Taiwán), Busán (Corea), Long Beach, Lázaro Cárdenas, Manzanillo por el Océano Pacífico.

También existen los buques en servicio trampa,<sup>5</sup> que consiste en arrendar un buque, ya sea por el armador (transportista) o por el embarcador, para llevar su carga de un lugar a otro en forma directa, sin tener que usar un servicio de línea en el que se tuviera que realizar por lo menos un transbordo, por ejemplo, de Irlanda a Veracruz, para el caso de importaciones de leche de Conasupo, en cuya ruta no existe un servicio de línea.

El servicio trampa es muy variable, dependiendo del tamaño de cargas y de la experiencia de

---

<sup>4</sup>Toneladas de Peso Muerto, es la unidad que se utiliza para medir la capacidad de carga en toneladas de los buques; así, de 10 a 20 mil TPM son buques pequeños; de 30 a 50 mil, medianos; y después se pueden encontrar buques de gran calado que pueden llegar a ser de 250,000 TPM, e incluso mayores. También se usan las TRB (Toneladas de Registro Bruto) y las TRN (Toneladas de Registro Neto) que miden volúmenes (una tonelada es igual a 2.83m<sup>3</sup>). Las TRB miden la capacidad total del buque, incluyendo el volumen de los tanques, el puente, etc. Las TRN miden el volumen de carga de un buque y es probablemente la que refleja con más precisión la capacidad comercial de un buque. Cabe señalar que ya se están haciendo los preparativos a nivel mundial para cambiar estas medidas por m<sup>3</sup> y de esta forma estandarizarlas a nivel mundial.

<sup>5</sup>Tráfico sin ruta fija.

las partes involucradas, ya que los buques se pueden fletar con o sin tripulación y por tiempos que generalmente son mayores a 6 meses.

Por ejemplo, Pemex vende parte de su petróleo "LAB" (libre a bordo), es decir que el comprador fleta o adquiere un buque tanque para venir a puertos mexicanos y cargar el crudo.<sup>6</sup> En los años recientes se ha empezado a utilizar en nuestro país el concepto de transporte multimodal, cuyo servicio se basa en la combinación adecuada de los sistemas de transporte marítimo y terrestre en sus modalidades de carretera y ferrocarril, con el objetivo de recoger y entregar a su punto final de destino, en cualquier país del mundo.

En otras palabras, hablamos del servicio de "puerta a puerta" ("door to door"), transportando las mercancías desde las instalaciones del exportador en el país de origen, hasta las del importador en el punto de destino.

Una de las principales características del servicio de transporte multimodal es su flexibilidad, porque pueden utilizarse las rutas regulares de las compañías navieras, servicios especiales de transbordo, vías alternas (carretera o ferrocarril) de servicio terrestre. En otras palabras, no existe prácticamente ninguna carga que no se pueda transportar por este medio.

Los programas "puerta a puerta" dominarán el mercado mundial en los próximos años porque ofrece en paquete el servicio a importadores y exportadores, mediante cotizaciones económicas y atractivas, en cualquier operación de comercio internacional.

## 2. CONDICIONES GENERALES DE LOS FLETES EN LA DECADA DE LOS OCHENTA Y ESTADISTICAS MUNDIALES

De 1980 a 1988 el movimiento general en los fletes en el mercado de los buques tanque estuvo a la baja. Esto se puede observar en la Ilustración 1, que muestra los fletes "spot" promedio (en el mercado, se refiere a precios que se rigen por la libre oferta y demanda), en dólares de 1987 por tonelada, que tuvieron tres diferentes tipos de rutas con distintos tamaños y cargas.

"Aunque todos los sectores mostraron bajas en los fletes, algunas se afectaron menos que otras. Los fletes tienen efectos directos de acuerdo con los cambios en el mercado del petróleo y por los cambios en los costos de embarque".<sup>7</sup> Esto se muestra en la Ilustración 2, que indica las variaciones mensuales (en dólares de 1987) en los fletes "spot" para buques tanque de gran calado, con comercios fuera del Golfo Pérsico y con descargas en Europa.

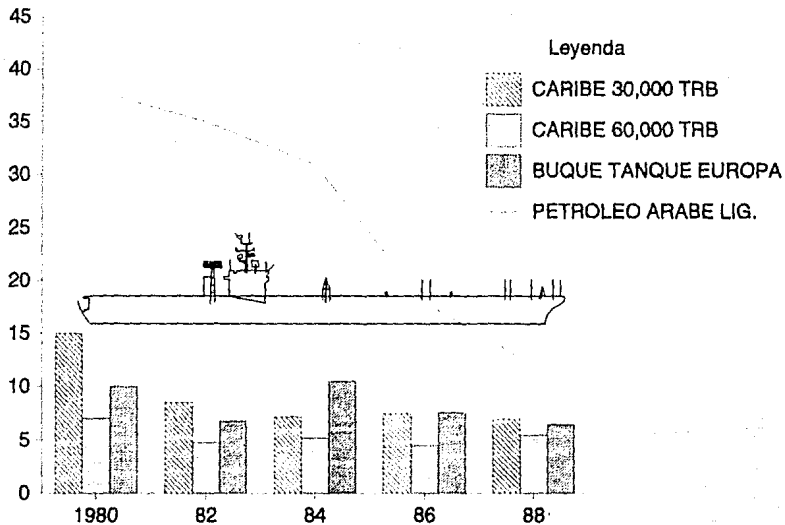
---

<sup>6</sup>Es importante mencionar que México perdió una oportunidad histórica de desarrollar una mayor flota mercante a finales de los setenta y principios de los ochenta cuando el petróleo era dominado por la oferta de los países productores, y las condiciones se negociaban en forma muy distinta a lo que sucedió a finales de los ochenta. Esto se debió a que no se fomentó la creación de una flota de buques tanque que transportaran el crudo mexicano, sino que se siguió la política de venderlo "LAB".

<sup>7</sup>Financing Ships, p. 13.

## FLETES DE VIAJES SENCILLOS EN BUQUE TANQUE Y PRECIOS "SPOT" DE PETROLEO, 80-88

DOLARES DE 87 POR TONELADA/BARRIL



GRAFICA 1.1

La mayoría de las variaciones de corto plazo son directamente atribuibles a alguna acción de la OPEP<sup>9</sup> o política específica. Los puntos altos a finales de 1980 coincidieron con el inicio de hostilidades entre Irán e Iraq (debido a que hubo un apresuramiento para asegurar el tonelaje y los fletes en respuesta a la demanda incrementada). Los puntos álgidos en la segunda mitad de 1982 y mediados de 1984 de nuevo marcaron tensiones en el área del Estrecho de Ormuz.

De hecho, a nivel internacional, el período de 1980-88... "no podría considerarse, de ninguna forma, como muy rentable para la mayoría de los armadores de tanques".<sup>9</sup> Muchos buques ni siquiera lograron una posición que cubriera totalmente sus costos, aún cuando se estimen viajes y costos de operación, sin incluir depreciación.

Para resumir, la información de la Ilustración 3 indica que, parte de los buques tanque de 30,000 TPM, de otros tonelajes pocos tuvieron ingresos suficientes para cubrir su depreciación a principios de los ochenta. Sin embargo, para 1986 la caída de los precios del petróleo y los aumentos subsecuentes en la renta de los buques y fletes ayudó a recuperar la rentabilidad. Aunque en 1987 hubo una ligera reducción, se registraron márgenes de rentabilidad positivos en 1988.

Por lo que toca al transporte de graneles, éste está indirectamente relacionado a las tendencias económicas mundiales. Los cinco productos que representan más del 60% de los movimientos de carga a granel son: hierro, carbón, granos, bauxita/aluminio y roca fosfórica. A pesar de haber tenido un inicio incierto, el mercado de los fletes de graneles, como lo muestra la Ilustración 4, tuvo una tendencia a la alza durante toda la década de los ochenta.

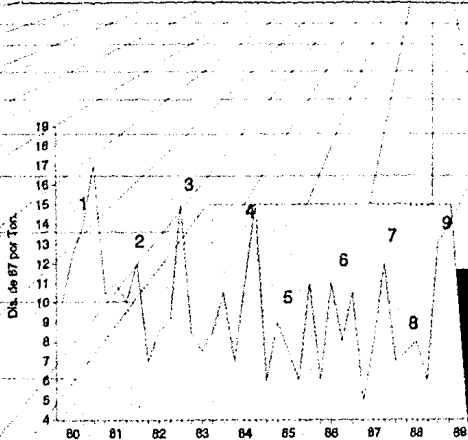
Por último, los buques de carga contenerizada, sobre todo de 20 pies, ha crecido de tal manera que hoy en día dominan el transporte de carga general. Para este tipo de carga, prácticamente toda la década de los ochenta (de 1981 a 1986) tuvo una tendencia a la baja en sus fletes con una pequeña recuperación en 1987 y un aumento substancial en 1988, como se puede observar con mayor claridad en la Ilustración 5 sobre las tendencias de la demanda de carga en los ochenta.

---

<sup>9</sup>Organización de Países Exportadores de Petróleo.

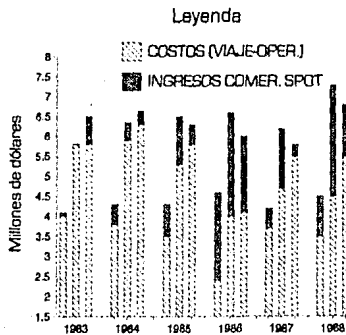
<sup>99</sup>"Financing Ships", p. 16.

## FLETES DE VIAJES SENCILLOS EN BUQUES PETROLEROS DE GRAN CALADO



- 1 Inicio guerra Irán-Iraq
- 2 Disminución reservas de crudo
- 3 Aumento en primas de guerra
- 4 Amenazas de cierre del Golfo de Hormuz
- 5 Irán aumenta la producción de petróleo
- 6 Caída de los precios "spot"
- 7 Misil iraní explota en el USS Stark
- 8 Cese al fuego Irán-Iraq
- 9 Calda en los precios del crudo
- 10 Invasión de Iraq a Kuwait

## APORTACIONES A LOS COSTOS DE CAPITAL DEL COMERCIO DE LOS BUQUES TANQUE 83-88



Fuente: Drewry Shipping Consultants, Ltd.

La primera barra para todos los años se refiere a buques de 30,000 TPM.

La segunda barra se refiere a buques de 80,000 TPM.

La tercera barra se refiere a buques de 250,000 TPM.

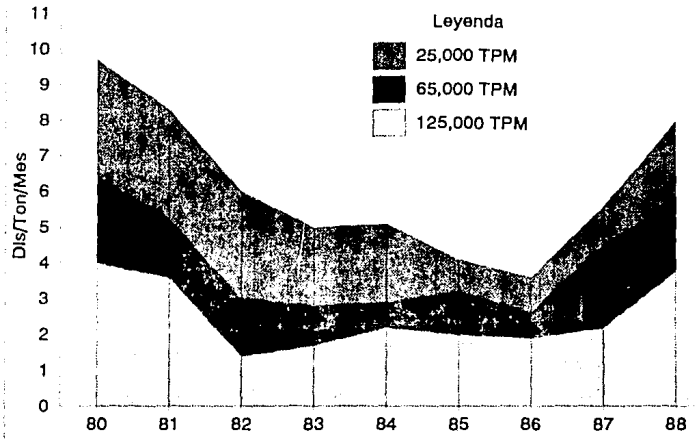




# TENDENCIA DE LOS FLETAMENTOS POR AÑO

GRAFICA 1.4

Fuente: Drewry Shipping Consultants, Ltd.



### 3. BANDERAS DE CONVENIENCIA

Otros aspecto muy importante en los costos es la forma en que se registra la nacionalidad de los buques en el mercado internacional, ya que cada país contempla condiciones legislativas y fiscales que favorecen en mayor o menor medida el desarrollo de una marina mercante.

A pesar de que la mayoría de los países contempla al transporte marítimo como una actividad más, sujeta al pago de impuestos, también se toman en cuenta cuestiones como la soberanía nacional, ya que en algunos casos se exige que toda o parte de la tripulación tengan una nacionalidad determinada,<sup>10</sup> y por otro lado los distintos incentivos que pueden otorgar al desarrollo de sus marinas mercantes.

Entre las condiciones que ofrecen los distintos países, destacan las llamadas "banderas de conveniencia", que se refieren a registros que otorgan algunos países de tal manera que fomentan el registro en dicho territorio tanto de sus propios armadores, como de muchos otros en el mundo. Tal es el caso de Panamá, Liberia, Bahamas, Singapur, Grecia, Chipre, etc., en los cuales, entre otros incentivos, los buques que se registran bajo sus respectivas banderas, están exentos de impuestos, pagando tan solo pequeñas cuotas, con libertad de contratar tripulaciones de cualquier nacionalidad y con gran facilidad para cambiar de bandera si el armador así lo desea.

La controversia al respecto de convertir el registro de un país en "bandera de conveniencia" es grande. Sin embargo, sirva este apartado para señalar su existencia y el hecho de que Liberia y Panamá<sup>11</sup> tienen los registros más grandes en el mundo y otros como Grecia, Singapur y Bahamas se encuentran entre las primeras diez flotas mercantes, con el beneficio de obtener grandes ingresos por concepto de registro de un gran porcentaje del tonelaje mundial de buques.

---

<sup>10</sup>Para el caso de México, la tripulación debe tener la nacionalidad mexicana por nacimiento y está sujeta a un régimen impositivo que se contempla con más detalle en el Capítulo III.

<sup>11</sup>De acuerdo con el registro de Lloyd's, para 1988 Liberia contaba con una flota mercante de 94 millones de TPM y la de Panamá era de 71.4.

CUADRO 1.1

COSTOS TOTALES EN LOS REGISTROS DE BUQUES A NIVEL INTERNACIONAL EN PAISES CON "BANDERA DE CONVENIENCIA"

(Cifras en dólares de E.U.)

DESCRIPCION	LIBERIA	BAHAMAS	SINGAPUR
Registro inicial	2,500	1.10 x TN	1.29 x TN
Tonelaje anual	.40 x TN	900 + 10% de registro inicial	.51 x TN
Investigación marítima	.5 x TN más 1,000	--	--
Inspección marítima	725	--	--
Certificado registro	400	--	--
Licencia de radio	100	85	ND
Otros	57	100	ND
Hipoteca	--	35	6.69 + .0051 x TN
Total primer año	.45 x TN + 4,782	1.21 x TN + 1.120	1.81 x TN + 6.69
Total por cada año posterior	.40 x TN	.11 x TN + 85	.52 x TN

TN= Toneladas netas; ND= No disponible

Notas: Para el caso de Bahamas, para buques mayores de 5,001 toneladas netas, la cuota de registro inicial es de 1.20 por tonelada neta. Para buques más pequeños, la cuota de registro máximo es de 110,000. Para el caso de Singapur, la cuota de registro mínimo es de 644. El impuesto por tonelaje anual mínimo es de 51.

Fuente: Lawrence I. Brown, oficinas legales, un especialista en registro de tanques.

#### 4. LA COMPETENCIA INTERNACIONAL

Pocas actividades están sujetas a las reglas de un mercado tan agresivo como la actividad mercante. Esto se debe a que es un mercado prácticamente desregulado y que está sujeto a las leyes de oferta y demanda mundiales. Así, a principios de los setenta, las condiciones crearon un auge sin precedente en la construcción de los buques tanque; sin embargo, este aumento de la oferta no tuvo un crecimiento paralelo de la demanda, con el resultado de que el resto de la década de los setenta y la mayor parte de los ochenta, prevaleció una situación de sobreoferta en el mercado de los tanques. Esto provocó que los fletes bajaran a tales niveles que era difícil, incluso, lograr un punto de equilibrio en la operación de los buques en general.

En contraste, los cambios en el mercado de crudo en los setenta, que afectó adversamente la industria de los buques tanque, trajo consigo el surgimiento de cuantiosas fortunas en el sector de graneles secos. En vista de los altos precios del crudo, se buscaron nuevas formas de obtener combustible, sobre todo del carbón. Al final de los setenta aumentó el tráfico de graneleros que impulsó la oferta. Desafortunadamente, las entregas de nuevos pedidos de buques coincidió con una recesión en la economía mundial. Se cortó la producción de acero y, con esto, la demanda de carbón (coque) metalúrgico y de hierro. Este hecho se combinó con la entrega de las nuevas órdenes, lo que deprimió el mercado y no fue hasta 1986 cuando la balanza de oferta/demanda empezó a nivelarse y a mejorar.<sup>12</sup>

El comercio de graneles en 1988 continuó la recuperación obtenida en 1987. Los países de la Cuenca del Pacífico, encabezados por Japón, experimentaron un crecimiento económico positivo, así como la economía de los Estados Unidos. Todo esto se tradujo en una demanda mayor por bienes. Así, las perspectivas para este sector del transporte marítimo son alentadoras para la década de los noventa.

Por lo que toca a la carga contenerizada, se puede señalar que su comportamiento ha sido similar a la de la carga a granel, con una recesión durante la primera mitad de los ochenta y un mejoramiento notable en los fletes a partir de 1986, con posibilidades de seguir así por lo menos al corto y mediano plazos.

Como se puede apreciar en el Cuadro 1, las utilidades anuales estimadas para buques de carga general de 15,000 toneladas durante la década de los ochenta fue en extremo reducida, con mejoras hasta 1988.

---

<sup>12</sup>"Financing Ships", pp. 18-19.

## CUADRO 1.2

### GANANCIA ANUAL ESTIMADA DE BUQUES DE $\pm 15,000$ TPM, 81-88

(Millones de dólares)

AÑO	GANANCIA
1981	0.84
1982	0.21
1983	0.01
1984	0.22
1985	0.13
1986	-0.12
1987	0.18
1988	0.75

Basado en fletamentos por tiempo de 12 meses

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd.

En otras palabras, podemos señalar que el transporte marítimo está sujeto a las leyes de la oferta y demanda del mercado internacional, así como a las condiciones de la economía, ya que cualquier movimiento (auge o depresión) en la economía mundial, se refleja directamente en la condición del movimiento de carga.

Se debe indicar adicionalmente, que la competencia por obtener cargas es muy fuerte ya que, por un lado, existen las llamadas "conferencias", que son agrupaciones de armadores<sup>13</sup> en donde se fijan los fletes de antemano y, por el otro, armadores fuera de las conferencias ("outsiders") que compiten a través de costos menores para compensar su menor frecuencia en las rutas y el fletamento específico fuera de ruta para grandes cargas, por ejemplo, exportaciones/ importaciones extraordinarias de leche, granos u otro bien que un país, por razones especiales, deje de producir en las cantidades que necesita.

---

<sup>13</sup>Un armador es una compañía dedicada al negocio marítimo. También se le conoce como empresa marítima o naviera.

## 5. PROBLEMA DEL FINANCIAMIENTO EN LA INDUSTRIA NAVIERA

Finalmente, aunado a una agresiva competencia internacional, el transporte marítimo enfrenta un gran problema que dificulta aún más el desarrollo de una marina mercante: el financiamiento para la construcción y adquisición de buques y sus equipos, incluyendo contenedores.

Existen dos tipos de adquisiciones de buques: nuevos y de segunda mano. La vida útil de un buque es de 25 años en promedio, pero para cargas de primera clase, por lo general se requieren barcos con una edad menor a los 15 años.<sup>14</sup>

La severa depresión en los mercados navieros del pasado reciente (1982-1986) ha dejado sus huellas tanto en los armadores como en los financieros de equipo de transporte marítimo.

Sin embargo, ningún mercado permanece deprimido por siempre, y la dificultad que existe por obtener créditos en los mercados financieros internacionales es parte del proceso de reajuste de la oferta/demanda en los mercados del transporte marítimo. De hecho, los recientes incrementos en la demanda de tanques y buques de carga seca sugiere que esta situación mejorará en el corto y mediano plazo.

En el caso de adquisiciones nuevas, tradicionalmente se han logrado a través de una mezcla de financiamientos privados y gubernamentales. Los apoyos gubernamentales (sobre todo en países desarrollados y en aquellos que contemplan el desarrollo naviero como prioritario, como es el caso de la India, Corea, Brasil y Argentina) se proporcionan a través de créditos en la construcción de buques, ya sea en la forma de ayuda al astillero que a su vez ofrece ventajas al comprador, o directamente a éste último en la forma de un crédito en condiciones favorables.

Con condiciones del mercado favorables, los créditos siguen las directrices de la OCDE, con un financiamiento del 80% por 8.5 años a una tasa preferencial del 8% ó, en su defecto, uno o dos puntos arriba de la LIBOR.

Con condiciones no tan favorables, como las que se mantuvieron en la década de los ochenta, es más probable que los banqueros requieran una mayor participación por parte de los armadores.

Para darnos una idea de los altos costos tanto de operación como de servicio de deuda de un buque, en el caso que se ejemplifica en el Cuadro 2, para un buque tanque de gran tamaño, con un costo de adquisición de 73 millones de dólares, a un interés del 8 por ciento, por 8.5 años, con un financiamiento del 80%, con costos diarios de operación de 8,000 con incrementos del 4% anual, ambos costos del buque para el primer año ascienden a \$40,586 dólares por día.

---

<sup>14</sup>Para efectos de constatar las condiciones de un buque, existen "Sociedades Clasificadoras" que cuentan con expertos valuadores que certifican las condiciones de una embarcación. Tanto en las operaciones de compra-venta como en la contratación de servicios, este tipo de certificados son requeridos con frecuencia para confirmar la clasificación de un buque. Adicionalmente, las compañías de seguros cobran prima extra (average) por buque de 15 años o más.

### CUADRO 1.3

#### FLETAMENTO DIARIO REQUERIDO PARA CUBRIR GASTOS

(Dólares de 1988)

Buque: Construcción nueva de un buque tanque de gran tamaño (Aproximadamente 60,000 TPM)

Precio: 73'000,000

Términos del crédito: 8% de interés, 8.5 años, 80% del costo

Costos operativos: 8,000 diarios con incrementos del 4% anual

AÑO	SERVICIO DEUDA	COSTOS OPERATIVOS	FLETAMENTO
1	32,586	8,000	40,586
2	31,016	8,320	39,336
3	29,445	8,653	38,098
4	27,875	8,999	36,874
5	26,305	9,359	35,663
6	24,734	9,733	34,467
7	23,165	10,123	33,286
8	21,593	10,527	32,121
9	10,208	10,949	21,156

Nota: Los totales no son exactos por redondeo

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd.

Así, al entregar el buque, tan solo para cubrir sus costos el armador deberá tener un ingreso mayor de 40,000 dólares diarios para el primer año. Con los fletes prevalecientes en mayo de 1989 para los fletamentos a un año de buques con las características antes señaladas, aproximadamente 20,000 al día, el cuadro general no es muy alentador para ningún financiero.

"Un armador que haya recibido un buque a mediados de 1986 (ordenado a fines de 84) deberá ingresar \$23,000 dólares por día por un período de nueve años para cubrir ambos costos. Un armador que haya recibido un buque a mediados de 87 tiene mejores perspectivas. Su precio de compra menor se traducirá en un costo diario de capital de \$13,500 dólares, con un costo total de 21,000. Sin embargo, para un armador que haya ordenado a finales de 88, tan solo el costo del capital asciende a la increíble suma de \$26,000, y si sumamos los costos de operación, sube a \$36,000".<sup>15</sup>

Es un hecho de que en el futuro inmediato habrá presiones a la alza en los fletes para poder sostener la situación anterior.

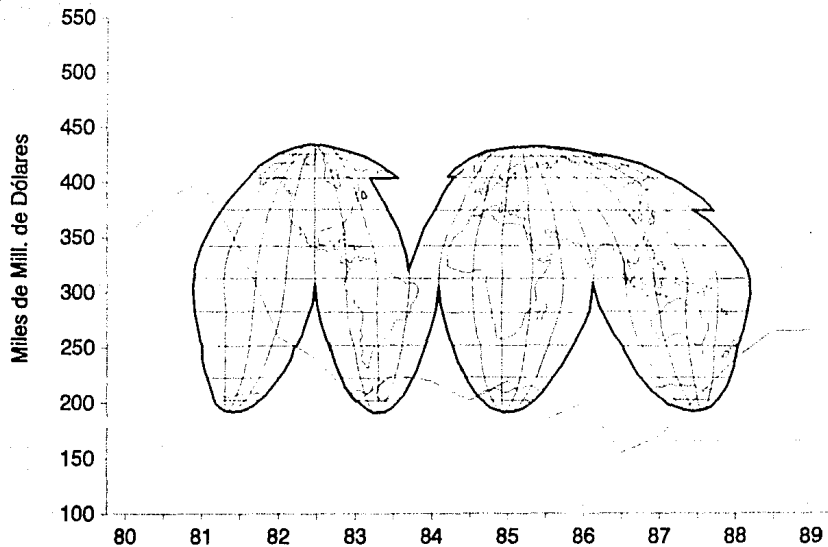
En su conjunto, todos los fletes, particularmente en el mercado de los tanques, tienen mucho que avanzar antes de que se pueda justificar la construcción de nuevos buques desde el punto de vista de la inversión. Queda en duda si algunos de los pequeños armadores podrán mantener su independencia al tener cargas de deuda tan grandes. En las cifras que señalamos como ejemplo en este apartado no se consideró ninguna ganancia para el armador, ya que los cálculos sólo se hicieron sobre la premisa de buscar el punto de equilibrio.

---

<sup>15</sup>Financing Ships, p. 8.



## INDICE GENERAL DE FLETES A NIVEL MUNDIAL



GRAFICA 1.5

Fuente: Freight Maritime Research, Inc., 1989.

## CAPITULO II

### HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

#### I. LA NAO DE CHINA Y EL COMERCIO CON LA METROPOLIS.

El desarrollo de la Marina Mercante Nacional prácticamente se inicia desde la época de la Colonia.

El comercio entre España y sus Colonias estaba sometido a un estricto monopolio en favor de la Metrópolis.

Los puertos hábiles para el tráfico comercial transatlántico eran Cádiz y Sevilla en España y Veracruz en la Nueva España. Por lo que respecta al Pacífico, sólo Acapulco en México y Manila en las Filipinas estaban habilitados para ello.<sup>16</sup>

Es quizá uno de los hechos más significativos en la historia marítima mexicana el trazo de la primera ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente, obra realizada por el sacerdote agustino Andrés de Urdaneta, hábil navegante y cosmógrafo español que salió de Barra de Navidad, Jalisco, el 19 de noviembre de 1564 y regresó al puerto de Acapulco el 3 de octubre de 1565.<sup>17</sup>

El establecimiento de esta ruta comercial trajo consigo un lucrativo comercio entre México y el Oriente. La "Nao de China" o "Galeón de las Filipinas" traía especias, sedas, marfil, joyas, porcelanas, etc. y llevaba plata, oro, telas, cacao, etc.<sup>18</sup>

Fue tal el incremento del comercio entre las Filipinas y la Nueva España, que los comerciantes españoles residentes en la Colonia se vieron afectados en sus intereses, pues disminuyeron las ventas de los productos venidos de España. La presión de éstos y la carta enviada por el Arzobispo de Sevilla al Rey Felipe II señalándole los peligros de una independencia económica, obligaron a la Corona a frenar por medios legales ese comercio.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup>José Bravo Ugarte, "Historia de México, la Nueva España", México, Editorial Jus, 1953. Tomo II, p. 180.

<sup>17</sup>Idem, pp. 290-292.

<sup>18</sup>Juan de Dios Bonilla, "Historia Marítima de México", México, Editorial Litorales, 1962, p. 91.

<sup>19</sup>"Mariano Cuevas, Monje y marino, la vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta", México, Editorial Layac, 1943, Colección Españoles en América, No. II, pp. 343-345.

Felipe II prohibió el comercio de la Nueva España con las demás Colonias españolas por Cédula Real del 11 de enero de 1593. Al mismo tiempo que al Virrey se le otorgaba el grado de Capitán General con plena jurisdicción sobre todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España para controlar el comercio.<sup>20</sup>

Para vigilar los trámites mercantiles en México, se estableció el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México el 15 de junio de 1592 dependiente de la Casa de Contratación de Sevilla. La tendencia del Consulado, de beneficiar el comercio de la Ciudad de México sobre las demás poblaciones del país, dio lugar a la creación de dos Consulados más, en Guadalajara y Veracruz en 1795.<sup>21</sup>

A los mencionados tribunales correspondía conocer acerca de los pleitos mercantiles, avalúos de los embarques y desembarques de mercancías para el pago de derechos, seguros marítimos, obras encaminadas a mejorar las condiciones de los puertos y lograr una mayor y correcta estiba en los buques, construcción de caminos y algunos otros más.<sup>22</sup>

El establecimiento del servicio regular de cabotaje se llevó a cabo el año de 1580. El balandro "San Francisco" (pequeña embarcación con cubierta y un sólo mástil) totalmente construido en el puerto de Campeche realizó su primer viaje llevando carga y pasaje de este puerto a Veracruz.<sup>23</sup>

Por su parte, la Nueva España vio habilitados los puertos de Altamira, Campeche, La Paz, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan. También se levantaron las restricciones al comercio; se autorizó a las Colonias a comerciar entre sí y con algunas naciones europeas.<sup>24</sup>

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

## 2. EL MEXICO INDEPENDIENTE

Al iniciar la vida independiente de nuestro país, la situación de la marina mercante era precaria y

---

<sup>20</sup>José Bravo Ugarte, *ob. cit.*, p. 180.

<sup>21</sup>Idem, pp. 183-184.

<sup>22</sup>Diccionario Porrúa, pp. 365-366. Consulado de la Nueva España en Guadalajara, México, Veracruz y consulados de la Nueva España.

<sup>23</sup>Raziel García Arroyo, *Biografía de la Marina Mexicana (Semblanzas Históricas)*, México, Secretaría de Marina, 1960, p. 155.

<sup>24</sup>José Bravo Ugarte, *ob. cit.*, p. 181.

desalentadora. Además de contar con una flota muy reducida, los pocos barcos que quedaron después de consumada la Independencia fueron echados a pique por los españoles que se negaban a reconocer la independencia de la antigua colonia.

La marina de guerra muchas veces fue ocupada para el transporte de mercancías, pasajeros y valores; y aún cuando eran pocos barcos (un navío, una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneras, dos correos de las Californias y cuatro balandras desarmadas para el año de 1826) servían para mantener una escasa comunicación entre los principales puertos del país.<sup>22</sup>

La Guerra de Texas en 1836 por un lado y la Guerra de los Pasteles con Francia en 1838 y 1839 por el otro, habían acabado con la reducida marina de guerra y con los puertos localizados en el Golfo.

Las luchas internas y la Guerra de 1847 con Estados Unidos acabaron con las pocas unidades navales que quedaban.

El estado de la Hacienda Pública era ruinoso, el pago recibido por los territorios arrebatados en la Guerra fue insuficiente para cubrir nuestras deudas atrasadas. Nadie quería hacerse responsable de las finanzas del país, ya que en el breve período que va de 1848 a 1851, en el segundo gobierno de José Joaquín de Herrera, hubo diez secretarios de Hacienda que fueron: Mariano Riva Palacio, Antonio Icaza, Francisco de Paula Arrangoiz y Berzábal, Bonifacio Gutiérrez, Francisco Iturbe y Arciola, Francisco Elorriaga, Melchor Ocampo, Bonifacio Gutiérrez y Manuel Payno del 3 de junio de 1848 al 13 de enero de 1851.<sup>23</sup>

La paz con los Estados Unidos dejó al descubierto la desorganización existente en el país. Especialmente la inestabilidad económica, razón por la cual la nación carecía de los elementos necesarios para solucionar apremiantes problemas que la agobiaban, entre los cuales se encontraba el de la marina mercante.

El primer esfuerzo encaminado a resolver el drama de la marina nacional fue de Antonio López de Santa Anna, que puso en vigor el "Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana" el 30 de enero de 1854.

Esta acta fue expedida con el fin primordial de proteger y desarrollar la marina mercante. Cabe destacar que se establecieron en ella cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conceder el pabellón del barco y estrictas órdenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves

---

<sup>22</sup>Manuel Gómez Pedraza, "Memoria de marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del despacho del ramo", México, Imprenta del Supremo Gobierno en Palacio, 1827. Documentos del Estado 0-1-5-5 Biblioteca Nacional, sin numeración de páginas.

<sup>23</sup>Enrique Olavarría y Ferrari, México a través de los siglos, Mexico Independiente (1821-1855), Tomo IV, pp. 716 a 739.

mexicanas.<sup>27</sup>

En esa misma fecha se decretó la organización de la Marina de Guerra. Por otra parte el 28 de diciembre de 1854 por decreto del mismo Santa Anna se dispuso el establecimiento de una Escuela Náutica en la Isla del Carmen, "... para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la Marina Nacional".<sup>28</sup>

Toda esta labor digna y meritoria se derrumbó, pues la Revolución de Ayutla triunfaba rotundamente el 9 de agosto de 1855.

El grupo liberal, salvador de la patria y triunfador de Ayutla, encabezado por hombres de la talla de Benito Juárez, Melchor Ocampo, Juan N. Álvarez y otros más, nada hizo por la marina nacional, ya que reconoció que la empresa era costosa y, sobre todo, que en el ramo naval se habían hecho los más grandes despilfarros.<sup>29</sup>

Sin embargo, el propio Juárez se dio cuenta que para la total integración nacional la comunicación entre los Estados de la Federación era vital, facilitada en ese entonces por la marina.<sup>30</sup>

### 3. AVANCES MERCANTES DURANTE EL IMPERIO DE MAXIMILIANO

"No se puede dejar de mencionar la obra realizada por el Emperador Maximiliano de Habsburgo, quien a través de leyes, reglamentos y decretos, estableció la legislación más completa que nuestro país haya tenido hasta esa fecha sobre todo lo relacionado a la navegación".<sup>31</sup>

Estudioso de los problemas marítimos, antes de venir a México como emperador, alcanzó los grados de Contralmirante y Comandante General de la Armada Austro-Húngara. En ese puesto rehabilitó la Armada elevándola al nivel de las más importantes de la época. Convirtió al puerto de Trieste, a pesar de su situación adversa, en el primero del Imperio Austro-Húngaro y en uno de los más importantes centros navales de Europa, dotándolo de astilleros y de todos los adelantos

---

<sup>27</sup>Raziel García Arroyo, *ob. cit.*, p. 154 y Juan de Dios Bonilla, *ob. cit.*, pp. 296 a 300.

<sup>28</sup>Juan de Dios Bonilla, *ob. cit.*, pp. 305 y 306.

<sup>29</sup>Benito Juárez, Manuel Ruiz, Melchor Ocampo y Miguel Lerdo de Tejada, "Justificación de las Leyes de Reforma, el Gobierno Constitucional a la Nación. Benito Juárez: Documentos, discursos y correspondencia". Selección y notas de Jorge L. Tamayo, México, Secretaría del Patrimonio Nacional, 1964, Vol. 2, p. 496.

<sup>30</sup>Benito Juárez, Carta al Excelentísimo Señor Don Angel A. Corzo, Gobernador de Chiapas, Veracruz, 29 de marzo de 1860. Benito Juárez... Vol. 2, p. 675. Carta seleccionada con el nombre de: Compra de buques para crear nuestra Marina Mercante por el selector.

<sup>31</sup>José Salgado S., "El desarrollo de la marina mercante mexicana y sus problemas nacionales e internacionales", UNAM, FCPS, tesis para la licenciatura en Relaciones Internacionales, México, D.F., pp. 11.

científico-técnicos que imperaban en ese entonces.<sup>32</sup>

La legislación imperial del mar versó sobre pagos, licencias, gratificaciones, alimentos y matrículas para el alistamiento de la gente del mar; construcción de buques; decreto para conceder primas a los navíos nacionales que hicieran viajes de altura; seguros marítimos y muchos otros renglones, encaminados a establecer un verdadero servicio de marina mercante. Al mismo tiempo, el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina tenía órdenes de auspiciar y otorgar beneficios a quienes se dedicaran a la marina mercante.<sup>33</sup>

Desgraciadamente, esta legislación tan adecuada corrió la misma suerte del Imperio.

Para ese entonces el tráfico marítimo estaba a cargo de los buques ingleses y norteamericanos preferentemente. En 1861 un vapor de la Marina Mercante Real Inglesa conducía pasaje, correspondencia y mercancías de Veracruz a Londres, pasando por La Habana. De Veracruz a Nueva Orleans había dos viajes mensuales de buques estadounidenses. En el Pacífico seis embarcaciones de la Línea Americana San Francisco-Panamá tocaban cada mes Acapulco y dos de ellos entraban a Manzanillo. Asimismo, la Marina Mercante Real Inglesa visitaba San Blas y Mazatlán.<sup>34</sup>

#### 4. PROGRESO MERCANTE DURANTE EL PORFIRIATO Y RETROCESO EN LA REVOLUCION

La marina mercante nacional durante el Porfiriato recibió un impulso inusitado. Se legisló adecuadamente para la época a través de los Códigos de Comercio del 20 de abril de 1884 y del 15 de septiembre de 1889 sobre materia marítima.

Indudablemente se reconoció que la marina mercante se encontraba en un abandono deplorable, sin ninguna protección y con muchas trabas impuestas por el mismo gobierno. Carlos B. Gómez, jefe del Departamento de Marina en la Secretaría de Guerra y Marina, afirmaba en 1888 que "La creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada"<sup>35</sup> y que por lo mismo había que fomentar el establecimiento de astilleros y la construcción de barcos para ella.

Durante esta época, la Marina de Guerra, que contaba con una buena flota, auxiliaba al gobierno para integrar al país las regiones más apartadas, como era el caso de Quintana Roo. Se creó la H. Escuela Naval Militar, que fue inaugurada el 10. de julio de 1897, escuela en la que se preparaban pilotos para la marina mercante.<sup>36</sup>

---

<sup>32</sup>"Encyclopaedia Britannica". Chicago, William Benton Publisher, 1961, Vol. 15, p. 115. y el Diccionario Porrúa, p. 899.

<sup>33</sup>Juan de Dios Bonilla, ob. cit., pp. 374 a 386.

<sup>34</sup>José María Pérez Hernández, Estadística de la República Mexicana, Guadalajara, 1861, p. 41.

<sup>35</sup>Juan de Dios Bonilla, ob. cit., p. 704.

<sup>36</sup>Juan de Dios Bonilla, ob. cit., p. 357.

Se crearon asimismo varias compañías navieras: Compañía Transatlántica Mexicana (1882), que quebró ruidosamente años más tarde. Compañía Mexicana de navegación o Compañía Naviera de Romano y Berreteaga (1884) y la Compañía Naviera del Pacífico, que florecieron durante treinta o cuarenta años. Desaparecieron por perderse sus buques en accidentes o destruirse por viejos.<sup>37</sup>

También en la época final del Porfiriato se inicia un tráfico marítimo intenso en el Golfo de México, pues llegaban periódicamente buques de diez compañías navieras: Transatlántica Española, Nueva York-Cuba-Mail Steam Ship Co., West Indies and Pacific, Jhonston Line, Knotte Prince Line, Mala Imperial Alemana, Harrison Line, Générale Trasatlantique, Nanson Steam Ship Line y Compañía Mexicana de Romano y Berreteaga o Compañía Mexicana de Navegación. Por lo que respecta al Pacífico, solamente una línea inglesa y dos mexicanas daban servicio.<sup>38</sup>

El Gobierno tuvo que acondicionar varios puertos, especialmente el de Tampico que fue totalmente construido en el lugar en el que se encuentra actualmente. También fueron habilitados Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz para dar un mejor servicio. Desafortunadamente y a pesar de su importancia, las obras no fueron suficientes.

Se compraron por primera vez dragas, que suplieron a las alquiladas en Gran Bretaña.

El General Díaz tuvo mucho interés por resolver el problema de la marina mercante y a pesar de que dio los primeros pasos, éstos no fueron suficientes, siendo muy limitado el desarrollo durante el Porfiriato.

## 5. EL PERIODO REVOLUCIONARIO.

Durante el período revolucionario, iniciado en 1910, la marina mercante se vio afectada enormemente, ya que los buques mercantes fueron empleados sobre todo para transportar tropas. La marina de guerra realizó actos heroicos, destacándose el de los cañoneros "Bravo", "Zaragoza" y "Veracruz", que se cubrieron de gloria frente a Tampico al iniciarse la Intervención Norteamericana de 1914. Dicha intervención destruyó las obras portuarias del Golfo, ocupando los "marines" norteamericanos Veracruz y apoderándose de los buques nacionales y de las mercaderías depositadas en los almacenes del puerto.<sup>39</sup>

En 1917 se inicia una nueva era Constitucional para México. La Revolución había triunfado y se consolidaba en el poder.

El Presidente Carranza, deseoso de crear una verdadera marina mercante nacional, logró que se incluyera en la Constitución Política del país el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de los buques mercantes nacionales. Este requisito fue establecido en

---

<sup>37</sup>Juan de Dios Bonilla, *ob. cit.*, pp. 415 a 418.

<sup>38</sup>José Bravo Ugarte, *ob. cit.*, p. 446.

<sup>39</sup>José Salgado, *ob. cit.*, p. 15.

el Artículo 32.<sup>40</sup>

Fue el vapor "Tabasco" el primer buque nacional que se hizo a la mar llevando una tripulación mexicana en su totalidad, el 4 de junio de 1917.<sup>41</sup>

También se instrumentó que la marina mercante no dependiera de la Secretaría de Guerra y Marina, ya que poco se ocupaba de ella, atendiendo más a las necesidades del ejército y la armada nacionales. Para ello, el 25 de diciembre de 1917 la Ley de Secretarías de Estado separó la Dirección de Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, integrándose a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo actualmente la Dirección General de Marina Mercante que forma parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Se planteó posteriormente el problema de crear una institución adecuada para preparar la gente de mar necesaria para la marina mercante. Los capitanes Fernando Siliceo y Tristán Canales, apoyados por la Cámara de Comercio de Veracruz, establecieron la Escuela de Comercio y Náutica, inaugurada en enero de 1919 en el Puerto de Veracruz. Por cierto que en la actualidad dicha escuela lleva el nombre de Fernando Siliceo para honrar a uno de sus fundadores y desde su creación contó con el apoyo de la Secretaría de Comunicaciones y posteriormente de la Marina y el gobierno del Estado de Veracruz.

Por lo que resta de este período post-revolucionario, poco se puede mencionar del desarrollo de la marina mercante mexicana, por lo menos hasta 1934.

Como era de esperarse, los gobiernos se preocuparon más por asegurar su situación política interna y el reconocimiento exterior de las grandes potencias, que de los grandes problemas nacionales.

## 6. EL MEXICO MODERNO

El Presidente Cárdenas en su primer informe al Congreso de la Unión el 10. de septiembre de 1935 afirmaba que no existía la marina mercante y que ello constituía uno de los problemas más grandes de su gobierno.<sup>42</sup>

El gobierno tuvo que adquirir unos cuantos buques tanque que entregó a la institución creada para administrar todo lo referente al petróleo y sus derivados: PEMEX, para que fuera ésta la encargada

---

<sup>40</sup>Artículo 32.- ... Para pertenecer a la marina nacional de guerra o a la fuerza aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República.

<sup>41</sup>Raziel García Arroyo, *op. cit.*, p. 157.

<sup>42</sup>"Informe del Primer Magistrado a la Representación Nacional", *Excelsior*, Año XIX, tomo V, núm. 6718, lunes 2 de septiembre de 1935, p. 9.



de distribuir el preciado fluido a los principales centros marítimos que lo necesitaban con urgencia.

A pesar de tan grave situación, se logró centralizar toda la actividad marítima del país en una dependencia estatal que coordinara las actividades navales y elaborara planes para desarrollar la marina mercante y reorganizara la de guerra: El Departamento Autónomo de Marina.<sup>45</sup>

El gobierno del General Manuel Avila Camacho, modificando la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, elevó el Departamento Autónomo de Marina al rango de Secretaría el 31 de diciembre de 1940. La falta de comunicaciones marítimas, provocada por la guerra y la inexistencia de buques adecuados para mantener un verdadero tráfico comercial marítimo, llevaron al gobierno a decretar la incautación de los barcos pertenecientes a los países en estado de guerra, que se encontraban inmovilizados en puertos nacionales, el 8 de abril de 1941.<sup>46</sup>

Los barcos incautados eran en su mayoría buques-tanque, los que fueron entregados a Petróleos Mexicanos. Por lo que respecta a los barcos de carga y pasaje, éstos fueron entregados a la Compañía Mexicana de Navegación, S. de R. L., la que desapareció años más tarde debido al hundimiento de uno de sus vapores, alquiler de otro, venta del tercero e inutilidad del cuarto. Precisamente para favorecer a esta compañía, el Ejecutivo de la Nación expidió el Decreto para asegurar la Conservación de la Flota Mercante, el 18 de septiembre de 1942.<sup>47</sup>

Aun cuando se puso en vigor el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, tratándola de hacer más expedita y evitando que la realizaran buques extranjeros, se tuvo que autorizar a barcos ingleses y estadounidenses para que resolvieran el problema creado por la inexistencia de una buena flota que movilizara nuestros productos en tan delicada situación internacional.<sup>48</sup>

En el último año de gobierno del General Avila Camacho se fundó la Escuela Náutica de Tampico, bajo los auspicios del Instituto de Ciencias y Tecnología.<sup>49</sup>

Poco se puede decir de la marina mercante durante el régimen alemanista, de no ser algunas obras portuarias, la ayuda a la escuela náutica de Mazatlán y la creación de la Compañía de Servicios Marítimos de México en 1949, que representó y representa uno de los esfuerzos importantes

---

<sup>45</sup>"Trascendental Mensaje del Presidente Cárdenas", *Excelsior*, Año XXIII, tomo V, No. 8155, sábado 2 de septiembre de 1939, p. 15.

<sup>46</sup>"Memoria anual", correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios, durante el año de 1941 bajo la dirección del Titular C. General de División Heriberto Jara, Secretaría de Marina, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1942, p. 3.

<sup>47</sup>"Memoria anual", correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios durante el año de 1942 bajo la dirección del titular C. General de División Heriberto Jara, Secretaría de Marina, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1942, p. 32.

<sup>48</sup>"Memoria anual... 1941...", pp. 41 y 42.

<sup>49</sup>Juan de Dios Bonilla, *ob. cit.*, p. 361.

realizados por la iniciativa privada para participar en el desarrollo de la marina mercante nacional.<sup>44</sup>

El Presidente Ruiz Cortines, deseoso de resolver el problema de nuestra marina mercante, estableció como meta nacional el logro del desarrollo inmediato de la misma. Para ello presentó al país, en su primer informe presidencial, el "Programa del Progreso Marítimo", más conocido con el nombre de la "Marcha al Mar".

El mencionado programa tenía las siguientes finalidades:

Trasladar los excedentes de población del Altiplano y Centro del país a las costas, aprovechamiento de las riquezas potenciales del mar, integración de la red nacional de los setenta puertos del país distribuidos a lo largo de los 10,000 km de litorales del mismo, acondicionamiento de los principales puertos e instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en ellos, saneamiento de las zonas costeras, mejoramiento de las comunicaciones y transportes de los puertos con las principales ciudades y centros industriales del interior del país; y establecer las bases para el desarrollo inmediato de la marina mercante nacional.<sup>45</sup>

Si bien el plan era ambicioso, nada se hizo en realidad, pues se pensó que era necesaria la intervención de las empresas privadas nacionales para lograr el aumento de la marina mercante y con ello el progreso marítimo. Esto lo dejó ver claramente en su tercero y cuarto informes al Congreso de la Unión afirmando:

"El programa de Progreso Marítimo se está desarrollando, pero este esfuerzo constructivo del gobierno..., requiere el esfuerzo de las empresas privadas para aumentar la Marina Mercante que transporte nuestros productos...".<sup>46</sup>

"El esfuerzo constructivo del gobierno: ..., demanda la cooperación de empresas privadas para aumentar la Marina Mercante que coadyuve al consumo nacional y a la exportación de nuestros productos".

Todo lo anterior no permitió la implementación del programa, ya que la iniciativa privada no tuvo la suficiente confianza en cuanto a inversiones en empresas navieras.

A pesar de esto, el gobierno del Presidente López Mateos continuó la labor de Ruiz Cortines. Se reorganizó la Secretaría de Marina y presentó el Programa del Progreso Marítimo con los mismos criterios de que la intervención de la iniciativa privada es necesaria para el progreso y desarrollo de la marina mercante. Así, en su segundo informe presidencial señaló:

---

<sup>44</sup>Juan de Dios Bonilla, *ob. cit.*, p. 361.

<sup>45</sup>"Texto íntegro del Informe del Presidente Ruiz Cortines", *Excelsior*, Año XXXVII, tomo V, No. 13132, miércoles 2 de septiembre de 1953, p. 30-A.

<sup>46</sup>"Texto íntegro del Informe Presidencial", *Excelsior*, Año XXXIX, tomo V, No. 13852, viernes 2 de septiembre de 1955, p. 22-A.

"Es satisfactorio registrar que como resultado del apoyo que la iniciativa privada ha recibido del Gobierno (refiriéndose a las obras de la "Marcha al Mar") para el fomento de la Marina Mercante, la empresa Transportación Marítima Mexicana adquirió la línea naviera "Mexican Line" (o "Línea Mexicana") con todos sus derechos, unidades e instalaciones, lo que concurre a evitar la salida de divisas por pago de fletes marítimos".<sup>31</sup>

Sin embargo, otras compañías navieras privadas como Naviera Turística Mexicana se fueron a la quiebra, perdiendo el país varios millones de pesos.

La empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM), que posteriormente pasó a ser de Capital Variable y que en definitiva ha sido la empresa naviera con mayor desarrollo en la historia de la marina mercante mexicana, se creó en 1955 con el B/V "Anáhuac" de 4,900 toneladas, que había sido construido en la primera década del siglo, y el B/M "Xalapa" transportando todo tipo de cargas entre puertos de México, Canadá, Estados Unidos y Centro y Sudamérica.

A finales de 1958, el B/V "Constitución" de 10,500 toneladas se integró a la flota de TMM, uniendo puertos del Pacífico con puertos en el Atlántico a través del Canal de Panamá. Así, se creó una ruta marítima que pasó a incrementar el servicio de la marina mercante mexicana y a satisfacer las necesidades inmediatas de transportación del país originadas por el desarrollo notorio de la agricultura en México en aquellos años.

Como se mencionó con anterioridad, en agosto de 1960 TMM compró la "Línea Mexicana" ("Mexican Line"), que era una inversión conjunta de intereses noruegos y norteamericanos. Esto hizo posible que por primera vez en la historia de México hubiera buques que brindaran servicios de línea semanales ondeando nuestra bandera entre puertos mexicanos y estadounidenses en el Golfo y el Atlántico.

Por más de 150 años estas rutas habían sido cubiertas por buques extranjeros lo que significó un drenaje de 150 millones de pesos al año (pesos de 1960) en divisas. Con la adquisición de "Línea Mexicana" estos ahorros trajeron beneficios a varios sectores de la economía nacional.

La compra de la "Línea Mexicana" incluyó los siguientes buques: "Toluca", "Monterrey", "Guadalajara" y "Mérida", integrándose dos años más tarde el "Campeche" y el "Jalapa" a la flota de TMM.<sup>32</sup>

En 1961 TMM fundó la compañía Marítima Mexicana, S.A. como su afiliada para cubrir los servicios del Pacífico, reservándose las rutas del Golfo de México, Estados Unidos (Atlántico) y Europa. Más tarde Marítima Mexicana, S.A. y la compañía Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.

---

<sup>31</sup>Texto íntegro del Segundo Informe del Presidente Adolfo López Mateos", Excelsior, Año XLIV, tomo V, No. 15932, viernes 2 de septiembre de 1960, p. 27-A.

<sup>32</sup>Transportación Marítima Mexicana, S.A., "Informe Anual 1970", pp. 6 y 7.

se unieron dentro de TMM para formar la Línea Mexicana del Pacífico (LMP).<sup>33</sup>

Así, 1961 vio el establecimiento de un servicio marítimo a lo largo de la costa del Pacífico. Un rápido desarrollo de este servicio al poco tiempo incluyó navegaciones semanales a puertos en Centroamérica.

Las rutas anteriores fueron de gran importancia para el comercio exterior con los países centro y sudamericanos. Asimismo, estos mercados centroamericanos, debido a su proximidad y a la similitud de sus habitantes, constituye un mercado natural para el comercio exterior mexicano. Además, este servicio contribuyó al desarrollo del comercio con países sudamericanos, especialmente con los miembros de la ALALC (Asociación Latino Americana de Libre Comercio).

El gobierno mexicano, consciente del interés general del país y de su objetivo fundamental de promover y desarrollar la marina mercante mexicana, decidió apoyar el desarrollo de esta empresa, adquiriendo el 30% del capital accionario de TMM, suscrito en partes iguales por el Banco de México, S.A., el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. y Nacional Financiera, S.A., lo que permitió que el Presidente López Mateos afirmara en su informe de 1962 que la marina mercante nacional consolidaba su desarrollo.<sup>34</sup>

No fue sino hasta 1963 cuando se inauguró el primer servicio transatlántico mexicano, el cual unía los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso con los de Burdeos, Havre, Amberes, Róterdam, Hamburgo y Bremen.<sup>35</sup>

Pese a estos grandes avances en cuestión marítima, la marina mercante mexicana sólo representaba para 1962 y en general para toda la década de los sesenta el 0.30% del tonelaje mundial, de acuerdo con los datos proporcionados por el Anuario de Britannica de 1962, el cual señala que la marina mercante mundial ascendía a 139'980,000 toneladas y la marina mercante mexicana tan sólo de 419,768 toneladas.

Para 1965, el tonelaje mundial ya era de 160'392,000 y el de la flota mexicana de tan sólo 498,990 de acuerdo a otras publicaciones de la época como el Anuario Collier de 1966.

De acuerdo a la excelente recopilación de José Salgado S.<sup>36</sup>, uno de los ganadores del Premio de Investigación para el Desarrollo Marítimo que otorgó la Secretaría de Educación Pública y la Confederación Marítima Mexicana para 1987-88, el desarrollo de la marina mercante mexicana de

---

<sup>33</sup>Enrique Angulo y Javier Alejo, "La integración regional del transporte marítimo y el caso de México", *Comercio Exterior* (Suplemento), México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., tomo XIV, No. 11, noviembre de 1964, p. 32.

<sup>34</sup>Informe que rinde al H. Congreso de la Unión el C. Presidente de la República Adolfo López Mateos, del 1o. de septiembre de 1961 al 31 de agosto de 1962, "*El Día*", México, domingo 2 de septiembre de 1962, año 1, No. 69, p. 7.

<sup>35</sup>Transportación Marítima Mexicana, S.A., "Informe Anual 1970", p. 7.

<sup>36</sup>Salgado, S. José, *ob. cit.*

1941 a 1966 fue la siguiente:

CUADRO 2.1

**DESARROLLO EN CIFRAS DE LA FLOTA MERCANTE  
MEXICANA DE 1941 A 1966**

AÑOS	TONELADAS	CRECIMIENTO ANUAL EN: TONS.	ANUAL EN: PORCENT.	CREC. ANUAL ACUMULADO
1941	100,151 (a)			100.00
1942	109,938 (a)	9,787	9.77	109.77
1943	110,613 (b)	675	0.61	110.43
1944	110,969 (c)	356	0.32	110.78
1945	99,972 (d)	-10,997	- 9.91	99.81
1946	123,423 (d)	23,451	23.46	123.22
1947	103,200 (e)	-20,223	-16.39	103.03
1948	186,661 (f)	83,461	80.87	186.35
1949	201,259 (g)	14,598	7.82	200.92
1950	222,643 (h)	21,384	10.03	221.07
1951	272,000 (i)	49,357	22.17	270.08
1952	303,766 (j)	31,766	11.68	301.62
1953	308,932 (k)	5,166	1.70	306.74
1954	306,000 (l)	- 2,932	- 0.95	303.83
1955	313,000 (m)	7,000	2.29	310.78
1956	319,500 (n)	6,500	2.08	317.24
1957	325,210 (o)	5,710	1.79	322.91
1958	331,877 (p)	6,667	2.05	329.52
1959	357,141 (q)	25,264	7.61	354.59
1960	370,000 (r)	12,859	3.60	367.35
1961	395,032 (s)	25,032	6.77	392.21
1962	419,768 (t)	24,736	6.26	416.76
1963	478,449 (u)	58,681	13.98	475.02
1964	411,219 (v)	-67,230	-14.05	408.28
1965	443,990 (w)	32,771	7.97	440.81
1966	498,990 (w)	55,000	12.39	495.42

Nota: la última columna "Crecimiento anual acumulado" no pertenece al cuadro original de José Salgado S.

Fuentes:

- a. "Memoria anual"... 1942... Secretaría de Marina... p. 31.
- b. Lista general de los buques mercantes nacionales por orden alfabético. Formulada con los datos que aparecen en los expedientes de matrícula de cada embarcación, remitidos a esta Secretaría por los Capitanes de Puerto respectivos, México, Secretaría de Marina, 1944, p. 32.
- c. Memoria de la Secretaría de Marina presentada por el C. Secretario del Ramo general de división Heriberto Jara, septiembre de 1943-agosto de 1944. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1944, p. 85.
- d. Memoria de la Secretaría de Marina presentada por el C. Secretario del Ramo general de división Heriberto Jara, septiembre de 1945-agosto de 1946, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946, p. 67.
- e. Memoria de la Secretaría de Marina presentada por el C. Subsecretario encargado del despacho, Contralmirante Luis Schaufelberger, diciembre 1946-diciembre 1947, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1948, p. 120.
- f. Memoria de la Secretaría de Marina presentada por el C. Secretario del Ramo Comodoro Daniel Coello Ochoa, enero de 1948-agosto de 1949, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1949, p. 199.
- g. "Texto íntegro del Informe del Presidente Alemán al Congreso", Excelsior, México, viernes 2 de septiembre de 1949, Año XXXIII, tomo V, No. 11701, segunda sección, p. 7.
- h. "Texto íntegro del Informe del Presidente", Excelsior, México, sábado 2 de septiembre de 1950, Año XXXIV, tomo V, No. 12061, segunda parte de la primera sección, p. 19.
- i. "Texto íntegro del Informe del Presidente, Lic. Miguel Alemán", Excelsior, México, domingo 2 de septiembre de 1951, Año XXXVI, Tomo V, No. 12772, p. 44-A.
- k. El dato para el año de 1953 no fue posible localizarlo. No hubo memorias de la Secretaría de Marina, según el informe de la Biblioteca de dicha dependencia, durante el gobierno del Presidente Ruiz Cortines, ni aparece mencionado en el correspondiente informe presidencial. La cifra que aparece, para dicho año, se calculó con diferencias finitas.
- l. "Texto íntegro del Informe Presidencial", Excelsior, México, jueves 2 de septiembre de 1954, Año XXXVIII, Tomo V, No. 13492, p. 11-A.
- m. "Texto íntegro del Informe Presidencial", Excelsior, México, viernes 2 de septiembre de 1955, Año XXXIX, Tomo V, No. 13852, segunda parte de la sección A p. 22-A.
- n. "Texto íntegro del Informe Presidencial", Excelsior, México, domingo 2 de septiembre de 1956, Año XL, Tomo V, No. 14212, segunda parte de la sección A p. 22-A.
- o. "Texto íntegro del Informe del Sr. Presidente", Excelsior, México, lunes 2 de septiembre de 1957, Año XLI, Tomo V, No. 14672, p. 10-A.
- p. "Texto íntegro del Informe Presidencial", Excelsior, México, miércoles 2 de septiembre de 1959, Año XLIII, Tomo V, No. 15571, p. 10-A.
- q. Idem.
- r. Secretaría de Marina. Memoria de los trabajos realizados por esta Secretaría durante el período del 1o. de septiembre de 1958 al 31 de agosto de 1960. México, Departamento de Información de la Secretaría de Marina, Talleres Gráficos de la Nación, 1960, p. 72.
- s. "Informe que rinde al H. Congreso de la Unión el C. Presidente de la República Adolfo López Mateos, del 1o. de septiembre de 1961 al 31 de agosto de 1962, "El Día", México, domingo 2 de septiembre de 1962, Año I, No. 69, p. 7.
- t. Idem.
- u. "Informe que rinde al H. Congreso de la Unión el C. Presidente de la República Adolfo López Mateos, del 1o. de septiembre de 1962 al 31 de agosto de 1963, "El Día", México, lunes 2 de septiembre de 1963, Año II, No. 429, Suplemento de la Sección de Testimonios y Documentos I, p. 3.
- v. Boletín informativo de la Primera Reunión de Armadores Mexicanos con la Secretaría de Marina, haciendo una breve exposición del estado actual de la Marina Mercante Nacional, con datos estadísticos del movimiento de carga, equipo disponible y rutas que se sirven. Sin ningún pie de imprenta y sin numeración de páginas.
- w. "Texto íntegro del Informe", Últimas Noticias de Excelsior, México, jueves 1o. de septiembre de 1966, año XXX, tomo V, núm. 9679, segunda edición, p. 2.

NOTA: Debe advertirse que este cuadro está elaborado con fuentes no muy exactas, máxime que se ha tomado la costumbre de incluir siempre los remolcadores, chalanes, yates, dragas, etc. como parte de la marina mercante, lo que eleva las cifras y no permite ver el problema en su mayor amplitud. Sin embargo, se eligió este sistema, pues de considerar los datos que proporcionan la Lloyd's Register, Tanker Register, Bureau Veritas Register, etc., se hubieran dejado algunas embarcaciones fuera, ya que no están registradas.

Así, de 1941 a 1966, la marina mercante mexicana apenas ha tenido una tasa de desarrollo de 7.76% en los veintiseis años señalados.

Volviendo a la historia de la empresa Transportación Marítima Mexicana, para 1964 adquirió 4 buques construidos en astilleros brasileños ("El Mexicano", "Puebla", "Chihuahua", "Saltillo"). En 1968 se dio inicio a un servicio de línea regular al Lejano Oriente, sobre todo a Japón, después de más de dos años de operación experimental en esta ruta con el B/M "El Mexicano". "Este servicio puede considerarse como una reanudación del servicio iniciado en 1564 con buques manejados por mexicanos que por muchos años unió al Puerto de Acapulco con el Lejano Oriente. Este servicio conocido bajo el nombre legendario y arcaico de "LA NAO DE CHINA" o, en nuestro continente como "LA NAO DE ACAPULCO".<sup>17</sup>

En 1969, TMM adquirió de astilleros europeos los graneleros de 25,000 toneladas "Azteca" y "Maya" con características muy avanzadas para su tiempo que reducían considerablemente el costo de transportar productos básicos tales como granos, roca de fosfato, minerales, fertilizantes, etc.

Además, TMM puso en servicio el B/M "Anáhuac II" de 10,552 toneladas construido en España. Este buque se empleó para transportar exportaciones mexicanas de cemento a granel a los Estados Unidos.

Aparte de haber mandado construir dos buques más en astilleros yugoslavos en 1970, a principios de 1971 TMM extendió su red de rutas navieras internacionales con la introducción de un servicio regular entre los puertos de Livorno y Genova en Italia, Marsella en Francia, Barcelona, Valencia, Alicante y Sevilla en España y los de San Juan en Puerto Rico, Santo Domingo, Tampico y Veracruz, así como Nueva Orleans y Houston en los Estados Unidos.

TMM inició operaciones en 1955 con un buque de 4,900 toneladas y ya para 1971 operaba un total de 33 buques con una capacidad de peso muerto total de 222,500 toneladas, ofreciendo un servicio regular en un tráfico internacional que conecta a México con 54 puertos extranjeros en más de 21 países en Europa, el Lejano Oriente, Norteamérica, Centro y Sudamérica y África a través de una amplia red de rutas de navegación.

---

<sup>17</sup>Transportación Marítima Mexicana, S.A., "Informe Anual 1970", p. 7.

CUADRO 2.2

**DATOS COMPARATIVOS  
SOBRESALIENTES DEL GRUPO  
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.  
ENTRE 1955 Y 1980**

	1955	1980
NUMERO DE EMBARCACIONES	1	27
DESPLAZAMIENTO TOTAL (TONELADAS METRICAS)	4,900	604,538
CAPACIDAD TOTAL DE CARGA (TONELADAS METRICAS)	3,445	442,324
CAPACIDAD TOTAL DE CARGA (METROS CUBICOS)	5,065	623,217
EDAD PROMEDIO DE LA FLOTA	39	10
VALOR DE LA FLOTA (MILLONES DE PESOS DE 1980)	2.5	4,578
PERSONAL DE LA EMPRESA	45	1,700
SERVICIOS DE LINEA EN RUTAS INTERNACIONALES	1	9

Fuente: Grupo Transportación Marítima Mexicana, S.A., "edición conmemorativa del 25 aniversario", 1980, p. 8.

En ese mismo año de 1971 se entregan los buques "Monterrey" y "Toluca" construídos en Yugoslavia, de 16,400 toneladas y con una capacidad para 455 contenedores cada uno.

En 1974 se inaugura el servicio de línea entre puertos mexicanos del Golfo y puertos sudamericanos de Brasil, Argentina y Uruguay.

En 1979 se abandera el granelero "Olmeca", el buque de mayor capacidad en su tipo en la marina mercante mexicana y se incorporan los buques contratados con astilleros japoneses "Bibi", "Barbara Mariana", "Gina Luisa" y "Silvia Soffa", integrándose al servicio al Lejano Oriente. Asimismo, se incorporan a la operación de fletamentos de buques el B/M "Bocha" y el "Gloria", adquiridos de armadores españoles.

En 1980 se recibe el B/M "Sarita" construído también en astilleros japoneses.<sup>31</sup>

El caso de PEMEX es muy especial. Es una empresa que, debido a su giro económico, tuvo la

<sup>31</sup>Grupo Transportación Marítima Mexicana, S.A., edición del 25 aniversario, 1980, pp. 10 y 11.



necesidad de formar una flota mercante en la cual pudiera transportar sus productos.

Debido a la alta especialización del negocio naviero, PEMEX, a lo largo de su historia, ha tratado de desarrollar una flota mercante que sólo cubra sus necesidades de cabotaje, dejando a sus clientes la responsabilidad de recoger el crudo, esto es, LAB (libre a bordo).

Actualmente (julio de 1989), PEMEX maneja 52 embarcaciones de flota mayor; de ellos 34 son de su propiedad y 18 son rentados a navieros particulares mexicanos y extranjeros.

De la flota menor (navíos de 10 mil toneladas de peso), PEMEX renta 38 unidades, según las últimas cifras conocidas. Se estima que en propiedad tiene más de 20.

Es decir, el 65% de la flota que se emplea pertenece a la empresa y el resto se renta a terceros.

Según lo informó la Subdirección Comercial de Pemex, en julio de 1989 ya se habían iniciado los trámites para comprar 8 barcos mayores, a fin de atender exigencias de largo plazo y suplir los que canceló a la empresa Flota Petrolera Mexicana.

En resumen, a excepción del fugaz e impresionante desarrollo de TMM desde la década de los sesenta, y el crecimiento sostenido de otras compañías mexicanas como Tecomar y la Flota de Pemex, la situación de la marina mercante mexicana ha sufrido altas y bajas en el transcurso de la historia. Si en un principio se encontró sometida a un monopolio estatal que la asfixió y frenó su desarrollo, no se puede tampoco señalar que en el México independiente la marina mercante haya mejorado, ya que su existencia fue precaria y los gobiernos no pudieron o no supieron legislar a su favor y promover su crecimiento acelerado, excepción hecha de los gobiernos de Santa Anna y Maximiliano los cuales, desgraciadamente, en el aspecto marítimo tuvieron poca trascendencia.

"El exaltado liberalismo de la segunda mitad del siglo pasado, salvador de la patria, detuvo el desarrollo de la navegación al abolir legislaciones tan excelentes, dadas por los mencionados gobernantes sin aprovechar de ellas sus ventajas".<sup>99</sup>

El porfiriato empezó a tomar medidas que se perfilaban a cambiar las cosas, pero desgraciadamente en muy poco, pues la Revolución no sólo descuidó este problema, sino que prácticamente retrasó el desarrollo de la marina mercante al abandonar su estudio y solución. Por supuesto que es en el momento actual cuando se observa que existe una fuga de divisas impresionante debida a la falta de una marina mercante sólida.

Los gobiernos emanados de la Revolución le han dado una importancia parcial al desarrollo de la marina mercante y la iniciativa privada ha tenido problemas no sólo por falta de inversión, sino de experiencia en un giro tan especializado como el marítimo.

Un país que tradicionalmente ha encontrado soluciones a través del transporte terrestre, entré otras cosas, por contar con una extensa frontera con un país como Estados Unidos, que cuenta con un

---

<sup>99</sup>Salgado S., José, *ob. cit.*, p. 28.

mercado importante para los productos mexicanos, ha frenado el impulso a fomentar el crecimiento y desarrollo de la marina mercante.

Definitivamente destaca el desarrollo del Grupo Transportación Marítima Mexicana que, sin lugar a dudas, es el grupo naviero nacional más importante. También se registró el crecimiento en otras empresas navieras y en la flota petrolera a raíz del descubrimiento de importantes yacimientos de petróleo en nuestro país en la década de los ochenta.

## CAPITULO III

### DEUDA EXTERNA Y APERTURA COMERCIAL

#### A. LA DEUDA EXTERNA, UNA INTERPRETACION DE LA CRISIS Y SU CONCEPTUALIZACION COMO ANTECEDENTE A LA APERTURA COMERCIAL.

El problema de la deuda externa de México es una de las materias con tintes económicos y políticos más apasionantes, sobre todo por su actualidad e importancia para el país y que afecta directamente a la marina mercante, pues dentro de la estrategia de apertura comercial, será de vital importancia fomentar el crecimiento de la actividad marítima que, por concepto de fletes, puede llegar a representar la tercera actividad generadora de divisas para el país. Para los propósitos de este trabajo, abordaremos el tema de la deuda externa de forma marginal, revisando los antecedentes en los setenta y la crisis de los ochenta.

El problema de la deuda externa mexicana puede ser visto como un acontecimiento común en una perspectiva histórica más amplia. Hoy, México nuevamente se encuentra en una crisis de deuda externa y el debate enfrenta a quienes exigen una acción espectacular, incluyendo aún el desconocimiento de la deuda, con quienes sugieren que el problema se debe resolver con tiempo, ajustes y algo de restricción financiera y una apertura de la economía que implique el incremento de las exportaciones no petroleras con la finalidad de crear excedentes en divisas y así poder hacer frente a los compromisos financieros.

La pauta del crecimiento de la deuda externa de México la podríamos enmarcar por un lado como vía de financiamiento para el desarrollo y, por el otro, "la generación de un excedente de liquidez en los mercados internacionales de dinero, resultado principal tanto de la crisis en los países industrializados, como del reciclaje de los llamados petrodólares por la vía financiera, así como por la decisión gubernamental de recurrir al endeudamiento externo para hacer frente a los desequilibrios de la economía mexicana".<sup>60</sup>

Para explicarse las causas internas del endeudamiento y de la crisis que se afrontaron en la década de los setenta, cabe mencionar los serios problemas que tenía la economía nacional, presentes durante años y agudizados durante el período de desarrollo estabilizador (1954-1970).

Vale la pena hacer una sinopsis del problema estructural que ocasionó el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, sintetizando el panorama económico de finales de los sesenta y principios de los setenta de la siguiente manera:

- Alta vulnerabilidad y dependencia externa del país.
- El subempleo y el desempleo creció aceleradamente.

---

<sup>60</sup>Green Rosario, "La Deuda Externa de México, 1973-1987: de la abundancia a la escasez de créditos", SRE, Ed. Nueva Imagen, 1988.

- La concentración de recursos se agudizó y se manifestó en la concentración del ingreso, de la propiedad rural, de la banca, la industria y los servicios.<sup>61</sup>
- La crisis agrícola se precipitó.<sup>62</sup>
- Se evidenció la ineficiencia del sector industrial, aunque tomó cuerpo y se expandió la gran empresa oligopólica.<sup>63</sup>
- Los mercados internos no crecieron más y registraron la disminución del consumo.
- El ritmo de la inversión pública y privada se debilitó.<sup>64</sup>
- Se profundizó el desequilibrio externo.
- Las finanzas públicas manifestaban su debilidad y dependencia.
- Los rezagos sociales se agudizaron y se hicieron evidentes.
- Los canales institucionales de expresión política eran inexistentes o sufrían procesos de desgaste y, por lo tanto, se dio una pérdida de consenso y legitimidad estatal (1968).<sup>65</sup>
- El capitalismo internacional estaba en crisis (1973).<sup>66</sup>

---

<sup>61</sup>Julio Boltunik señala "la concentración del ingreso en México, donde el 10% más rico de las familias recibió en 1977 cerca del 40% del ingreso, mientras que el 30% más pobre percibió sólo el 7%, supone la presencia simultánea del lujo de unos cuantos frente a la miseria de proporciones importantes de la población. Mas adelante hace un análisis entre la satisfacción desigual por necesidades específicas entre el campo y la ciudad destacando que, en alimentación, el 90% de la población rural no satisfacía sus requerimientos calóricos o de proteínas y en la población urbana fue de 38%, es decir, de 39 millones de población alimentada inadecuadamente. 27 millones, más del 70%, se encontraba en el medio rural y 11 millones en el medio urbano", en "Satisfacción desigual de las necesidades esenciales en México", pp. 37-64. En Cordera y Tello (Coordinadores), "La Desigualdad en México", Siglo XXI, 1984.

<sup>62</sup>Véase más a fondo en Rello y Castell, Las desventuras de un proyecto agrario: 1970-1976. En Cordera (Selección), "Desarrollo y crisis de la economía mexicana", Lectura 39 del FCE, 1981.

<sup>63</sup>Cordera y Ruiz, "Esquema de periodización del desarrollo capitalista en México", Notas, Investigación Económica No. 153, julio-septiembre 1980, pp. 13-62.

<sup>64</sup>Blanco José, "Génesis y desarrollo de la crisis en México", 1962-1979, Investigación Económica No. 150, octubre-diciembre 1979, pp. 21-88.

<sup>65</sup>El sistema no se rehusó a ejercer la represión brutal cuando sus intereses se vieron amenazados, como lo hizo en 1968, al dar muerte a 300 estudiantes, con el fin de aplastar el movimiento de protesta de 1968.

<sup>66</sup>Roberto Gutiérrez señala: "la recesión económica mundial de los setenta puede verse como el resultado de un cambio en la actividad económica determinado por el agotamiento del proceso de expansión de la economía mundial que se había iniciado a partir del período de la posguerra, cuyas principales expresiones fueron a) las tasas de beneficio habían tendido a declinar en la mayoría de los países industriales; b) los principales mercados de valores mostraron signos de estancamiento; c) el crecimiento de la producción industrial disminuyó; d) la inflación se había convertido en un problema serio para las economías industriales, creciendo rápidamente en 1973-74; e) la llamada crisis energética de 1973-74 significó una cuadruplicación de los precios del petróleo; f) la excesiva circulación del dólar en los mercados financieros mundiales obligó a Estados Unidos a suspender la convertibilidad de la moneda por oro en 1971, siendo la primera crisis financiera internacional de la posguerra. El dólar fue devaluado varias veces y la crisis generalizada puso a flotación algunas divisas fuertes como la libra

Bajo las tendencias económicas anteriormente descritas, México se convierte en un país industrial y, en consecuencia, el sector agropecuario (que por muchos años sirvió como eje generador de divisas a fin de proveer las necesarias para la industria) es desplazado, hecho que se refleja en las cifras de aportación al PIB de cada sector; la industria incrementa su aportación en el período a un 9.7% anual, mientras que la agricultura disminuye 3.9 (Véase el Cuadro II.1). En el comportamiento de la población económicamente activa (PEA) es creciente el sector industrial y decreciente el agrícola. Para 1960, el total era de un poco más de 6 millones de la PEA en el sector primario y para 1970 ya era de 5 millones, mientras que para la industria se incrementó de dos a tres millones en el mismo período.

CUADRO 3.1

## PIB Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

(Tasas de crecimiento medio anual)

	1962-70	1970-73	1973-77
PIB	7.6	6.1	3.0
Agricultura		0.4	1.9
Ganadería	3.9	3.3	3.3
Silvicultura y Pesca		3.5	3.0
Minería		3.5	1.1
Petróleo y Petroquímica		5.0	11.4
Manufacturas	9.7	6.7	3.3
Construcción		9.9	0.6
Electricidad		9.3	7.0
Comercio		5.8	1.5
Servicio		7.3	4.4

Fuente: Banco de México, "informes anuales".

---

esterlina, el franco suizo y el yen japonés, manteniéndose en el sistema financiero internacional un período de incertidumbre deteriorando el proceso de crecimiento económico. En "La recesión económica mundial en los años setenta y ochenta en el marco de las oscilaciones del ciclo kondratieff", Investigación Económica No. 176, abril-junio 1986, pp. 81-108.

De los aspectos del desarrollo industrial, destaca el acelerado crecimiento del sector manufacturero de consumo durable. Esto se explica por el destino de la inversión pública y privada: la primera se orientó a sectores de energía, industria, comunicaciones y transportes que captaron el 62% de su inversión total, lo que beneficiaba al conjunto del sector industrial y, por su parte, la inversión privada se dedicó a establecer formaciones oligopólicas que además estaban protegidas por diversos mecanismos estatales. Todo esto, más los aumentos logrados en la productividad, significaban altas ganancias, por lo que las manufacturas fueron un área atractiva para la inversión extranjera y ésta penetró aceleradamente.

En estos años también se dio una impresionante concentración del capital financiero principalmente en dos instituciones de banca múltiple, Bancomer y Banamex, que tan sólo en 1981 reunían alrededor de la mitad de las sucursales, de los activos, de la captación bancaria y de las utilidades del sistema bancario nacional.<sup>67</sup>

El esquema de desarrollo industrial se resquebraja, en 1971 el PIB se contrae y se observan leves signos de recuperación en 1972 y 1973, a pesar del decrecimiento de la inversión privada. "Esto se debió principalmente al aumento de la inversión pública, lo que se tradujo en un elevado gasto público y en el consiguiente endeudamiento externo del Estado."<sup>68</sup>

A lo largo de todo el período 1970-1976 se da una creciente intervención del Estado en la economía. Esto se dejó ver desde el discurso de toma de posesión del presidente Luis Echeverría, donde señaló que habría un crecimiento y diversificación de la participación del Estado en la economía, que se dio con el fin de "reanimar la actividad económica y darle una mejor orientación; satisfacer la demanda de mercancías básicas que se empeñaban en maximizar sus ganancias por la vía del incremento de precios y no por la vía de la ampliación de su capacidad productiva".<sup>69</sup>

"A partir de 1973-1974 se sumaron a las tendencias estructurales del déficit externo, la crisis en la producción de alimentos agrícolas y la insuficiencia petrolera, provocando la necesidad de importar esos bienes, así como el desorden financiero internacional. Todos estos problemas impulsaron al alza los niveles de los precios y las tasas de interés, desencadenando la especulación con divisas y la fuga de capitales. Frente a las presiones económicas, el gobierno se esforzó en sostener una paridad cambiaria cuyo alejamiento de su valor real era cada vez mayor. Esto generaba una enorme sangría de capitales, a la cual el Estado tuvo que responder con un acelerado endeudamiento con el exterior, profundizándose así el desequilibrio externo y la presión financiera sobre el peso. Así también las políticas de precios y tarifas, junto con la tributaria, al combinarse con el gasto, ocasionaron que el déficit del Sector Público aumentara como proporción del PIB, del 2.5% en 1971, al 9.6% en 1976. Este creciente déficit se financió con recursos crediticios... y los consecuentes incrementos de la deuda pública externa fueron motivados, en gran medida, por la fuga de capitales, el servicio de la deuda contratada

---

<sup>67</sup>Tello Carlos, "La nacionalización de la banca en México", Siglo XXI, 1984, pp. 21-68.

<sup>68</sup>Green, "Deuda externa", p. 17.

<sup>69</sup>Tello Carlos, "La política económica en México", 1970-1976, Siglo XXI, 1980, pp. 183-187.

en el pasado y los pagos remitidos al exterior por los inversionistas extranjeros. Además, la política de defensa de un tipo de cambio fijo agudizó el problema".<sup>70</sup>

Asimismo, la versión del gobierno sobre la realidad del fuerte incremento de la deuda pública externa "fue causado por una mayor demanda de fondos para financiar el gasto público. Así, en 1976 el servicio de la deuda externa había llegado a representar casi el 16% del ingreso en cuenta corriente, aunado con las incertidumbres propias de un cambio de gobierno, este período terminó en una crisis de balanza de pagos que generó una devaluación del tipo de cambio y el establecimiento de un programa de estabilización."<sup>71</sup>

La decisión del gobierno mexicano de recurrir al crédito externo se vio apoyado por las buenas condiciones en que se ofrecían los créditos, por eso no es extraño que al concluir el sexenio de Echeverría la deuda externa del Sector Público y del privado se haya quintuplicado, pasando de 4 mil millones de dólares a 20 mil millones, y la del sector privado de 2 mil millones de dólares a un volumen calculado de entre 8 y 10 mil millones.<sup>72</sup>

Para Rosario Green, la deuda externa se caracterizó en ese tiempo por que no se financió por organismos internacionales, sino por bancos comerciales de tipo transnacional (principalmente banca estadounidense) y esto provocó el encarecimiento del crédito, con tiempos de pago más cortos, y sujetos al consentimiento de estos acreedores. En 1976 los bancos internacionales exigieron ver el contenido de la Carta de Intención que el gobierno mexicano había dirigido al Fondo Monetario Internacional, a fin de acceder a sus recursos en esos críticos momentos donde principalmente fue necesario contar con el compromiso, por parte del gobierno mexicano, de sanear la economía nacional, que firmó el gobierno saliente y que la nueva administración ratificara.<sup>73</sup>

En síntesis, el período 1973-1976 se puede distinguir por el fuerte incremento en la deuda externa que se debió a:

- a) el incremento del gasto público,
- b) la existencia de abundante liquidez internacional con tasas de interés favorables,
- c) el aumento de la inflación externa (incrementando el número de divisas necesarias para equilibrar el intercambio desfavorable),
- d) el apoyo de la política de tipo de cambio fijo,
- e) el déficit en la balanza de pagos, en forma marginal,
- f) la fuga de capitales.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup>Green, "Deuda externa", pp. 18-19.

<sup>71</sup>FCE y SHyCP, "Deuda externa pública mexicana", 1988.

<sup>72</sup>Green, "Deuda externa", p. 20.

<sup>73</sup>Idem, p. 22.

<sup>74</sup>Quijano calcula que de 1973 a 1976 se fugaron 20,050 millones de dólares. Véase en Quijano M., "México: Estado y Banca Privada", CIDE, 1981.

g) los pagos al exterior por inversión externa.

Para el sexenio 1976-1982, se puede apreciar el análisis de la deuda externa a partir de las expectativas crecientes que se dieron por la nueva riqueza petrolera y lo cual se manifestó en la reapertura del crédito internacional,<sup>75</sup> con la gran liquidez existente se recuperaron el sector externo y el gasto del sector público, por ende la capacidad de crecimiento de la economía, proyectando tasas históricas que en el cuatrienio 1978-1981 tuvieron una tasa media de crecimiento de 8.4%.

El nuevo crecimiento de la economía aplazó y escondió la reordenación económica y los cambios estructurales, creando desequilibrios externos en la economía que llegarían a su límite en 1982, entre los que se encuentran la dependencia estructural de las importaciones de bienes de capital e intermedios, el incremento de las importaciones de bienes de inversión y consumo del sector público y privado, y dada la necesidad de más financiamiento externo, que se presentaba en condiciones muy adversas, la escalada de las tasas de interés y el endurecimiento de los términos de préstamos internacionales.

A nivel interno la economía presentaba una inflación galopante, una sobrevaluación del peso que conducía a expectativas devaluatorias; así, al final de 1981 las cuentas se mostraban de la siguiente manera: el déficit en la balanza de servicios era de 8,034 millones de dólares, siendo 2.3 veces mayor que la del año anterior; la balanza comercial a 4.51 millones de dólares, 10.4% más que en 1980; el de cuenta corriente a 12,544 millones de dólares, 72.5% superior a 1980. El sector público contrató deuda externa por 19,140 millones de dólares, casi todos contratados en el segundo semestre de 1981 y más de la mitad a corto plazo y con altas tasas de interés, los recursos externos utilizados en este solo año equivalieron a los de todo el período 1975-1980. El crecimiento de la deuda pública externa llegó a 53,000 millones de dólares y el servicio de la deuda pública externa marcó 13,740 millones de dólares. La economía tuvo la tasa de crecimiento más baja del período de auge, 7.9%, con un incremento de 17,548 millones de dólares, pero con una fuga de capitales de 8,373 millones de dólares. Ahora no sólo se necesitaron las divisas que entraban por concepto de venta de petróleo, o de endeudamiento, para hacer frente a los compromisos con el exterior, sino también para financiar la fuga de capitales.

Para 1982 la mala situación económica creció. Las empresas mexicanas interrumpieron el servicio de su deuda, la cual representaba en 1982 compromisos en el exterior por 24,126 millones de dólares, mientras en 1976 dicho monto era de 4,400 millones de dólares.

La insolvencia privada y pública ante el exterior, la excesiva fuga de capitales, llevaron a que el estado instaurara en agosto el control de cambios dual y otra devaluación que se unía a la anterior de febrero.

Bajo este contexto, el gobierno solicitó una prórroga de 90 días para pagos de capital de corto y largo plazo ante los más importantes bancos acreedores, mientras el servicio de la deuda

---

<sup>75</sup>La aplicación de la exportación petrolera y las reservas probadas provocó un gran interés de la banca extranjera para canalizar fondos hacia México.



privada externa segura en suspenso, y así se entablan las pláticas con el FMI.

Los saldos de la deuda del sector público llegaron a 58,840 millones de dólares y la deuda externa del sector privado a 24,160 millones de dólares. Por tanto, la deuda nacional se remontó a 83,000 millones de dólares.

Por primera vez en 50 años el PIB experimentó una tasa negativa de -0.5% y una inflación de 99% anual, una recesión productiva, desempleo, estrangulamiento del sector externo y público. Así, también se puso de manifiesto la enorme dependencia de la economía mexicana respecto al petróleo, constituyéndose todo esto en una difícil herencia que habrá de recibir la nueva administración pública mexicana a finales de 1982.

En su mensaje de toma de posesión, el presidente Miguel de la Madrid señaló: "México se encuentra en una grave crisis: sufrimos una inflación que casi alcanza este año el cien por ciento, un déficit sin precedente del sector público la alimenta agudamente y se carece de ahorro para financiar la inversión, el rezago de las tarifas y los precios públicos pone a las empresas del Estado en situación deficitaria... El ingreso de divisas al sistema financiero se ha paralizado, salvo las provenientes de la exportación del petróleo y de sus créditos. Tenemos una deuda externa pública y privada excesiva al presupuesto y a la balanza de pagos. La recaudación fiscal se debilitó. El crédito externo se ha reducido drásticamente y se ha demeritado el ahorro interno y la inversión. En estas circunstancias, están seriamente amenazadas la planta productiva y el empleo. Confrontamos así el más alto desempleo abierto de los últimos años. Los mexicanos de menores ingresos tienen crecientes dificultades para satisfacer necesidades mínimas de subsistencia.

La crisis se manifiesta en expresiones de desconfianza y pesimismo en las capacidades del país para solventar sus requerimientos inmediatos... Vivimos una situación de emergencia... la situación es intolerable. No permitiré que la Patria se nos deshaga entre las manos. Vamos a actuar con decisión y firmeza.

Pongo en marcha un Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE), cuyos objetivos centrales son combatir a fondo la inflación, proteger el empleo y recuperar las bases de un desarrollo dinámico... las condiciones económicas del país nos impondrán, en el corto plazo, grandes sacrificios, pero atenderemos las necesidades básicas de la población, sanaremos la economía y cumpliremos con nuestros compromisos externos".<sup>76</sup>

La Carta de Intención suscrita con el FMI fue una fuerte condición en el gobierno de de la Madrid, con un programa de ajuste que permitiera superar el desequilibrio externo, buscando mantener un nivel competitivo de las exportaciones de bienes y servicios y desestimulando las importaciones no indispensables, estableciendo fases que racionalizaran el sistema de protección, incluyendo la estructura arancelaria, los incentivos a la exportación y el requisito de permiso previo para importar, con el propósito de reducir el grado de protección, fomentando así las

---

<sup>76</sup>Mensaje de toma de posesión del presidente Miguel de la Madrid, 10. de diciembre de 1982, Mercado de valores No. 49, 6 de diciembre de 1982.

exportaciones de bienes y servicios.<sup>77</sup>

A partir de este "condicionamiento" con que iniciaba el nuevo período, las características de las negociaciones de la deuda externa fueron de solución transitoria, es decir, nunca fueron impactos profundos, ni de tiempo, ni de montos, en un marco de solución suficiente de largo plazo, que conllevara a una recuperación del desarrollo económico y de bienestar de la población.

Es evidente que los bancos se habían excedido en los créditos otorgados, pero en la nueva etapa sobre reaccionaron con un recorte total o casi total de las corrientes de dinero fresco. De hecho, ni siquiera se prestaron montos equivalentes al pago de los intereses que estaban recibiendo.

Al realizar la evaluación de 1982-1988 sobre la estrategia de renegociación de la deuda externa mexicana, la podemos dividir en dos etapas. La primera de 1982-1985, donde se tenía la percepción de que se trataba de un problema temporal de liquidez, que requería ganar tiempo a través de soluciones tradicionales: más crédito y haciendo una reestructuración limitada de los plazos. Ello, junto con la esperada recuperación económica resolverían el problema.

En la negociación de diciembre de 1982 México solicitó a la banca comercial la reestructuración de los vencimientos de 23,000 millones de dólares del principal a un plazo de 8 años con 4 de gracia. Se acordó reestructurar 22,472 millones de dólares, con vencimientos entre el 31 de agosto de 1982 y el 31 de diciembre de 1984, eliminándose de alguna manera la deuda pública de corto plazo y como resultado de la reestructuración, los vencimientos de ese período sumaron 22,472 millones de dólares, se redujeron a 3,365 millones.

En el proceso de negociaciones de 1984 y 1985, el objetivo principal de las autoridades mexicanas fue encontrar una solución a los vencimientos de principal en el corto plazo, resultado de los adeudos no reestructurados en 1982. De esta manera, en 1985 se llevó a cabo la reestructuración de aproximadamente 48,000 millones de dólares a un plazo de 14 años, con un esquema de pagos crecientes a partir de 1986.

A pesar de las intensas negociaciones, del cumplimiento de los programas de reordenación, durante 1982-1985 la magnitud de los pagos de intereses y la escasez de recursos externos frescos propiciaron que la transferencia neta de recursos al exterior convirtieran a México en un país exportador de capital, de las divisas que tanto necesitara para su desarrollo.

La situación anterior se agravó dramáticamente cuando en 1986 el precio del petróleo que México exporta disminuyó 50% con respecto al promedio de 1985, haciendo necesaria una nueva negociación con la comunidad financiera internacional para darle solución a la posible incapacidad de dar servicio a la deuda externa.

En 1986-1987 se concretaron negociaciones en tres etapas, la primera con el FMI, mediante un crédito por 1,700 millones de dólares y, en el caso de que se presentara un nuevo desplome del

---

<sup>77</sup>Carta de Intención de México al FMI, Excelsior, 10 de noviembre de 1982, 29 puntos de acuerdo.

precio internacional del petróleo o una recuperación insuficiente del producto, se establecería un plan de contingencia con apoyo de recursos frescos de inmediato. En la segunda se obtuvieron recursos contingentes por 1,100 millones de dólares para apoyar las reservas internacionales del país. La tercer etapa fue con la banca internacional, que comprendió la reestructuración de vencimientos por 52,717 millones de dólares de deuda con bancos comerciales, de los cuales 83% se pactaron a un plazo de 20 años y nuevos financiamientos por 6,000 millones y créditos de contingencia por 1,920 millones de dólares.

Cabe mencionar que los ajustes que se aplicaron trajeron graves consecuencias para el empleo, la producción y los salarios reales de la población. Para 1988 el saldo total de la deuda externa ascendió a 100,384 millones de dólares, es decir, 59% del PIB. Por su parte, la transferencia neta de recursos al exterior en 1988 representó el 6.4% del PIB, mientras que en 1982-1987 fue de 5.5% en promedio.

La composición de la deuda de 1988 era la siguiente: 81,003 millones corresponden al Sector Público, 7,114 al privado, 7,481 al sistema bancario y 4,786 a la deuda con el FMI. Cabe destacar que entre 1982 y 1988 el saldo de la deuda ha disminuido 13% en términos reales. Ello se explica por la reducción de la deuda del sector privado, que en 1982-1988 pasó de 23,907 millones a 7,114.<sup>7</sup>

En cuanto a la estructura de la deuda del sector público (81,003 millones), 10,420 se contrataron con organismos multilaterales, 57,786 con la banca comercial, 9,330 con el Club de París y 3,467 con otros. (Véase el Cuadro III.2).

---

<sup>7</sup>Fuentes: Informes del gobierno de MMH y el Informe Hacendario Mensual de la SHyCP.

**DEUDA EXTERNA TOTAL POR SECTOR: SERIE HISTORICA \***  
(millones de dólares)

Año	Pública	% PIB	Privada	% PIB	Bancaria	% PIB	FMI	% PIB	Total	% PIB
1971	4,546	11.6	1,833	4.7					6,379	16.3
1972	5,065	11.2	1,054	2.3					6,119	13.5
1973	7,071	12.8	2,066	3.7					9,137	16.5
1974	9,975	13.9	2,224	3.1					12,199	16.9
1975	14,449	16.4	4,480	5.1					19,929	21.5
1976	19,600	22.1	6,500	7.3					26,100	29.4
1977	22,912	28.0	6,800	8.3			1,200	1.5	30,912	37.7
1978	26,264	25.6	7,200	7.0			1,200	1.2	34,664	33.8
1979	29,757	22.1	10,500	7.8					40,257	29.9
1980	33,813	17.4	16,900	8.7					50,713	26.0
1981	52,961	21.2	21,900	8.8					74,861	29.9
1982	59,730	35.5	23,907	14.0	8,531	5.0	240	0.1	92,409	54.2
1983	66,559	44.7	19,107	12.9	6,909	4.6	1,204	0.8	93,780	63.8
1984	69,378	39.5	18,500	10.5	6,340	3.6	2,433	1.4	96,652	55.0
1985	72,061	39.1	16,719	9.1	4,824	2.6	2,943	1.6	96,568	52.4
1986	75,351	58.1	16,061	12.4	5,551	4.3	4,028	3.1	100,992	77.8
1987	81,407	57.1	15,107	10.6	5,837	4.1	5,119	3.6	107,471	75.4
1988	81,003	45.8	7,114	4.0	7,481	4.22	4,786	2.7	100,385	56.8

\* Saldo al 31 de diciembre.

Fuente: "El Mercado de Valores", Núm. 9, mayo, 1989, Nafinsa.

Algunas de las consideraciones serían: que fue evidente que el gancho ofrecido por los acreedores de que el buen comportamiento de los países facilitaría la obtención de nuevos créditos, simplemente no fue un hecho. Hoy existe la percepción de que la deuda externa es un problema de naturaleza política y social (recuérdense los eventos de Venezuela en 1989). Las reestructuraciones se han obtenido bajo presión (suspensión de pagos de México en 1982). El contexto de la economía mexicana se puede denominar como la década perdida. Tanto los países acreedores como los deudores han actuado únicamente en situaciones de crisis, resolviendo el corto plazo. No han podido demostrar capacidad para lograr soluciones de fondo, que a la larga serían menos costosas para el país.

El nuevo gobierno entrante enfrenta un complejo problema,<sup>79</sup> donde una de las soluciones al problema de la deuda externa deberá descansar en la corresponsabilidad de los acreedores, así como que los países deudores deben actuar juntos, en cuyas renegociaciones se debe abordar el tema de la baja de las tasas de interés, de que los términos de intercambio no sigan siendo tan desfavorables, ya que nuestros productos cada vez son más baratos y en esa medida nos endeudamos más, así también no se puede permitir que se siga financiando a países desarrollados con la fuga de capitales, debe encontrarse una fórmula para que los capitales fugados entren en la solución al problema de la deuda externa.

Finalmente hasta cuándo será tolerable este proceso de empobrecimiento de la población, en estos años de crisis y retroceso económico. No se puede seguir sacrificando las metas de crecimiento y bienestar de la población.

---

<sup>79</sup>Véase en "Endeudamiento externo de los países en desarrollo", Wionczek M., coordinador, Colegio de México y Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979.

## B. LA APERTURA COMERCIAL MEXICANA: ENTRADA AL GATT

En esta parte del estudio haremos una breve reseña de lo que es el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), destacando el contexto en que se desarrolló la adhesión de México a dicho Acuerdo.

### Introducción al GATT

El Acuerdo General es el más importante centro de negociaciones comerciales a nivel mundial, es decir, es el principal organismo internacional encargado de negociar la reducción de los obstáculos entorpecedores del comercio y de velar por las relaciones comerciales internacionales.

El GATT constituye un "código de normas" y a la vez un "foro" en el que los países pueden discutir y resolver sus problemas comerciales y negociar con objeto de ampliar las oportunidades de comercio en el mundo.

El hecho de que el volumen del comercio internacional haya crecido ininterrumpidamente desde la terminación de la Segunda Guerra Mundial constituye una prueba del éxito del GATT en su doble función.

El Acuerdo General entró en vigor en 1948 y fue firmado por 23 países. En la actualidad suman ya 98 países integrantes y éstos realizan más del 85 por ciento del comercio mundial.

Si describimos de manera resumida los principios y objetivos del Acuerdo General, éstos serían:

#### 1. Comercio sin discriminaciones.

El primer principio, con la cláusula de la nación más favorecida, es que en el comercio no debe haber discriminaciones.

#### 2. Protección mediante el arancel aduanero.

El segundo principio fundamental es que la protección de las industrias nacionales debe efectuarse mediante el arancel aduanero, y no con medidas comerciales de otra clase.

#### 3. Consultas, conciliación y solución de diferencias.

Otro principio fundamental es la celebración de consultas con objeto de evitar perjuicios a los intereses comerciales de las partes contratantes.

#### 4. La exención y la posible adopción de medidas de urgencia.

Existen procedimientos de exención por los que un país, cuando sus circunstancias económicas o comerciales lo justifican, puede pedir que se le exima del cumplimiento de una obligación u obligaciones determinadas impuestas por el Acuerdo General.

## 5. Restricciones cuantitativas a la importación.

La prohibición general de las restricciones cuantitativas es una disposición fundamental del Acuerdo General y la principal excepción a la regla general del GATT que prohíbe el uso de restricciones cuantitativas es el caso de dificultades en balanza de pagos.

## 6. Acuerdos regionales de comercio.

Se han concertado en distintas regiones del mundo acuerdos de comercio por los que un grupo de países decide suprimir o reducir los obstáculos a sus importaciones mutuas (por ejemplo, ALADI -Asociación Latinoamericana de Integración; CEE -Comunidad Económica Europea; ANSEA -Asociación de Naciones del Sureste Asiático).

Por otra parte vale la pena señalar que aproximadamente dos tercios de los países miembros del GATT se encuentran en vías de desarrollo, por lo cual existe un "trato diferenciado y más favorable, reciprocidad y mayor participación de los países en desarrollo. Así, en beneficio de su desarrollo económico, los países en desarrollo miembros del GATT pueden aplicar desde hace muchos años con considerable flexibilidad algunas de las normas del Acuerdo General.

Las normas y mecanismo de este Acuerdo General han corrido grave peligro en las crisis de la economía mundial, ya que en éstas, se multiplican las presiones proteccionistas y aumenta la no observancia de las normas y regulaciones del GATT, acentuándose ciertas deficiencias en el funcionamiento del sistema del GATT. En el campo del comercio, las reacciones de los gobiernos ante la crisis han sido individualistas, así como también existen las discrepancias acerca de la interpretación de algunas disposiciones importantes y acerca de su aplicación. Esas diferencias y desequilibrios son particularmente perjudiciales para la estabilidad del comercio internacional cuando afecta el acceso a los mercados de los principales países comerciantes, asunto que impacta especialmente a los países en desarrollo.

### Adhesión de México al GATT.

Esta exposición se desenvolverá en varios aspectos que enmarcan el protocolo por el cual México se adhirió al GATT.

Después de cuatro décadas de regirse por la industrialización a través de la sustitución de importaciones, en los años ochenta, por razones de la crisis económica, se introdujo un programa económico estilo ortodoxo y se abrió casi totalmente la economía mexicana. En este contexto, con un endeudamiento excesivo del país y con falta de liquidez para enfrentar los compromisos ante la comunidad financiera internacional, es como las autoridades mexicanas ven como única salida la apertura de la economía.

El proceso de incorporación de México al GATT se realizó con una secuencia llamada Protocolo de Adhesión, la solicitud se presentó el 26 de noviembre de 1985, en la celebración de la XLI Reunión de las Partes Contratantes. El 12 de febrero de 1986 se presentó un documento integral conteniendo la instrumentación de la política de comercio exterior de México, en ocasión de la reunión del Consejo de Representación del GATT.

Entre los asuntos que México negoció en el protocolo se encuentran los siguientes:

- a) Reconocimiento de México como país en desarrollo y derecho a tratamiento especial y favorable contemplado en la Parte IV del Acuerdo General.<sup>10</sup>
- b) Reconocimiento de la soberanía sobre los recursos naturales y su utilización al amparo del artículo XX, sección "G" del Acuerdo, en particular el respeto a las decisiones de los energéticos, y
- c) Mención especial para proteger el sector agrícola, por ser prioritario para el desarrollo del país.

Así para la Nueva Ronda de Negociaciones (Ronda de Uruguay), México será admitido como parte contratante del GATT.<sup>11</sup>

Por otro lado, existe la necesidad de mencionar, aunque sea brevemente, la comparación de la negociación de Adhesión al GATT en 1986 con la efectuada en 1979 por México.

En la negociación de 1986 se otorgaron 73 fracciones más que en 1979, significando el 15.9 por ciento del valor de las importaciones de 1985, en tanto que las de 1979 equivalían al 10.2 por ciento, habiendo un margen de 5.7 por ciento entre una negociación y otra y esto es un costo que se pagó por no haber entrado a tiempo entendiendo, sin embargo, que la economía pagaría un costo interno por su adhesión.

Dentro de las negociaciones de Adhesión al GATT, México adquirió compromisos dentro de los cuales ha cumplido, entre otros, la consolidación a un arancel máximo del 50 por ciento para el total de las fracciones comprendidas en tarifa de importación y se negociaron 373 fracciones por debajo del 50 por ciento. Otra de ellas es que se ha seguido eliminado los permisos previos de importación y, por último, la adhesión a cuatro códigos de conducta: el "antidumping", la valoración aduanera, licencias de importación y obstáculos técnicos al comercio.

---

<sup>10</sup>Esta parte establece lo relativo a cuestiones de comercio y desarrollo en el que se recomienda a los países desarrollados que apoyen a los países en desarrollo. Así también, existe un Comité de Comercio y Desarrollo para atención de los países en desarrollo donde una de las medidas que examina es la protección contra las importaciones procedentes de los países en desarrollo.

<sup>11</sup>Uno de los artículos del Acuerdo General establece que para que un país pueda incorporarse como miembro del GATT, debe tener cuando menos la mayoría de votos a favor (cada país contratante tiene un voto) y un mes después será miembro activo. La adhesión de México al GATT fue ratificada por el Senado de la República el 6 de noviembre de 1986, por lo cual pasó a formar parte de la legislación nacional.



### C. IMPACTO Y ANALISIS DE LA PROPUESTA DEL ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS.

Debido a la importancia que tendrá en la economía mexicana un Acuerdo de Libre Comercio (ALC) entre México y Estados Unidos, se presenta un breve análisis de lo que dicho ALC implica, señalando un resumen de las posiciones y beneficios que dicho tratado podría representar para nuestro país.

Es un hecho que en las últimas dos décadas las teorías libre cambistas han tomado mayor importancia, debido principalmente a que han demostrado su efectividad en los países que las han seguido.

La riqueza de las naciones, obra cumbre de Adam Smith en el siglo XVIII sobre la teoría libre cambista toma cada día más actualidad, y milagros como los de los cuatro "dragones" asiáticos (Hong Kong, Singapur, Taiwán y Corea) así como del mismo Japón no se podrían explicar sin dicha teoría.

Por el contrario, teorías como la cepalina sobre el deterioro en los términos de intercambio; proteccionista y la teoría de la descapitalización no sólo no han dado resultado, sino que han hecho más pobres y más dependientes a las economías que las han seguido.

Técnicamente no hay argumentos válidos para mantener un proteccionismo comercial. Así lo entienden en Europa y en el Sureste Asiático. Pero entre más nos tardemos en entenderlo en México, más tardaremos en incorporarnos al desarrollo industrial y al intercambio competitivo internacional de mercancías y servicios, requisito indispensable para mejorar los niveles de vida de la mayoría.

Un acuerdo de libre comercio significa un compromiso de reducir gradualmente los aranceles o impuestos a las importaciones hasta llegar a su liberación total en un determinado período de tiempo. Este proceso puede completarse en 10 años.

Si junto con los procesos de liberación de mercancías e inversiones, se tiende a igualar las tarifas arancelarias de Estados Unidos y México ante otros países, nos acercaremos a una Unión Aduanera, la cual quedaría integrada en el momento que las tarifas externas de los dos países fueran iguales hacia terceros.

Después de esos procesos, se puede plantear como un paso posterior un Mercado Común, que significa la liberación gradual del tráfico de personas, de servicios financieros y la formación de organismos regionales con poder para resolver conflictos económicos en la zona México-Estados Unidos-Canadá.

Sin embargo, existen otros "obstáculos". Históricamente, los estadounidenses han tendido a ignorar a México; y los mexicanos se han resistido a la dominación económica de los Estados Unidos. La propuesta del Presidente Salinas de un ALC acepta que México no podrá prosperar sin los Estados Unidos y, por su parte, en los Estados Unidos se reconoce que el destino de México afecta directamente el destino de ellos mismos. Además del hecho de que los Estados Unidos difícilmente podrían cerrar su frontera, no podrían esperar la cooperación de México

en problemas como el narcotráfico, la inmigración y la contaminación si se desentiende de su desarrollo económico.

Por su parte, las uniones sindicales en Estados Unidos se han opuesto rotundamente a dicho ALC, sin embargo, no parece que dicha oposición tenga tanto peso como los siguientes beneficios:

- La inversión que se canalice a México de los E.U. se hubiera hecho en algún otro país.
- Entre más exporte México, más importará de E.U.

Es muy probable que este ALC fomente que la producción a gran escala de manufacturas se distribuya no sólo en Asia, sino también en nuestro país.

Durante los primeros 6 meses de 1990, más de 3.000 millones de dólares de capitales golondrinos ya han regresado a nuestro país y se espera que esta tendencia siga creciendo.

En los Estados Unidos existe una opinión más favorable al libre comercio que en México. Pero, paradójicamente, muchos de los argumentos a favor del proteccionismo que ya se están superando en México, empiezan a tomar fuerza en los Estados Unidos. En México varios industriales sostienen que es muy difícil competir en un marco de libre comercio con las industrias norteamericanas altamente tecnificadas.

En los Estados Unidos también algunos industriales afirman que no se puede competir en un esquema de libre comercio con la mano de obra tan barata en las industrias mexicanas.

Esos argumentos son falsos. En la realidad el libre comercio sólo obligará a los industriales y trabajadores de ambos países a ser más productivos, es decir, producir más en menos tiempo a través de mayor capacitación (inversión de capital humano) y de mejor maquinaria (inversión de capital físico).

De hecho, la tecnología de la industria americana encuentra un complemento ideal en la mano de obra barata de los mexicanos.

A la vez, los mexicanos se ven beneficiados por una industria tecnificada que les permite acomodar y elevar la productividad de su mano de obra.

La mano de obra barata de los mexicanos es un factor muy importante para mantener la competitividad de la industria de los Estados Unidos ante la industria europea y del sureste asiático.

Otro de los "miedos" al libre comercio por parte de varios sectores de los Estados Unidos es el desempleo que produciría entre los trabajadores norteamericanos una importación libre de productos mexicanos. En la actualidad, los aranceles en los E.U. son de tan sólo de entre 4 y 5.3% en promedio y en México de entre el 11 y el 13.1% en promedio. Además, según declaraciones del primer ministro canadiense, Brian Mulroney, durante una visita a México en marzo de 1990, el ALC entre E.U. y Canadá no provocó quiebras de empresas durante su primer año de vigencia (1989) y se crearon 250 mil nuevos empleos relacionados con el

comercio con los Estados Unidos. La inversión canadiense en maquinaria y equipo se incrementó en 11% y la capacidad productiva de las plantas automotrices de Canadá aumentó de 50 mil unidades en 1988 a 215 mil en 1989.

Regresando al caso de México, entre más libre sea el comercio entre los dos países, habrá mayor actividad económica y más empleo en ambos, como lo demuestran las maquiladoras las cuales, según un estudio realizado por Edward L. Hudgins, Director del Center for International Economic Growth de la Heritage Foundation, han producido:

- Un aumento acelerado del intercambio comercial entre los dos países.
- Un incremento en el empleo de ambos países, ya que en México se han creado cerca de 285 mil empleos y, según se deriva de un estudio del U.S. Department of Labor, alrededor de 76 mil en los Estados Unidos.
- Un factor determinante para mantener en la competencia internacional a las industrias norteamericanas involucradas en las maquiladoras.
- Una prueba palpable de los beneficios para ambos países del libre comercio.

En la actualidad:

- a) Más de dos terceras partes de las exportaciones e importaciones mexicanas se intercambian con los E.U.
- b) 85% del turismo extranjero proviene de los E.U.
- c) 60% de la inversión extranjera es norteamericana.
- d) Más del 50% de la deuda externa está contratada con los E.U.

Esas cifras no son resultado del libre comercio, ni en sí mismas indican una mayor dependencia, sino de la vecindad geográfica y la necesidad mutua de comercio entre ambos países.

Señala Sidney Weintraub en su libro "Free Trade Between Mexico and the United States?":

"El temor de México es que una integración formal en el comercio con los Estados Unidos podría llevarlos a una dependencia política. Esto es más una preocupación emocional que intelectual, ya que la dependencia no requiere de un acuerdo formal de comercio. Es más, el camino más seguro para evitar la dependencia es fortaleciendo la economía mexicana y el comercio libre bilateral serviría como regulador político en el caso de que contribuyera a este resultado. El temor político en los Estados Unidos, también emocional, es que el comercio libre provocará una migración ilimitada de mano de obra mexicana y que los Estados Unidos se verían inundados por mano de obra barata y extranjera".

Por otro lado, hasta 1985, casi la totalidad de las importaciones estaban sujetas a permisos

especiales de importación y a limitaciones en la cantidad. Los aranceles llegaban hasta el 100%.

En 1989, más del 80% de las importaciones ya no necesitan permisos de importación. Los aranceles han disminuido de un 100% a un máximo del 20%. Y existe el compromiso de seguir reduciéndolos.

Actualmente la apertura de la economía mexicana la coloca en la posición de suscribir un tratado para alcanzar el libre comercio en un determinado período de tiempo sin provocar ningún desajuste grave en el aparato productivo, aunque sí obligarla a una mayor eficiencia a los monopolios estatales (petróleo, electricidad) y privados que todavía subsisten.

Para alcanzar un libre comercio para el año 2000, en tan sólo 10 años, es necesario empezar a plantearnos el proceso desde ahora. Y si ese proceso funciona, debe evolucionar, aunque no obligatoriamente, en pocos años más, hacia una unión aduanera y a un mercado común. Un mercado común significa el libre movimiento de todos los factores de la producción: materias primas, mercancías, servicios, capitales y personas.

Aunque en 1990 parece utópico hablar de un mercado común entre México y los Estados Unidos, más utópico e improbable les pareció a muchos políticos y economistas europeos en 1950 hablar de que algún día se alcanzaría un mercado común entre los países que acababan de terminar la guerra.

Un ALC probablemente seguirá los siguientes sucesos:

1. Iniciar pláticas entre ambos gobiernos sobre los sectores que podrían ser un obstáculo para alcanzar un ALC. En marzo de 1990, Washington y el gobierno mexicano anunciaron que ya iniciaron pláticas preliminares para sondear un ALC entre ambos países.
2. Fijar fechas para terminar un anteproyecto de un ALC que sea sometido a la opinión pública de ambos países. Y buscar la firma del ALC para 1991.
3. En el ALC se debe alcanzar el libre comercio una década, como fijaron E.U. y Canadá.
4. Debe procurarse que junto con el ALC con E.U., se firme otro con Canadá, para que en el año 2000 ó 2001 se pueda alcanzar una zona de libre comercio México-E.U.-Canadá.
5. Evitar que otro tipo de problemas entre México y E.U.: ilegales, narcotráfico, captura de barcos de un país en aguas territoriales del otro, permisos sanitarios, etc., sean excusas para obstaculizar o diferir el proceso del ALC.
6. La creación de un organismo trilateral para dirimir cualquier controversia surgida de problemas comerciales entre los tres países, en tanto no se firme el ALC. Y evitar cualquier tipo de represalias que pongan en peligro el proceso de libre comercio.

## CAPITULO IV

### DESARROLLO MARITIMO EN MEXICO

#### A. CONDICIONES GEOECONOMICAS DE MEXICO

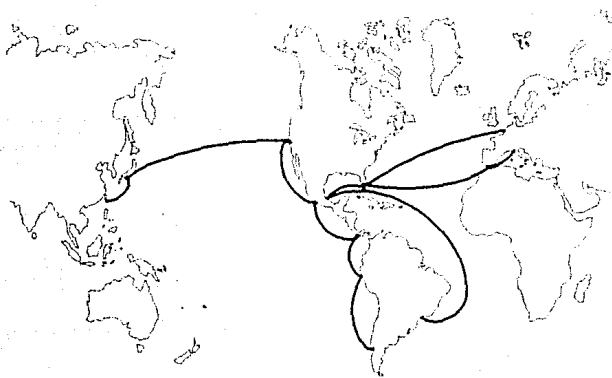
México es un país que se encuentra geográficamente en una posición privilegiada por varias razones:

1. Es el único país en vías de desarrollo que tiene frontera terrestre con un país desarrollado el cual, además, es el principal mercado del mundo.
2. Se encuentra entre las dos rutas comerciales más concurridas a nivel mundial, el Océano Pacífico y el Atlántico, lo cual lo conecta por un lado con los mercados de la Cuenca del Pacífico y, por el otro, con el continente europeo.
3. Tiene amplios litorales y puertos importantes en ambos océanos, destacando los puertos de Veracruz, Coatzacoalcos y Tampico en el Golfo de México y en el Océano Pacífico los puertos de Acapulco, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Mazatlán, La Paz, Manzanillo, Puerto Vallarta y Salina Cruz.

En términos económicos, podemos destacar que México:

1. Es la economía número 15 del mundo.
2. Ha pasado de ser un país principalmente exportador de petróleo a un país multiexportador de mercancías (Véase Cuadro 4.A.1)
3. Cuenta con un comercio exterior cada vez más importante con respecto al PNB (Véase el Cuadro 4.A.2)

**SITUACION GEOGRAFICA DE MEXICO  
Y RUTAS MARITIMAS CON PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES**



**GRAFICA 4.A.1**

CUADRO 4.A.1  
**MEXICO: BALANZA COMERCIAL 1980-1987**  
(Millones de dólares)

Año	Exportaciones			Importaciones		
	Petróleo	No Petroieras	Total	S. Priv.	S. Púb.	Total
1980	10,418	5,903	15,511	11,797	7,098	18,895
1981	14,573	5,527	20,100	15,046	8,904	23,950
1982	16,477	4,754	21,231	9,036	5,400	14,436
1983	16,018	6,284	22,302	4,244	4,305	8,549
1984	16,601	7,599	24,200	6,464	4,791	11,255
1985	14,768	6,896	21,664	8,827	4,392	13,219
1986	6,307	9,725	16,032	8,089	3,046	11,135
1987	8,630	12,029	20,659	9,443	2,780	12,223
1988	6,710	13,948	20,657	15,353	3,551	18,903
1989*	5,148	10,127	15,274	n.d.	n.d.	15,000

\*Incluye cifras hasta agosto. El cálculo de importaciones es estimado.

Fuente: Banco de México.

CUADRO 4.A.2

CUADRO COMPARATIVO DE COMERCIO EXTERIOR EN RELACION  
CON EL PRODUCTO NACIONAL. VARIOS PAISES.

(Cifras en millones de dólares de los E.U.)

País	PNB	No. Buques	Mill.	Comercio Exterior	
			TPM	X + M (85)	% del PNB
E.U.A	3,915	6,442	30	574	15
JAPON	1,370	9,804	48.4	305	22
A. FEDERAL	670	1,233	5	319	48
BRASIL	220	719	10.1	38	17
ESPAÑA	170	2,343	7.2	52	31
MEXICO	165	659	2	35	22

Fuente: Lloyd's Register, 1988.



## B. DATOS SOBRE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

El transporte marítimo es una de las pocas actividades en las que nuestro país participa dentro de la economía global desde hace un número considerable de años.

Para un gran número de naciones, las actividades de sus marinas mercantes han sido tradicionalmente estratégicas debido a su comercio exterior, ya que permiten impulsar el crecimiento económico del país al que pertenecen.

Es importante destacar que el transporte marítimo no se rige por las leyes y condiciones de cada país. Es una actividad económica que está sujeta a un grado de competencia internacional muy alto.

En otras palabras, las condiciones del transporte marítimo las fija el mercado internacional; por lo tanto, las políticas nacionales tienen la opción de ajustarse o marginarse. Esta es una realidad que debe regir la política marítima de nuestro país, ya que de otra forma difícilmente puede competir en las condiciones prevalentes a nivel internacional.

CUADRO 4.B.3

PRINCIPALES MARINAS MERCANTES DE CARGA GENERAL DEL MUNDO, 1988  
(DE ACUERDO A SU NUMERO DE BUQUES)

Bandera	Total		TONELAJE DE PESO MUERTO TOTAL
	Vapor y Motor		
	No	Tonelaje Bruto	
ALEMANIA DEMOCRATICA		1,442,840	1,800,376
ALEMANIA FEDERAL	1,233	3,817,287	4,984,457
ALGERIA	148	866,891	1,067,551
ARABIA SAUDITA	320	2,289,398	3,802,471
ARGENTINA	461	1,878,673	2,814,008
AUSTRALIA	709	2,376,923	3,648,909
BAHAMAS	672	8,962,892	16,020,794
BELGICA	344	2,188,422	3,400,981
BERMUDAS	118	3,774,298	6,874,182
BRASIL	719	8,122,836	10,103,844
BULGARIA	201	1,392,381	1,984,308
CANADA	1,226	2,902,394	3,379,396
CUBA	412	912,002	1,218,841
CHINA (TAIWANI)	617	4,631,474	6,810,588
CHILE	1,352	18,390,642	32,810,681
DINAMARCA (Y TERRITORIOS)	1,240	4,501,727	6,332,880
EGIPTO	431	1,228,726	1,621,288
EMIRATOS ARABES UNIDOS	241	824,990	1,311,806
ESPAÑA (Y TERRITORIOS)	2,343	4,416,122	7,263,227
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (Y TERRITORIOS)	6,442	20,832,137	29,920,314
FILIPINAS	1,481	9,311,066	15,485,093
FRANCIA (Y TERRITORIOS)	930	4,506,227	6,854,064
GIBRALTAR	107	3,041,813	5,186,814
GRECIA	1,814	21,924,620	28,633,414
HOLANDA (Y TERRITORIOS)	1,286	3,726,464	4,698,468
HONG KONG	384	7,328,984	12,382,110
INDIA	787	6,160,773	9,922,647
INDONESIA	1,738	2,126,015	2,956,574
IRAN	376	4,336,609	7,939,315
IRAQ	136	838,088	1,675,924
ITALIA	1,583	7,794,247	11,867,321
JAPON	9,804	32,074,417	48,413,587
KOREA DEL SUR	1,930	7,333,704	11,524,125
LIBERIA	1,607	48,733,618	98,987,093
LIBIA	107	830,172	1,463,243
MALASIA	498	1,508,166	2,286,811
MALTA	356	2,686,888	4,518,532
<u>MEXICO</u>	859	1,448,335	1,986,347
NORUEGA	2,078	8,360,303	16,236,060
PANAMA	6,022	44,804,071	71,476,002
POLONIA	714	3,489,449	4,668,786
PORTUGAL (Y TERRITORIOS)	306	988,864	1,581,640
REPUBLICA POPULAR DE CHINA	1,841	12,919,876	18,359,663
RUMANIA	662	3,600,736	6,356,547
SINGAPUR	716	7,208,974	11,794,498
TURQUIA	872	3,281,163	5,441,307
U.R.S.S.	8,741	26,783,989	29,199,278
REINO UNIDO (Y TERRIT.)	2,142	8,260,431	11,113,525
VENEZUELA	286	982,117	1,428,829
YUGOSLAVIA	488	3,476,364	5,487,871
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>75,680</b>	<b>403,406,079</b>	<b>637,078,843</b>

FUENTE: LLOYDS REGISTER, 1988.

En México existen, las empresas dedicadas a la actividad marítima presentaban la siguiente situación a finales de la década de los setenta y a finales de la década de los ochenta:

**CUADRO 4.B.4  
COMPARACION ENTRE No. DE BUQUES Y TPM EN 1979 Y 1988**

1979		
Tipo de carga	TPM (miles)	Buques
Seca (Graneles y general)	286	19
Líquidos	786	35
<b>TOTAL</b>	<b>1,072</b>	<b>54</b>
1988		
Tipo de carga	TPM (miles)	Buques
Seca (Graneles y general)	1,018	66
Líquidos	1,629	63
<b>TOTAL</b>	<b>2,647</b>	<b>129</b>

Fuente: SCT, Registro de Flota Nacional mayor de 500 TPM con Bandera Mexicana.

En cuanto al tonelaje de peso muerto de los buques, para 1988 es ligeramente mejor (20,520) que en 1979 (19,800); sin embargo, este tonelaje es relativamente pequeño para las necesidades de comercio exterior mexicano, que requiere buques de altura superiores a las 30,000 toneladas.

## CUADRO 4.B.5

**Estructura de las empresas navieras  
de México al 31/XII/89**

ARMADOR	UNIDADES	TRB*
<b>ESTATALES</b>		
Pemex	46	679,409
Navimín	4	80,078
Setra	8	36,609
Transp. de Sal	8	34,896
Fideicomiso E.M.	1	12,094
<b>PRIVADOS</b>		
T.M.M.	8	188,119
Grupo M. Tolteca	2	35,593
Armamex	6	14,152
Navisur	3	9,976
Tecomar	1	8,375
Cement. Guadalajara	2	6,639
Frigomar	2	5,950
Nav. Cerralvo	1	3,081
<b>TOTALES</b>	<b>92</b>	<b>1,114,971</b>

Fuente: Flota Iberoamericana, 1989.

MARINA MERCANTE MEXICANA DE ACUERDO CON EL  
ULTIMO REGISTRO PUBLICADO POR LA SCT

CUADRO 4.B.6

TIPO DE EMBARCACION	EMBARCACIONES CON BAN- DERA MEXICANA >500 TPM			EN PROCESO DE ABANDERA- MIENTO			T O T A L		
	CANTIDAD	T.R.B.	T.P.M.	CANTIDAD	T.R.B.	T.P.M.	CANTIDAD	T.R.B.	T.P.M.
BUQUE TANQUE	52	753,561	1,199,393	11	228,448	429,225	63	982,009	1,628,618
CARGA GENERAL	20	36,689	71,782	5	54,259	65,553	25	90,948	137,335
GRANELERO	16	294,739	460,567	13	191,256	320,977	31	485,995	781,554
CHALAN	67	90,287	139,414				67	90,287	139,414
TRANSBORDADOR	15	39,585	60,132	2	4,213	10,000	15	48,094	70,132
REMOLCADOR	13	7,004	10,534	26	7,550	8,259	39	14,554	18,793
P/CONTENEDORES	1	8,375	11,804	1	16,517	22,233	2	24,892	34,037
B/ESC/CARGA	2	18,789	28,183				2	18,789	28,183
DRAGA	14	25,793	38,206				14	25,793	38,206
PESCA				1	168	168	1	168	168
ABASTECEDOR				1	96	96	1	96	96
MULTIPROPOSITOS				3	27,522	36,554	3	27,522	36,554
OTROS	22	126,864	177,672	1	199	199	23	127,063	177,871
TOTAL > 500 TONS	237	1,445,567	2,225,436	64	530,228	893,264	301	1,975,797	3,118,700
TOTAL < 500 TONS									1,500,000
GRAN TOTAL									4,618,700

T.R.B.: TONELAJE DE REGISTRO BRUTO

T.P.M.: TONELAJE DE PESO MUERTO

FUENTE: DEPTO. REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL  
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE  
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DATOS AL 30 DE JUNIO DE 1988.

CUADRO 4.B.7.

LA MARINA MERCANTE MEXICANA DURANTE LA DECADA DE  
LOS OCHENTA DE ACUERDO CON LA MARINA MERCANTE  
IBEROAMERICANA:

(Al 1o. de enero de cada año)

Año	Unidades	TRB	% estatal	Edad promedio
1980	73	868,186	66	10.4
1981	71	862,524	79	9.5
1982	84	1'044,887	74	9.7
1983	94	1'263,607	61	10.9
1984	95	1'232,541	63	11.0
1985	97	1'341,748	56	12.3
1986	97	1'316,480	58	11.8
1987	89	1'215,170	64	11.3
1988	90	1'177,148	69	11.4
1989	98	1'192,959	68	10.9
1990	92	1'114,971	77	12.1

Nota: Barcos mercantes de 1,000 TRB en adelante.

La Marina Mercante Mexicana debe, en primera instancia, servir a dos importantes mercados de transporte, que son el de cabotaje (entre puertos nacionales) y el de altura (entre puertos nacionales y extranjeros).

El desarrollo de la Marina Mercante es particularmente necesaria para servir los puertos de nuestro país debido a que:

- a) México cuenta con más de 10,000 km de litorales en ambas costas, siendo éste uno de los más grandes del mundo. En la costa del Golfo y en el Mar Caribe, el sistema de ferrocarriles es deficiente y el sistema de carreteras no cubre la totalidad de la costa atlántica, teniendo que conectar algunos tráficos con el altiplano.
- b) La Península de Baja California no cuenta con sistema ferroviario.
- c) Es conveniente y necesario incrementar el transporte costero o de cabotaje porque no hay necesidad de construir carreteras u otras obras de infraestructura ni de mantenimiento. Además, existen puertos a todo lo largo de las costas y, en algunos casos, los puertos presentan problemas de subutilización.
- d) En caso de que se impulse el tráfico de cabotaje, se abatirían considerablemente los costos de transporte que actualmente apoya en un 80% el autotransporte.

Por otro lado, el tráfico de altura (internacional) es esencial dentro de la estrategia de política económica de México, centrada en la recuperación de la economía con base en el mercado exterior y la inserción de nuestro país en la economía global.

Como lo muestra el cuadro 2.C.1, los principales comercios de México son principalmente con Estados Unidos, el Lejano Oriente y Colombia en la Cuenca del Pacífico y con Europa, Estados Unidos y Brasil por el Atlántico.

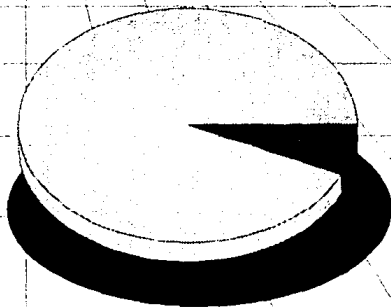
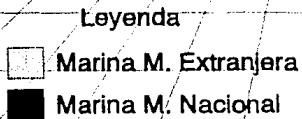
Algunos aspectos concretos que tienden a favorecer el desarrollo de una marina mercante de altura son:

- a) La política de conquistar nuevos mercados por parte de las grandes empresas tanto industriales como de servicios, provoca que se produzcan su bienes en los sitios más productivos y, al considerar al mundo como un solo mercado, se relaciona la ubicación estratégica de nuestro país con su fuerza de trabajo joven, abundante, eficiente y, sobre todo, barata.
- b) Como ha sucedido hasta la fecha, si la política económica de nuestro país sigue provocando confianza por parte de inversionistas nacionales y extranjeros, se continuará con la dinámica actual de producir y agregar valor en México. Mercancías provenientes tanto de la Cuenca del Pacífico como de Europa se pueden producir en volúmenes aún mayores para satisfacer las necesidades del consumo de los países industrializados.
- c) Todo lo anterior provocaría una demanda aún mayor de transporte marítimo, que podría llegar a convertirse en una de las principales fuentes de divisas de nuestra economía. De hecho, el proyecto de hacer un puente terrestre transoceánico en el Istmo de Tehuantepec cobra mayor actualidad en el contexto de las necesidades actuales del comercio mundial.

# LA MARINA MERCANTE NACIONAL

## PARTICIPACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO

(Promedio del periodo 1978-85)



Fuente: Comisión Nacional de la Industria Naval, Fletes que se generan en nuestro país por vía marítima, p. 38



**CUADRO 4.B.8****IMPORTANCIA POTENCIAL DE LOS FLETES MARITIMOS EN EL  
INGRESO DE DIVISAS PARA MEXICO, 1987**

(Millones de dólares)

PETROLEO	8,630
TURISMO	2,275
<u>FLETES MARITIMOS*</u>	<u>1,780</u>
MAQUILADORAS	1,600

\*Generado por fletes de armadores nacionales y extranjeros

Fuente: Informes anuales del Banco de México

Además, la recuperación económica del país en esta década, basada en un mercado externo más diversificado, permite prever un importante crecimiento en los volúmenes de mercancías que demandarán transporte marítimo.

**CUADRO 4.B.9****EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO 1980-1988**

Año	X	M	TOTAL
1980	15,511	18,895	34,406
1981	20,100	23,950	44,050
1982	21,231	14,436	35,667
1983	22,302	8,549	30,851
1984	24,200	11,255	35,455
1985	21,664	13,219	34,883
1986	16,032	11,135	27,167
1987	20,659	12,223	32,882
1988	20,657	18,903	39,560

Fuente: Banco de México.

### C. FLETES DEL COMERCIO DE MEXICO GENERADOS POR VIA MARITIMA

Esta sección está basada en el amplio y detallado trabajo realizado por la Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval en 1987 sobre los fletes que se generan en nuestro país por vía marítima. Cabe destacar que la mayoría de la información contemplada en esta sección es hasta 1985, pero reflejan en buena medida la situación y las tendencias de los fletes generados por vía marítima.

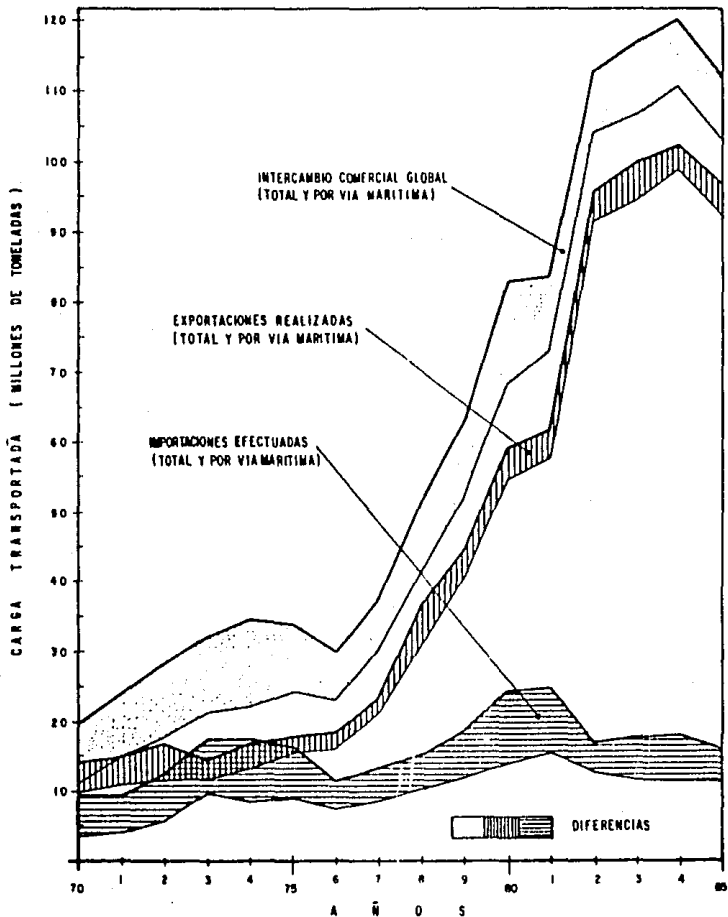
"Como consecuencia del desarrollo económico que ha experimentado el país desde 1970, el transporte marítimo de mercancías se ha incrementado considerablemente. Sin embargo, este crecimiento no ha sido compartido por la marina mercante mexicana, la cual se ha rezagado sensiblemente, respecto a las necesidades que actualmente plantea el país de este servicio".

Durante el período 1970-1985, la participación del comercio exterior de México por vía marítima en la totalidad del comercio exterior del país es cada vez mayor, pasando del 56.8% en 1970 a 92% a 1985:

Así, como se puede observar en esta gráfica, las diferencias entre el comercio exterior de México total y por vía marítima son mínimas:

GRAFICA 4.C.3

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO  
TOTAL Y POR VIA MARITIMA



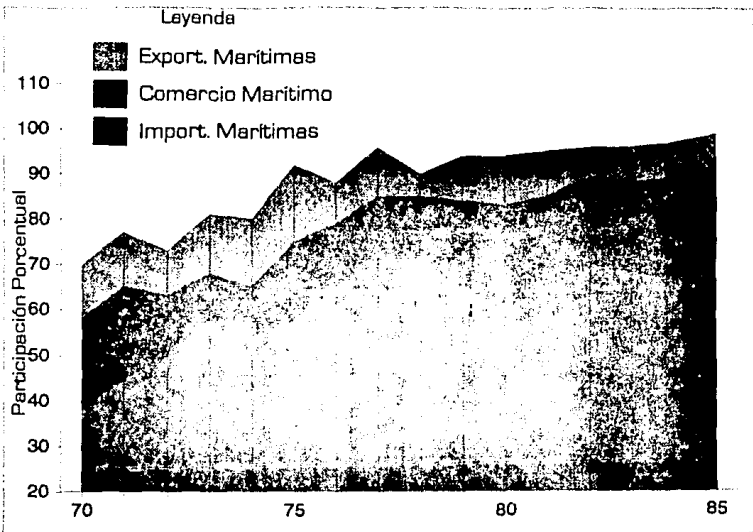
Esto se debe a que, en términos generales, el transporte por vía marítima es el medio más económico para transportar grandes volúmenes de carga a distancias relativamente grandes.

Es indiscutible, por lo tanto, que existe una estrecha relación entre el desarrollo del país y su comercio exterior, lo que permite preveer para el futuro un aumento sostenido en el intercambio de nuestro país por vía marítima.

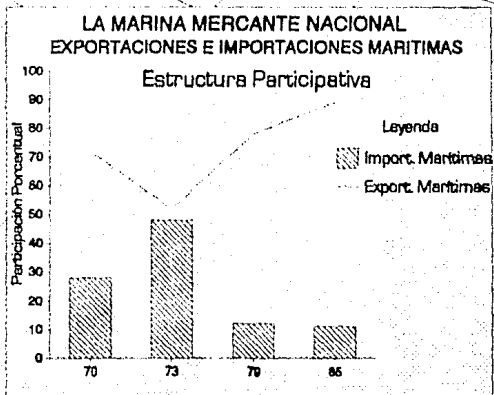
Durante el período analizado (1970-85), las exportaciones marítimas mostraron una tendencia ascendente, pasando de 68.4% del volumen total exportado en 1970 a 95.2% en 1985:

## COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS

Fuente: Comisión Nal. de la Industria Naval, Fletes que se generan en nuestro país por vía marítima, pag. 23



Teniendo la siguiente estructura participativa:



Fuente: Comisión Nal. de la Industria Naval, Fletes que se generan en nuestro país por vía marítima, pag. 27.

### C.1 TENDENCIAS DEL TRANSPORTE DE CABOTAJE.

En cuanto a su volumen, el transporte de cabotaje en México se ha comportado de la siguiente forma durante el período 1979-1985:  
(Miles de toneladas)

CUADRO 4.C.10

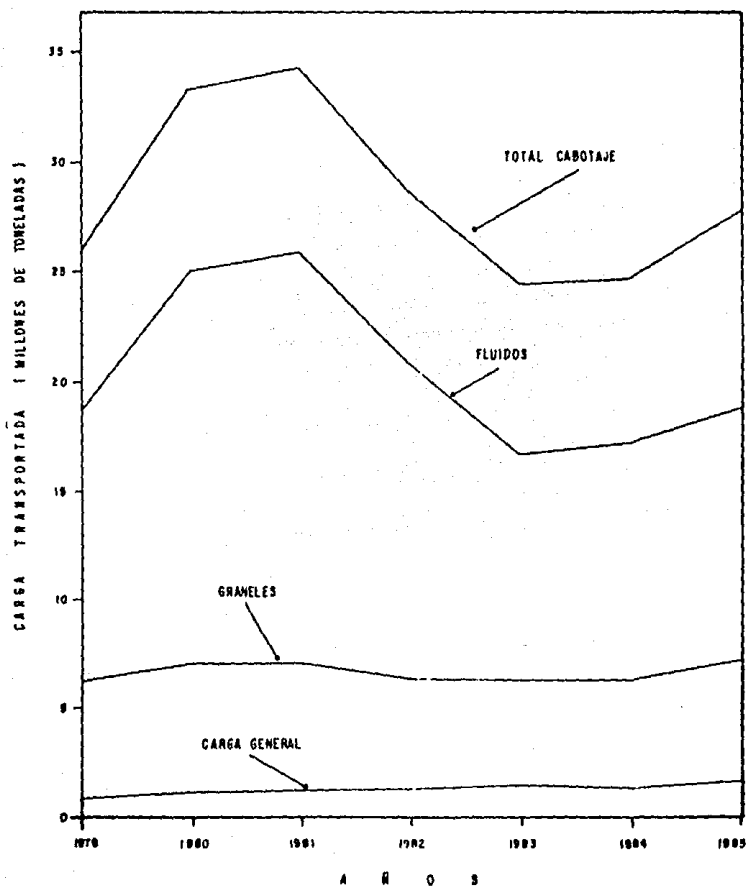
Año	Fluidos	Graneles	Carga Gral.	TOTAL
1979	18,789	6,277	968	26,034
1980	25,082	7,086	1,137	33,305
1981	25,995	7,084	1,182	34,261
1982	20,803	6,335	1,255	28,393
1983	16,690	6,311	1,420	24,421
1984	17,184	6,303	1,292	24,779
1985	18,815	7,283	1,686	27,784

Sólo se consideró el volumen transportado bajo el concepto de "Entradas".

Fuente: Para los años 1979 a 1984, los anuarios de las "Estadísticas del movimiento portuario nacional de carga y buques" y para 1985, el informe estadístico sobre el "Movimiento de carga y buques 1985"; publicados hasta 1981, por la entonces Dirección General de Operación Portuaria y a partir de 1982, por la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario de la Subsecretaría de Operación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En base a la información anterior, podemos observar que del total, los fluidos ocupan el primer lugar, seguidos por los graneles y, finalmente, por la carga general, lo cual es claramente entendible por el desarrollo del transporte terrestre en nuestro país de carga general.

TRAFICO DE CABOTAJE DE MEXICO  
EVOLUCION DE LA CARGA TRANSPORTADA



Fuente: Comisión Nacional de la Industria Naval, p. 31.



Sin embargo, es preocupante la reducida participación de la Marina Mercante Nacional en el transporte marítimo de México:

CUADRO 4.C.11

AÑO	PARTICIPACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO			
	CABOTAJE*		ALTURA	
	MILES DE TONS.	%	MILES DE TONS.	%
1978	32,099	90	4,163	10
1979	37,245	82	3,323	6.55
1980	30,972	53	2,558	3.87
1981	31,784	53	2,139	3
1982	24,124	51	5,710	5.66
1983	28,419	63	4,356	4.2
1984	27,566	60	3,875	3.6
1985	27,370	52	3,271	3.3

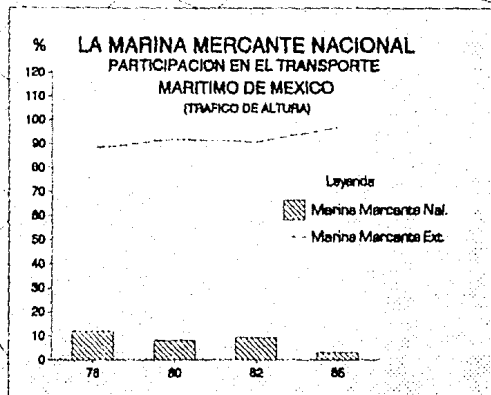
\* Incluye "Entradas" y "Salidas".

Fuente: La información correspondiente a 1978, se obtuvo directamente del Departamento de Sistematización y Estadística de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para los años 1979-84, se asienta la información contenida en los anuarios de las "Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques" y para 1985, la correspondiente a las estadísticas del "Movimiento de Carga y Buques, 1985"; documentos publicados hasta 1981, por la entonces Dirección General de Operación Portuaria de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, a partir de 1982, por la Dirección General citada en el párrafo anterior.

Así, al graficar la participación tan reducida de la Marina Mercante Mexicana en el tráfico de altura Nacional, tenemos que es la siguiente:

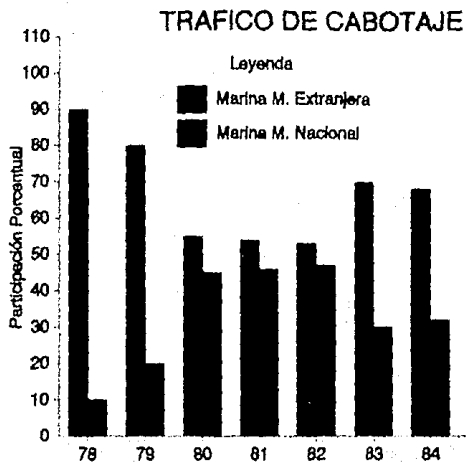
GRAFICA 4.C.7



Fuente: Comisión Nacional de la Industria Naval, Retes que se generan en nuestro país por vía marítima, p. 35, 1987.

# PARTICIPACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO

GRAFICA 4.C.8



Y, por lo referente al tráfico de cabotaje, tenemos que, a pesar de que el 100% debería ser nacional, la situación es la siguiente:

Como se puede apreciar claramente, resulta preocupante apreciar que la participación de la Marina Mercante Mexicana es cada vez menor en ambos tráficos. Así, mientras que en 1978 la Flota Mercante Nacional transportó más de 32.1 millones de toneladas, que representaron el 91% del volumen total manejado, para 1985 sólo movilizó 27.4 millones, es decir, tan sólo el 52.5% de la carga involucrada en el transporte de cabotaje.

"Aunado a lo anterior, se puede observar una participación realmente marginal de la Flota Mexicana en el transporte de la carga de altura que genera el comercio exterior del país". Por lo tanto, la participación ha sufrido reducciones importantes, pasando de 10% en 1978 a tan sólo 3.3% en 1985.

Cabe destacar que, de acuerdo con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas, México tiene derecho a transportar con su flota mercante hasta el 40% de la carga general de su comercio exterior por vía marítima. No obstante lo anterior, la participación de la Flota Mercante Nacional ha resultado ser marginal, representando en 1985 el 12.6% del transporte de graneles agrícolas, el 9.8% de graneles minerales y tan sólo el 1.3% de petróleo y sus derivados.

Al respecto de este último dato, nos ilustra que el petróleo ha sido tradicionalmente transportado por armadores extranjeros, cuando Pemex tuvo la oportunidad histórica, sobre todo a finales de los setenta cuando el mercado era de los vendedores, de formar una sólida flota mercante para vender sus productos al exterior.

Al analizar los volúmenes del transporte marítimo movilizados en el período en cuestión, mientras que en 1980 el tráfico de altura representó dos terceras partes del movimiento total registrado y el de cabotaje una tercera parte; para 1984, el movimiento de altura aumentó hasta 81.3%, quedando tan sólo el 18.7% para el transporte de cabotaje.

ESTRUCTURA DEL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA  
 SEGUN LA CARGA MOVILIZADA POR TIPO DE TRAFICO, 1980-1984  
 (EN MILES DE TONELADAS)

CUADRO 4.C.12

TIPO DE TRAFICO	1980		1981		1982		1983		1984	
	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%
CABOTAJE	33.146	33	34.055	32.5	28.184	21.9	24.319	19	24.672	18.7
ALTURA										
IMPORTACION	13.520	13.6	14.982	14.3	12.267	9.5	11.301	9	11.181	8.5
EXPORTACION	52.536	53	55.808	53.2	88.555	68.6	91.710	72	95.899	73
SUMA	66.056	66.6	70.790	67.5	100.822	78.2	103.012	81	107.080	81
T O T A L	99.202	100	104.845	100	129.007	100	127.330	100	131.752	100

## ESTRUCTURA DEL COMERCIO DE MEXICO POR VIA MARITIMA

SEGUN LOS FLETES GENERADOS POR CADA TIPO DE TRAFICO, 1980-1984

(EN MILES DE DOLARES DE LOS E.U.A.)

CUADRO 4.C.13

TIPO DE TRAFICO	1981		1982		1983		1984	
	FLETE	%	FLETE	%	FLETE	%	FLETE	%
CABOTAJE	214,476	18.43	178,220	19.34	186,545	19.8	162,421	17.1
ALTURA								
IMPORTACION	489,383	42.06	259,374	28.15	227,378	24.1	250,629	26.3
EXPORTACION	459,753	39.51	483,910	52.51	528,035	56.1	541,838	56.7
SUMA	949,136	81.57	743,284	80.66	755,412	80.2	792,467	83.0
T O T A L	1,163,611	100.00	921,503	100.00	941,957	100	954,888	100

CUADRO 4.C.14

ELENCO DE BARCOS MERCANTES DE 1000 TRB EN ADELANTE AL  
1o. DE ENERO DE 1990

BARCO/ ARMADOR	TIPO	AÑO	TRB	TPM
ABKATUN, PEMEX	GASERO	80	35129	47232
ALVARO OBREGON, PEMEX	B. TANQUE	68	12753	21839
ATLAHUA, NAVIMIN	GRANELERO	68	14319	22579
AZTECA, SETRA	TRANSBORDADOR	75	6867	1476
BACAB, PEMEX	B. TANQUE	76	18650	30553
BENITO JUAREZ, PEMEX	B. TANQUE	68	12759	21824
BENITO JUAREZ, SETRA	TRANSBORDADOR	72	3050	464
CANTARELL, PEMEX	GASERO	80	35129	47232
CECO, ARMAMEX	BARCAZA	88	1221	3080
CEMENTOS CALIFORNIA CC-11, CEMENTOS GUADALAJARA	BARCAZA	82	4814	7221
CEMENTOS CALIFORNIA CC-5, CEMENTOS GUADALAJARA	BARCAZA	75	1825	2738
CHAC, PEMEX	B. TANQUE	77	18791	30553
COLIMA, TMM	MULTIPROPOSITO	85	29983	46650
CONTOY, NAVISUR	CARGUERO	84	2497	4440
COROMUEL, SETRA	TRANSBORDADOR	73	7234	1260
DE SAL 1, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	66	4107	6450
DE SAL 2, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	66	4280	6450
DE SAL 3, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	66	4280	6450
DE SAL 4, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	66	4280	6450
DE SAL 5, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	68	4025	6450
DE SAL 6, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	68	4025	6450
DE SAL 7, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	80	4000	6550
DE SAL 8, TRANSP. DE SAL	BARCAZA	77	5899	8000
DOMAR, ARMAMEX	BARCAZA	77	1221	3164
EMILIANO ZAPATA, PEMEX	GASERO	70	2841	2956
FRANCISCO J. MUJICA, PEMEX	B. TANQUE	73	14744	21705
GUADALUPE VICTORIA II, PEMEX	B. TANQUE	83	26660	45350
GUAYCURA, SETRA	RO-RO	73	4697	3288
INDEPENDENCIA, PEMEX	B. TANQUE	74	14750	22048
JALISCO, TMM	CARGUERO	79	16150	22270
JOSE COLOMO, PEMEX	GASERO	80	15819	20640
JOSE MARIA MORELOS, PEMEX	B. TANQUE	67	12763	21797
KAREN, FRIGOMAR	FRIGORIFICO	87	2975	2912
LA PAZ, SETRA	TRANSBORDADOR	64	3773	794
LAZARO CARDENAS II, PEMEX	B. TANQUE	83	26660	45350
LORETO, SETRA	RO-RO	77	2905	4450
MACELTEPETL, ARMAMEX	BARCAZA	67	1828	2997
MANUEL AVILA CAMACHO, PEMEX	B. TANQUE	73	14749	22048

ELENCO DE BARCOS MERCANTES DE 1000 TRB EN ADELANTE AL  
1o. DE ENERO DE 1990 (CONTINUACION)

BARCO/ ARMADOR	TIPO	AÑO	TRB	TPM
MARIANO ESCOBEDO, PEMEX	GASERO	67	7992	9550
MARIANO MOCTEZUMA, PEMEX	B. TANQUE	74	14750	22048
MELCHOR OCAMPO, PEMEX	B. TANQUE	68	12761	21727
MERIDA, TMM	CARGUERO	79	16843	23580
MITLA, TMM	MULTIPROPOSITO	85	29983	46650
MONTERREY, PEMEX	GASERO	79	34568	40605
MONTERREY, TMM	MULTIPROPOSITO	88	31430	41771
MORELOS, TMM	MULTIPROPOSITO	88	31430	41771
NAUTICAS MEXICO, FIDEICOMISO E.N.	CARGUERO	81	12094	12796
NEVADO, ARMAMEX	B. TANQUE	81	3333	5374
NUEVO LAREDO, PEMEX	GASERO	78	16404	17364
NUEVO PEMEX I, PEMEX	B. TANQUE	87	26660	45705
NUEVO PEMEX II, PEMEX	B. TANQUE	87	26660	45705
NUEVO PEMEX III, PEMEX	B. TANQUE	87	26660	45705
OTOPAN, NAVIMIN	B. TANQUE	65	11867	23428
PARICUTIN, ARMAMEX	B. TANQUE	81	3333	5374
PEMEX 570, PEMEX	BARCAZA	68	1195	1400
PEMEX 571, PEMEX	BARCAZA	68	1195	1400
PEMEX 574, PEMEX	BARCAZA	72	1250	1400
PEMEX 575, PEMEX	BARCAZA	76	1380	2162
PEMEX 576, PEMEX	BARCAZA	76	1380	2162
PEMEX 577, PEMEX	BARCAZA	76	1380	2162
PEMEX 578, PEMEX	BARCAZA	76	1380	2162
PEMEX 579, PEMEX	BARCAZA	82	1380	2162
PEMEX 580, PEMEX	BARCAZA	82	1380	2162
PEMEX 581, PEMEX	BARCAZA	82	1380	2162
PEMEX 582, PEMEX	BARCAZA	82	1380	2162
PEMEX 583, PEMEX	BARCAZA	82	1380	2162
PLAN DE AYALA, PEMEX	B. TANQUE	68	12753	21689
PLAN DE GUADALUPE, PEMEX	B. TANQUE	67	12763	21760
PLUTARCO ELIAS CALLES, PEMEX	B. TANQUE	68	10086	17473
POCATEPETL, ARMAMEX	B. TANQUE	72	3216	4849
PUERTO VALLARTA, SETRA	TRANSBORDADOR	74	7005	1215
QUETZALCOATL, PEMEX	PETROLERO	79	27759	44690
REFORMA, PEMEX	B. TANQUE	74	14744	21704
REVOLUCION, PEMEX	B. TANQUE	75	14744	21704
REYNOSA, PEMEX	GASERO	79	34568	40605
SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, PEMEX	PETROLERO	76	31828	56746



ELENCO DE BARCOS MERCANTES DE 1000 TRB EN ADELANTE AL  
1o. DE ENERO DE 1990 (CONTINUACION)

BARCO/ ARMADOR	TIPO	AÑO	TRB	TPM
SETRA III, SETRA	TRANSBORDADOR	85	1078	764
SISAL, NAVISUR	CARGUERO	70	3937	6167
SONORA, TMM	CARGUERO	79	16150	22522
TABASCO, TMM	CARGUERO	80	16150	22522
TELCHAC, NAVISUR	CARGUERO	55	3542	5826
TENOCH, NAVIMIN	GRANELERO	77	39573	62989
TEPATL, NAVIMIN	B. TANQUE	88	14319	20800
TEPOZTECO, NAV. CERRALVO	BARCAZA	71	3081	4895
TEPOZTLAN, GRUPO M TOLTECA	GRANELERO	74	17792	29015

## CAPITULO V

### UN MODELO DE DESARROLLO PARA LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Este capítulo señala la forma en la que el Gobierno Mexicano ha realizado una estrategia de apoyos e incentivos poco consistentes en un giro en el cual la capitalización es lenta y los beneficios que conlleva para el comercio exterior son alentadores. Después del petróleo y el turismo, el ingreso por fletes marítimos podría ocupar el tercer lugar en entrada de divisas para la economía mexicana.<sup>72</sup> Dentro de los apoyos, resulta importante señalar que, por lo que toca a financiamientos, el negocio naviero generalmente recurre a créditos en dólares los cuales, tomando en cuenta la tasa de interés y el diferencial inflacionario, son mucho más atractivos que el CPP nacional,<sup>73</sup> por lo que un apoyo financiero requeriría condiciones mejores a las prevalcientes no en el mercado nacional, sino en el internacional.

#### A. NECESIDAD DE APOYO GUBERNAMENTAL

##### 1. SITUACION EN OTROS PAISES

En términos generales, podríamos hablar de cuatro tipos de países en cuanto a desarrollo marítimo:

a) Países petroleros. Son aquellos que cuentan con grandes excedentes de petróleo y lo exportan. A pesar de que la URSS y los EU son los principales productores, los principales exportadores son Arabia Saudita, Irán, Iraq y México, en ese orden.

b) Países con bandera de conveniencia. Son aquellos países que cuentan con registros que otorgan todo tipo de facilidades legales y fiscales para que sean "convenientes" a buques de otros países. Liberia, Panamá, Bermudas, Singapur y Bahamas son de los principales países en este régimen. El costo de tener un buque registrado bajo bandera de conveniencia suele ser muy reducido, por ejemplo, de 2 a 3 mil dólares por registro y sobre .20 de dólar por tonelada de registro neto al año más otros 2,000 por gastos diversos. Otro aspecto muy importante es la libertad que ofrecen los registros abiertos para contratar tripulaciones y esto, obviamente, repercute en costos menores y mayor competitividad.

c) Países desarrollados. En esta clasificación se agrupan las flotas de los países europeos, americanos y asiáticos con gran tradición naviera como son, entre otros, los escandinavos, Grecia, Inglaterra y Japón.

---

<sup>72</sup>Véase el cuadro 4.B.8.

<sup>73</sup>Por ejemplo, durante 1989, el CPP en México fue de 44.61, comparado con la tasa LIBOR a diciembre de 1989 (8-1/4 para las inversiones a 3 meses) más el deslizamiento del dólar durante dicho año (16.89%), nos da un diferencial de 19.47% en favor de un crédito en el exterior.

d) Países en desarrollo. Entre este grupo de países destacan las naciones latinoamericanas como Brasil, Argentina, Colombia, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela.

Los países que se interesan en desarrollar su marina mercante utilizan varios tipos de incentivos y, entre los más comunes, encontramos los siguientes:

1) **FINANCIEROS**, con créditos en condiciones preferenciales con respecto al mercado de capitales internacional. Por ejemplo, créditos blandos, avales o garantías, subsidios en las tasas de interés para la construcción y/o compra de buques, plazos preferenciales, etc.

2) **FISCALES**, que van desde otorgar incentivos como reducciones e incluso exenciones del Impuesto Sobre la Renta (ISR), IVA, u otros impuestos; depreciación acelerada e incentivos a embarcadores en caso de contratar navieras nacionales.

3) **RESERVA DE CARGA**. Existen leyes que obligan a que un determinado porcentaje de la carga de cabotaje y altura sea transportado por la marina mercante nacional; otras sobre la exclusividad en el tráfico de cabotaje; convenios entre dos o más países, etc.

4) **SUBSIDIOS DE OPERACION Y A LA CONSTRUCCION**. En la operación pueden incluir amortización de las pérdidas, precios reducidos en combustibles y/o en los servicios portuarios. En los de construcción, incluyen créditos blandos incluso para armadores extranjeros, precios preferenciales en materias primas como el acero, etc.

Para países en desarrollo, préstamos blandos (80% del valor a 8% anual por 10-14 años), reserva de carga, subsidios hasta de un 10% en la construcción.

Para los países petroleros, existieron grandes subsidios hasta mediados de los ochenta en la construcción de buques (más del 60%), pago de impuestos con tasas preferenciales, reservas de cabotaje y exención en el pago del IVA.

Los países desarrollados también cuentan con marcos de estímulos muy atractivos. Por ejemplo, préstamos hasta por el 85% de los costos, reserva de cabotaje, depreciación acelerada y, a últimas fechas, han creado una especie de registro similar a una "bandera de conveniencia" para países desarrollados como es el caso de Inglaterra con la Isla del Hombre, en el que los estímulos son aún mayores.

Para mencionar casos concretos, Estados Unidos, Argentina, Holanda y Brasil son los países que cuentan con mayores subsidios directos sobre la construcción de buques. En cuanto a préstamos para el mismo propósito, India, Argentina, Corea, Canadá, Brasil, Estados Unidos, Holanda, Noruega, Grecia, España y Japón cuentan con porcentajes muy atractivos, siempre superiores al 70%.

Por lo que toca a la depreciación acelerada, países como Corea, Canadá y Noruega cuentan con esquemas favorables.

Sin embargo, para los tres casos anteriores (subsidios y préstamos para la construcción y

depreciación acelerada) en México simplemente no existen dichos incentivos.

## 2. ANALISIS DE INCENTIVOS EXISTENTES EN MEXICO

### ANTECEDENTES

Los esquemas que hemos descrito en el apartado anterior no fueron tomados al azar ni se deben a situaciones favorables. Las grandes flotas de los países interesados en fomentar su comercio exterior han contado tradicionalmente con una gran variedad de apoyos de sus gobiernos, sin los cuales, difícilmente hubiera sido posible que alcanzaran el desarrollo que tienen en la actualidad.<sup>4</sup>

En este contexto, México debe afinar su política de desarrollo marítimo que estimule decidida y sostenidamente el crecimiento y consolidación de una flota mercante que, en primera instancia, cubra la mayor parte de los requerimientos de transporte nacional, tanto de cabotaje como de altura.

Como se analizará en este apartado, a pesar de lo anterior, las medidas que se han venido tomando para la modernización de la economía mexicana a partir de 1989 parecen ir en sentido contrario en cuanto al fomento de la marina mercante.

### SINTESIS DE ESTIMULOS MARITIMOS EN MEXICO HASTA 1988

1. FINANCIEROS. Nunca han existido.
2. FISCALES. El 28 de agosto de 1975 se publicó en el Diario Oficial un Acuerdo Presidencial que devolvía a los armadores mexicanos, mediante los CEDIS, los impuestos que causaban las actividades de transporte marítimo. El 26 de noviembre de 1980 se reemplazó a los CEDIS por los CEPROFIS (Certificados de Promoción Fiscal). Este decreto establecía otro tipo de estímulos, como obtención de un crédito contra impuestos federales por el 20% del costo de adquisición de buques, maquinaria y equipos nuevos o de segunda mano. Para los importadores

---

<sup>4</sup>En una entrevista realizada por el Universal el 22 de abril de 1990, el Sr. Jesús Arriaga, Vicepresidente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, señaló que "todas las flotas navieras del mundo están subsidiadas, excepto las de México que, aparte de los obstáculos que les pone el gobierno Federal, tienen que soportar 4 sindicatos (pilotos, marineros, motoristas y oficiales), lo que ha originado su quiebra".

mexicanos, se decretó un crédito contra impuestos federales por un 10% del flete. El 13 de marzo de 1985 se otorgaron nuevos estímulos fiscales.

A partir de 1988 se cargó un impuesto del 10% ad valorem sobre la importación de embarcaciones.

### 3. RESERVA DE CARGA.

Desde 1980 existe la disposición de reserva de carga de cabotaje al 100%, aunque no opera en dicho porcentaje porque la oferta de armadores nacionales no es suficiente. Adicionalmente, de ocho convenios bilaterales de carga suscritos a la fecha, sólo dos en carga general funcionan efectivamente (Brasil y España).

### 4. SUBSIDIOS A LA OPERACION Y A LA CONSTRUCCION

De 1975 a 1985 se aplicó un 50% de subsidio en el costo de combustible. A partir de 1986 dejó de operar dentro del contexto de aplicación de precios reales en el combustible. Adicionalmente, nunca han existido subsidios por déficit de operación, a excepción del armador estatal Navimsa, ni subsidios para la construcción.

Como se puede observar, no ha existido una política fiscal sostenida para la marina mercante, ya que la aplicación de algún estímulo o subsidio generalmente es aislado o reemplaza a otro que ha dejado de tener vigencia.

Sin embargo, es importante destacar el decreto del 13 de marzo de 1985 en el que, además de reinstalar los CEPROFIS que habían sido derogados en 1983, otorgaba nuevos estímulos fiscales para fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional. Incluía la obtención de un crédito contra impuestos federales por un 10% del costo de adquisición de los buques, maquinaria y equipos. También se otorgó un crédito contra impuestos federales, equivalente al 10% sobre el importe de reparaciones de embarcaciones propias. Por último, se otorgaba a los importadores que usaran armadores nacionales, un crédito del 10% sobre el costo del flete.

Además, se acordaron apoyos tanto del Gobierno Federal como de los armadores privados:

Se estableció el marco fiscal de apoyo descrito anteriormente y se creó el mecanismo del Padrón de Abanderamiento. Hubo ampliaciones en las escuelas náuticas en Tampico, Mazatlán y Veracruz y se hicieron inversiones en el Buque "Escuelas Náuticas de México".

Por su parte, los armadores privados realizaron inversiones importantes en la adquisición y construcción de barcos, como se muestra en el siguiente cuadro:

CRECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA		
AÑO	TPM	% ANUAL
1970	478,000	
1980	1'072,000	8%
1985	1'453,000	6%
1988	2'647,000	21%
1990	1'114,971	-58%

Fuente: SCT. Para 1990, el IEMMI, con buques mayores de 1000 TRB.

CRECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA POR TIPO DE CARGA ENTRE 85 Y 88		
	1985	1988
	No. de buques/TPM*	
Carga seca	32/415	66/1018
Fluidos	45/1038	63/1629

\* Miles de TPM

Fuente: SCT, incluye buques del padrón de abanderamiento.

Como se puede observar, durante este período (85-88) que tuvo congruencia en la política de apoyos e incentivos a la marina mercante mexicana, el número de buques registrados con bandera mexicana pasó de 77 a 129 y en cuanto al tonelaje de peso muerto, pasó de 1'453,000 a 2'647,000, pero a partir de las nuevas modificaciones en la estructura de la política mercante, la flota disminuyó de mediados de 1988 a principios de 1990 en un 58%.

De acuerdo con la información proporcionada por la SHyCP, de 1985 a 1988, fecha en que se suspendieron los apoyos a la marina mercante, la inversión fiscal de aproximadamente 38,000 millones de pesos, generó una inversión superior a los 300,000 millones de pesos.

Así, de dicha inversión fiscal de 38,000 millones de pesos, el 67% se aplicó a la adquisición de 25 buques, maquinaria y equipo; el 16.2% se utilizó en la contratación de servicios de armadores nacionales; el 7.3% por concepto de arrendamientos; el 6% en la reducción del ISR

sobre bienes tangibles relativos a la prestación del servicio de transporte y el 3% para la compra de bienes relacionados a la prestación del servicio marítimo.

## SITUACION ACTUAL

La entrada de la nueva administración del poder ejecutivo, a partir de diciembre de 1988 ha cambiado la estrategia de política económica hacia el sector marítimo.

No sólo se derogaron incentivos como los CEPROFIS y subsidios en los precios de los combustibles para embarcaciones nacionales, sino que además se tomaron ciertas medidas (por ejemplo, la miscelánea fiscal para 1989 y 1990) que han provocado una total desincentivación del desarrollo marítimo.

1. Impuesto al Activo de las Empresas. A pesar de que la actividad de los armadores es intensiva de capital, ya que el costo de capital llega en algunas ocasiones a ser mayor del 45% de los costos fijos de una naviera, siendo los márgenes de utilidad muy reducidos debido a la fuerte competencia internacional, el nuevo esquema del gravamen de impuesto mínimo del 2% al activo ha desincentivado en forma cada vez más creciente el número de buques registrados con bandera mexicana.

Además, es importante señalar que dicho impuesto no existe en otros países con navieras importantes, colocando al armador mexicano en desventaja dentro de una actividad que se rige por el mercado internacional.

2. Impuesto Ad Valorem a la importación. A partir de finales de 1988 se aplica un impuesto del 10% sobre el valor de la embarcación importada que tengan más de 35 metros de eslora. Aunque la justificación oficial es que esta medida apoya el crecimiento de astilleros nacionales, es claro que para el caso de embarcaciones de gran calado (de 25,000 TPM y mayores), ni siquiera existen en México astilleros que puedan realizar dichas construcciones.<sup>43</sup> Nuevamente, dicho impuesto representa un costo adicional para el armador mexicano que lo coloca en desventaja con el armador extranjero y tiende a restarle competitividad.

3. Retiro de subsidios. En 1987 se suspendieron los CEPROFIS y desde 1986 el precio de los combustibles para embarcaciones con bandera mexicana pasó a ser el mismo que para las demás embarcaciones.

4. Impuesto del 21% sobre fletamentos. En caso de que un armador decida fletar un buque, el impuesto sobre dicho costo es del 21%.

A todo lo anterior hay que agregar el hecho de que no existen financiamientos preferenciales para el desarrollo de la marina mercante nacional, lo que hace aún más difícil para esta

---

<sup>43</sup>De hecho, de acuerdo con el IEMMI, de la totalidad de la flota mexicana de calado mayor de 1000 TRB (1'114,971), tan sólo 125,756 TRB corresponden a buques construidos en astilleros nacionales, lo que representa tan sólo un poco más del 10%.

actividad competir a nivel internacional y responder a los crecientes requerimientos del comercio exterior mexicano.



## B. ENCUESTA REALIZADA A EXPERTOS EN MATERIA MARITIMA.

Esta sección se realizó por medio de una encuesta que se hizo entre personas conocedoras de la marina mercante y su entorno socio político en nuestro país.

Debido a que la mayoría de las personas accedieron a la entrevista sobre la base de que sus nombres no aparecieran en este trabajo, nos limitaremos a decir que se incluyeron, entre otras, funcionarios públicos del área de transporte marítimo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ejecutivos del más alto nivel de compañías navieras y asesores marítimos.

Por otro lado, hubo personas que sí accedieron a que se conociera su nombre, como el Lic. Juan Carlos Merodio, ganador del premio "Dr. José Luis Rebollo" a la mejor tesis sobre Derecho del Mar y Derecho Marítimos en 1987, otorgado por la UNAM y el Premio Nacional de Investigación para el Desarrollo Marítimo "Dr. Raúl Cervantes Ahumada" en la categoría de legislación marítima otorgado por la SEP en 1988. También accedió a una entrevista el Lic. Arturo Alcázar, Director General de la Cámara Nacional de Transporte Marítimo.

En resumen, se trató de incluir a expertos académicos, funcionarios públicos, asesores privados y ejecutivos de empresas navieras de tal forma que pudieramos tener la opinión de los distintos sectores involucrados en este tema de desarrollo marítimo.

A continuación señalaremos algunas de las cuestiones que se trataron en las entrevistas y el sentir de los entrevistados al respecto, sobre todo con el objeto de conocer qué opiniones existen en el ambiente marítimo sobre situaciones concretas que existen en nuestro país en la actualidad.

### REGISTRO MARITIMO EN MEXICO

La opinión general se inclina porque México adquiera un régimen de registro de bandera similar al de Inglaterra y de Portugal, en donde sin ser un registro del tipo de "bandera de conveniencia", es lo suficientemente flexible como para que los armadores nacionales deseen registrar sus embarcaciones en su mismo país, debido a que el marco fiscal y de derechos es más accesible y, al mismo tiempo, le otorga al país un mayor control sobre su marina mercante e ingresos adicionales que fluyen a otros países.

Por ejemplo, podría existir un registro más abierto y accesible de buques con bandera mexicana (en cuanto a impuestos y ciertos requisitos en caso de contratación de personal extranjero) en la Isla de Cozumel el cual, al mismo tiempo, le daría ingresos adicionales a esa isla.

Otra sugerencia es que México cuente con un registro doble, Mexicano y de un país con bandera de conveniencia, ya que de esta forma es mucho más fácil obtener una hipoteca en los mercados internacionales.

### EL PAPEL DEL GOBIERNO COMO EMPRESARIO MARITIMO (ARMADOR)

Incluso gente del propio gobierno coincide con el hecho de que la actividad marítima es muy especializada y de inversión de capital extensivo por lo que no es muy recomendable que el

Gobierno entre en este tipo de actividad.

De hecho, en base a la experiencia histórica al respecto, el papel del Gobierno no sólo en México, sino en otros países, ha sido nefasta. Se mencionaron casos como el de Navimín y el de Pemex.

#### INCENTIVOS QUE FAVOREZCAN EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE

En definitiva, los incentivos que existieron hasta 1988 tuvieron cierta coherencia, pero este sexenio ha pasado ha demostrar lo que ha ocurrido en la historia de los incentivos gubernamentales al desarrollo de la marina mercante nacional: han sido sumamente inconsistentes.

Tomando en cuenta la importancia que tiene el hecho de que México cuente con una marina mercante fuerte y sana redonda directamente en beneficio de la economía mexicana, sobre todo en el contexto de la política económica adoptada por la presente administración, que consiste en la apertura de las fronteras y en el crecimiento de la economía basado en el comercio exterior.

Además de los incentivos fiscales que debería tener el negocio marítimo (incluso siendo la excepción del régimen del impuesto del 2% al activo de las empresas), el gobierno debería darle preferencia real a transportar sus mercancías (granos, petróleo, etc.) por navieras nacionales, situación que no sucede y provoca que gran parte de los casi 2,000 millones de dólares que se pagan en fletes salgan del país.

#### PROBLEMAS TECNICO/ ADMINISTRATIVOS/ EDUCATIVOS DEL PERSONAL MARITIMO

Acorde con la realidad nacional, el personal dedicado a actividades marítimas, tanto embarcado como en puerto y administrativo, sufre de graves deficiencias en su preparación.

Empresas como TMM envían a su personal embarcado a un curso de un año en Inglaterra para capacitarse en el manejo de sus buques.

En cuanto al personal administrativo, la falta de conocimiento en aspectos como computación, inglés, comercio exterior, seguros, etc., provoca que también deban ser capacitados en esta especialidad antes de que puedan ser realmente productivos en su actividad.

#### OTROS COMENTARIOS

La mayoría de los entrevistados coincidió en que el problema de que México no sea una potencia mercante, a pesar de su privilegiada ubicación geográfica en medio de los dos océanos más comerciales del mundo, radica en sus antecedentes históricos en los que la actividad económica ha tendido a centralizarse en el Altiplano y a exportar por tierra a los Estados Unidos.

En otras palabras, México no tiene cultura marítima. No se le ha dado la importancia a los recursos, alimentos y posibilidades científicas que el mar ofrece.

Por lo tanto, no es de extrañarse que todos los problemas que se señalan en esta tesis sean resultado de que en México se le ha dado la espalda al mar en vez de iniciar, como lo propuso Ruiz Cortines, la marcha hacia el mar y resolver muchos de los problemas que nos aquejan y que otras naciones han podido superar porque han decidido darle la importancia al mar que éste merece.

De hecho, para algunos, la situación de México es natural si se toma en cuenta nuestra historia, pues incluso en la época de la Colonia el Rey de España prohibió que México comerciara "tanto" con Asia y otros países, porque esto iba en perjuicio de la metrópoli.

Después, en el México independiente, nuestro vecino del norte pasó a monopolizar nuestro comercio y, debido a la extensa frontera terrestre, nunca se favoreció el desarrollo de una marina mercante.

## **CONCLUSIONES**

**"No es ninguna novedad para nosotros el saber que los mexicanos hemos descuidado en forma alarmante todo lo relacionado con el mar, hemos vivido una vida continental e interna, abandonado el peso del transporte marítimo en las potencias extranjeras que nunca se han preocupado porque el servicio nos beneficie y desarrolle nuestro comercio exterior".**

**José Salgado**

Debido a los elementos desarrollados e investigados en esta tesis, decidimos dividirlos en generales y particulares. En realidad, los generales son tan sólo el resumen de la situación que en la actualidad vive el desarrollo de la MMM, destacando el hecho de que no hemos sido capaces de desarrollar, como cultura, el crecimiento de la actividad mercante.

En cuanto a los individuales, señalamos los elementos concretos que han favorecido y perjudicado al desarrollo de la marina mercante y algunas sugerencias para que esta situación pueda cambiar.

## A) GENERALES

Es innegable que, desde tiempos de los Aztecas, no han existido motivaciones suficientes para desarrollar la actividad mercante.

Para los Aztecas, Mayas y otras culturas precortesianas, el comercio e intercambio cultural difícilmente se dio a través del mar. Una vez que España conquistó el territorio que hoy ocupa México, si bien se desarrolló una marina de guerra y mercante, ésta respondió a la necesidad de abastecer y comunicarse con la metrópolis y no fomentó que los habitantes de los nuevos territorios desarrollaran habilidad y destreza sobre esta actividad.

Al triunfo de la Independencia, México se vio envuelto en un sinnúmero de luchas internas que tampoco le permitieron incrementar substancialmente el comercio con otras latitudes por vía marítima. Incluso en los casos en los que así fue, como por ejemplo con Inglaterra y Francia, normalmente dichos países realizaban la transportación de los bienes que se comerciaban.

El Porfiriato, como período de paz y cierto progreso, empezó a crear las condiciones para que se desarrollara una marina mercante, pero la mayor parte de los esfuerzos en este sentido de poco o nada sirvieron ya que al levantamiento revolucionario todo quedó reducido a chatarra inservible o con costos de reparación tan altos que los gobiernos formados a raíz del triunfo revolucionario no consideraron como prioritarios y, nuevamente, se volvió a empezar de prácticamente cero.

A partir del período de paz y de crecimiento económico conocido como desarrollo estabilizador, nuevamente se hicieron esfuerzos por desarrollar la MMM, con desarrollos tan elogiables como el Grupo Transportación Marítima Mexicana y otras compañías de menor calado, como es el caso de Tecomar.

Es importante señalar la oportunidad histórica que se perdió cuando el precio del petróleo era dominado por los productores y PEMEX pudo haber desarrollado una sólida flota mercante que pudiera captar las divisas por concepto del transporte del crudo.

## B) PARTICULARES

### 1. POLITICA GUBERNAMENTAL.

Hacemos referencia a este aspecto porque consideramos que es el más importante.

Si bien es cierto que en la administración 82-88 la política para el fomento de la MMM fue aceptable, distó mucho de ser la más propicia, a pesar de haber sido una de las mejores que hemos tenido en el México moderno.

Como tuvimos la oportunidad de compararlo con otros países en donde el crecimiento de la marina mercante es prioritario, nos queda un largo camino por recorrer para que la política de desarrollo mercante pueda dar por resultado en el crecimiento que nuestro país necesita y necesitará en el futuro cercano, de acuerdo con las perspectivas de crecimiento comercial a nivel internacional que aspira a tener nuestra política económica.

La primera crítica se refiere a una terrible inconsistencia en la política de fomento mercante que si algo ha provocado es incertidumbre en el medio mercante y costos incrementados que hacen cada vez más difícil competir a nivel internacional.

Por otro lado, el apoyo fiscal ha sido insuficiente y ahora es aún peor, lo que ha favorecido que sólo sobrevivan los más fuertes, los cuales cuentan con la capacidad para abrir subsidiarias en el extranjero.

Es dramático cómo el registro de buques con bandera mexicana ha disminuido a raíz del impuesto del 2% sobre los activos fijos de las compañías pues, en el caso de las compañías navieras, se enfrentan a una férrea competitividad que reduce sus márgenes de utilidad, son negocios que requieren de una gran inversión de capital y, además, se ven puestos en desventaja con impuestos que en otros países no paga la competencia.

Además de otros impuestos, no existe una política de fomento fiscal consistente que, si bien en algún tiempo lo fueron los CEPROFIS (o antes los CEDIS), ya no existen tales incentivos y ese van en perjuicio del crecimiento del sector.

Por si todo lo anterior fuera poco, existe un impuesto por no construir buques en astilleros mexicanos cuando sólo las compañías paraestatales compran algunos de sus buques en astilleros mexicanos y ningún armador privado lo hace en el país, sobre todo después de cierto calado.

### BANDERA DE CONVENIENCIA

Este es un tema que para algunos es delicado, pero que es necesario exponer sus pros y contras.

Para muchas personas el hecho de que México se convierta en un país con "bandera de

conveniencia" atenta contra la soberanía de nuestro país, pues implica que nuestra bandera ondee en embarcaciones de cualquier país.

Sin embargo, y si dejamos por un momento a un lado lo anterior, lo cierto es que México está perdiendo el pago de impuestos de su propia flota, ya que la mayoría de la flota privada se encuentra de dos años a la fecha bajo otras banderas.

Además de dicho impuesto que no se recibe, se desaprovecha el hecho de que México podría entrar con ventaja al mercado de los países con "bandera de conveniencia" por su historial de seriedad y estabilidad política, lo que lo haría más "conveniente" que otros países que actualmente tienen un régimen de "bandera de conveniencia".

En términos económicos le cuesta a México que su propia flota no tenga bandera mexicana y le cuesta aún más la gran cantidad de buques que se podrían registrar bajo bandera mexicana, ya que para países como Liberia, cuya flota registrada es la mayor del mundo, uno de sus principales ingresos de divisas lo representa el registro y cuotas de buques bajo su bandera.

En fin, si muchos tabúes se han eliminado en los últimos años, como el absurdo proteccionismo que ciertamente provocó un crecimiento económico limitado, esta es una cuestión que debería ponerse a consideración de las cámaras para que se analicen los pros y contras y tomar una decisión.

Esta decisión en cuanto cambiar el régimen de abanderamiento en nuestro país puede ser similar a los realizados por Inglaterra y Portugal, en los que se propone que por lo menos la flota nacional esté registrada en su propio país, dándole ciertos incentivos fiscales y de nacionalidad de tripulación en casos excepcionales a cambio de tener mayor control sobre la marina mercante nacional y, por otro lado, generar ciertos ingresos que podrían favorecer alguna parte específica del país, como la Isla de Cozumel, Revillagigedo o La Paz.

## MODERNIZACION DEL SISTEMA PORTUARIO Y OTROS

Al igual que con ciertas concesiones que el gobierno ha venido otorgando, es positivo el hecho de que se modernice el sistema portuario a través de concesiones privadas e inversiones directas. A diferencia de la actual política de desarrollo marítimo, la política de desarrollo portuario es un ejemplo de lo mucho que se puede hacer al respecto. Se han venido modernizando puertos importantes como Tuxpan, Salina Cruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas y se han realizado obras para abrir nuevos puertos a la navegación, como el caso de Progreso, Yucatán y Pichilingue en el Pacífico.

Otro problema que parcialmente se ha eliminado es el intermediarismo de transportistas concesionados que aumentaban los costos sin razón.

Por último, queda eliminar los cacicazgos que se han creado alrededor de los sindicatos de puerto, sobre todo el de Veracruz, el que necesitaba del operativo de cinco sindicatos para que

la mercancía llegara a su destino.

Si bien estas medidas se han venido tomando, es necesario acelerarlas para favorecer aún más el crecimiento de la flota mercante.

#### APOYO FINANCIERO

Un problema que es capital para el desarrollo naviero es el otorgamiento de financiamientos, bajo sistemas de riesgos compartidos, a niveles competitivos internacionalmente.

Como se analizó en la tesis, el mercado naviero se rige por la tasa de intereses del mercado interbancario londinense "LIBOR", la que es significativamente más barata que cualquier tasa activa en pesos, por lo que se debe pensar en financiamientos que se rijan más por las condiciones del mercado mundial para que esos créditos se obtengan internamente.

Muchas veces sucede que el crecimiento de los astilleros nacionales está condicionado a que los créditos que se obtengan no procedan de países que condicionan la utilización de dichos créditos en astilleros propios para fomentar el desarrollo de sus propias economías y niveles de empleos.

Así pues, aunque un armador tenga la intención y fuese más barato construir un buque en México, falta ver si el crédito no está condicionado a que dicha construcción se realice en el país de donde proviene el crédito.

#### PRIORIDAD A LAS NAVIERAS MEXICANAS

El Gobierno podría incentivar realmente a las navieras mexicanas dándoles preferencia, siempre a precios competitivos, sobre la carga que compra del extranjero (cereales, petróleo, maquinaria, etc.) y tener como política no firmar contratos de abastecimiento con otros países en caso de que no se acepte de que por lo menos la mitad de las mercancías o bienes importados sean transportados por navieras nacionales.

En resumen, el desarrollo de la MMM debe ser considerado como prioritario a nivel de política económica y comercial.

México ha avanzado mucho en este sexenio en cuanto a apertura comercial, rompiendo viejos atavismos y desarrollo de fórmulas innovadoras que han provocado condiciones propicias de crecimiento económico.

Lo hemos visto en el comercio con el exterior, en la agricultura, en las concesiones de obras públicas como carreteras.

La actividad mercante ni siquiera requiere ser concesionada, sino tan sólo establecer una política



económica coherente, consistente y agresiva tendiente a favorecer su crecimiento acelerado para que México conquiste los puertos que, en su gran mayoría, ni siquiera escalamos.

El ejemplo de que en el puerto de Houston un armador mexicano ocupa el segundo lugar en cuando a carga consolidada muestra que sí es posible. Si además, la política económica es la adecuada, lo anterior podrá ser tan sólo una luz más de todo un brillante firmamento que fomente el crecimiento económico y marítimo de México.

En otras palabras, se debe impulsar una marina mercante propia, privada y con crecimiento sano, que permita adecuarse a las futuras necesidades de comercio exterior que tendrá México y se ajuste siempre a un desarrollo basado en economías a escalas y el desarrollo del transporte multimodal (ferrocarril, avión, camión y buques) basado en el uso de contenedores, sobre todo en el caso de las mercancías con alto contenido de valor agregado.

## BIBLIOGRAFIA:

1. La marina mercante iberoamericana, IEMMI (Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana), Informes anuales 1980- 1989.
2. Boletín de la Marina Mercante Mexicana, SCT, Subsecretaría de Operación, de agosto 1985 (No. 1) a la fecha.
3. "Seatrade North American Year Book", varios años.
4. Francis Paine, "The Financing of Ship Acquisitions", Ed. Fairplay Publications, 1989, 148 pp.
5. SPP, "Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994", Poder Ejecutivo Federal.
6. Millán Henio, "Una interpretación histórica de la crisis", Mimeo, Centro de capacitación y desarrollo, México 1973, CECADE- SPP.
7. A Drewry Report, "Financing Ships", The Challenge of the 1990's, DREWRY SHIPPING CONSULTANTS LTD, 1989.
8. Funding Techniques, "suplemento de la revista Euromoney", Enero 1990.
9. "The World Bank Atlas", 1987.
10. "Merchant Fleets of the World", U.S. Dept. of Transportation, Abril, 1989.
11. Banco de México, informes anuales (1980, 1989)
12. Maritime Subsidies, U.S. Department of Transportation.
13. Adriaan Ten Kate y Fernando de Mateo Venturini, "Apertura Comercial y estructura de la protección en México. Un análisis de la relación entre ambas", Comercio Exterior, Vol. 39, núm. 6, México, junio, 1989, pp. 497-511.
14. Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, "Los fletes que genera el comercio de México por vía marítima", tomo 1/3, abril de 1987.
15. Registro Marítimo Lloyds, 1988.
16. Grupo Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., Informes anuales 1970 y 1980-1990.
17. Bravo Ugarte J., "Historia de México, la Nueva España". México, Editorial Jus, 1953. Tomo II.

18. Bonilla, Juan de Dios, "Historia Marítima de México". México, Editorial Litorales, 1962.
19. "Mariano Cuevas, Monje y marino, la vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta". México, Editorial Layac, 1943, Colección de Españoles en América, No. II.
20. Raziel García Arroyo, "Biografía de la marina mexicana (Semblanzas Históricas)". México, Secretaría de Marina, 1960.
21. Gómez Pedraza, Manuel, "Memoria de marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del despacho del ramo". México, Imprenta del Supremo Gobierno en Palacio, 1827. Documentos del Estado 0-1-5-5, Biblioteca Nacional.
22. Enrique Olavarría y Ferrari, "México a través de los siglos", México Independiente (1821-1855), Tomo IV, pp. 716-739.
23. Benito Juárez, Manuel Ruiz, Melchor Ocampo y Miguel Lerdo de Tejada, "Justificación de las Leyes de Reforma, el Gobierno Constitucional a la Nación. Benito Juárez: Documentos, discursos y correspondencia". Selección y notas de Jorge L. Tamayo, México, Secretaría del Patrimonio Nacional, 1964, Vol. 2.
24. José Salgado S., "El desarrollo de la marina mercante mexicana y sus problemas nacionales e internacionales", UNAM, FCPyS, tesis para la licenciatura en Relaciones Internacionales, México, D.F., 1969.
25. "Encyclopaedia Britannica". Chicago, William Benton Publisher, 1961, Vol. 15.
26. Excelsior, Informes Presidenciales, 1935, 1939, 1949, 1950, 1951, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1959, 1960, 1962, 1963, 1966.
27. "Memoria anual", correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios, durante el año de 1941 bajo la dirección del Titular C. General de División Heriberto Jara, Secretaría de Marina. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1942.
28. Blanco José, Génesis y desarrollo de la crisis en México, 1962-1979, Investigación Económica No. 150, octubre-diciembre 1979, FE, UNAM.
29. Boltvinik Julio, "Satisfacción desigual de las necesidades esenciales de México" en La Desigualdad en México, Cordera Rolando y Tello Carlos (Coordinadores), Ed. Siglo XXI, México 1984.
30. Tello Carlos, La nacionalización de la banca en México, Ed. Siglo XXI, México 1984.
31. Cervantes Islas, "Impacto de los términos de intercambio externo (con y sin petróleo) en Argentina, Brasil y México", Ed. Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos "CEMLA", Serie de cuadernos de investigación No. 30, agosto 1989.

32. Valentín Budic, "Diccionario de comercio exterior", Ed. Depalma, agosto 1986.
33. Torres Gaytán R., "Teoría del comercio internacional", Ed. Siglo XXI, 15a. edición, 1989.
34. Ellsworth P., "Comercio Internacional", Ed. FCE, México 1987.
35. Casar José, "Reestructuración industrial y competitividad internacional: casos nacionales", Ed. CEPAL-ONUDI, tomado de Nacional Financiera, El Mercado de Valores, No. 21 (noviembre 1989).
36. Kissinger Henry, "La alternativa: Proteccionismo o libre comercio", Le Point, tomado de Contextos No. 44 (enero de 1985).
37. Bravo Aguilera, "Las negociaciones de México en el GATT", Nacional Financiera, El Mercado de Valores No. 23, junio 1986.
38. De Marfa y Campos, "La industria de transformación en el comercio exterior de México", El Mercado de Valores No. 23, junio 1986.
39. Bravo Aguilera, "Protocolo de Adhesión al GATT", Nacional Financiera, El Mercado de Valores No. 33, agosto 1986.
40. Green Rosario, "La deuda externa de México: 1973-1987 de la abundancia a la escasez de créditos", Ed. Nueva Imagen, S.R.E., 1988.
41. Flores Edmundo, "Porqué la crisis y cómo remediarla", Ed. Martín Casillas, agosto 1984.

## GLOSARIO DE TERMINOS MARITIMOS

A.

**ABANDERAMIENTO:** Acción y efecto de abanderar e inscribir un buque en los registros correspondientes de un país. Este requisito es hoy en día obligatorio e indispensable a todos los buques, de lo contrario sería una nave sin patria, un barco pirata, al que cualquier buque de guerra podría atacar y apresar impunemente. Por otra parte, dada la forma de desarrollarse el comercio marítimo, necesitan las naves la protección de su bandera, ya que en el mayoría de los casos han de salir de las aguas jurisdiccionales propias, originándose a veces con tal motivo conflictos legislativos de carácter internacional.

**ABASTECER:** Proveer a un buque, tropa o arsenal de víveres, pertrechos, municiones, combustible y demás efectos necesarios.

**ABORDAJE:** Acción de acercarse un buque a otro o a un muelle. En términos jurídicos, abordaje es el choque o contacto directo entre dos buques no teniendo por tanto categoría de abordaje en el sentido técnico jurídico de esta palabra, los accidentes debidos a efectos de succión y remolinos producidos por el movimiento brusco de una masa de agua causado por la hélice o el paso de un buque.

**ABORDAR:** Por regla general, este verbo se usa cuando la acción ocurre violentamente y equivale a siniestro marítimo.

**ABOYAR:** Poner boyas para señalar un objeto sumergido.

**ACCIDENTES MARITIMOS:** Comprenden todos aquellos siniestros como varadas, abordajes, naufragios, incendios, etc., que alteren el orden de la navegación y los cuales, si bien han disminuido considerablemente en número al irse perfeccionando la construcción naval y los medios e instrumentos de navegación, así como al reglamentarse ésta, no se han podido eliminar por completo ya que la mayoría de ellos obedecen a causas fortuitas y de fuerza mayor, que son por completo imposibles de prever o evitar.

**ADUANA:** Son oficinas establecidas por el Gobierno de la Nación en las costas, fronteras y aeropuertos, para recaudar los derechos arancelarios y otros que se hallen a su cargo y fiscalizar la entrada y salida de mercancías.

**AGENTE ADUANAL:** Es un profesional autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para actuar ante una aduana por cuenta ajena, como gestor habitual de las operaciones aduaneras de toda denominación, en todas sus fases, actos y consecuencias del despacho.

**AGENTE CONSIGNATARIO:** Son aquéllos que atienden y surten de todo lo necesario al buque desde su arribo a puerto hasta su despacho o salida programada, lo referente a los prácticos\*, estiba\*\*, combustible y documentación portuaria, así como el envío de ésta a los armadores y resolver favorablemente cualquier problema técnico que se presente.

- \* Prácticos: Capitanes de altura, peritos de un puerto determinado en maniobras de atraque y desatraque.
- \*\* Estiba: Hecho de acomodar mercancía óptimamente en una bodega.

**ALIJAR:** Desembarcar parte o toda la carga que transporta el buque en sus bodegas o cubiertas.

**ALJIBE:** Embarcación cuya bodega forrada debidamente o provista de tanques metálicos o de cemento, se llena de agua potable para proveer a otros buques.

**ALMACEN:** La mayor parte de las mercancías que se manipulan en los puertos necesitan estar a resguardo de los agentes atmosféricos. La conveniencia de tenerlas en recintos cerrados es evidente, así mismo desde el punto de vista fiscal, de seguridad de manipulación, riesgos de incendios y accidentes, prevención de robos, etc.

Dicho almacenamiento puede ser de dos clases:

- a) Con carácter de regulación, para mercancías descargadas masivamente de un buque, mientras van saliendo de la zona portuaria al seguir su ruta comercial hacia tierra, o bien para mercancías que llegan para embarque y se acumulan en espera de buques que las carguen.

- b) Para mercancías que han llegado a destino y se han de almacenar por períodos de tiempo más largos y en ocasiones indefinidos.

**ALMIRANTE:** La jerarquía más elevada de la Marina Militar.

**ALTURA:** Se dice del servicio que presta un barco cuando toca uno o más puertos extranjeros.

**AMARINAR:** El trabajo que realiza una tripulación enviada a bordo de un buque abandonado o apresado para ponerlo en condiciones de navegabilidad.

**AMARRA:** Todo cable, cabo o cadena con el que se hace firme un buque, bote o lancha, al muelle, a las boyas, a otro buque o a cualquier punto sólido y suficiente cuando se está en puerto.

**AMBAS CABEZAS:** La expresión se usa frecuentemente cuando se negocia un fletamento del buque con referencia a los tipos de carga y descarga, gastos de ellos, nombramiento de agentes de los fletadores o de los armadores en el puerto de carga o descarga.

**ANCLA:** Instrumento de fierro, a manera de arpón o anzuelo doble el cual, afirmado al extremo de un cable o cadena y arrojado al agua, sirve para detener y asegurar una embarcación en un fondeadero u otro punto conveniente.

**ANDANA:** Manera de colocar los buques dentro de puerto en posición paralela entre sí.

**APAREJO:** Conjunto de todas las velas, palos, jarcias y vergas de un buque.

**APLASTAMIENTO:** Avería que puede ocurrir en las calderas de baja presión y que se evita por medio de válvulas llamadas atmosféricas que permiten el paso de aire a medida que desciende la presión interior.

**ARBOTANTE:** Toda pieza que sale fuera del buque, para sostener algo.

**ARMADOR:** Persona o compañía propietaria o arrendadora de un buque.

**ASEGURADOR:** Es la persona jurídica que en virtud del contrato de seguro, asume la obligación de indemnizar a la otra parte denominada asegurado, los daños resultantes del riesgo especificado en la póliza mediante precio cierto.

**ASTILLERO:** Establecimiento donde se efectúa la construcción y reparación de buques. Todo astillero representa la acumulación de ciertas instalaciones, peculiares y características, que en su total integran el concepto de aquél y, por otra parte, representan así mismo el punto de conjugación de una dilatada teoría de industrias con personalidad y características propias, pero que en cualquier concepto intervienen en alguno de los estadios de la construcción.

**ATRACAR:** Poner un buque al costado del muelle paralelo al mismo tocándolo.

**ATRAQUE:** Lugar determinado de un muelle, espigón, pantalán o construcción análoga a la que se amarra un buque. Los buques de líneas regulares suelen tener fijos en sus puertos de escala y las más de las veces se designan por números correlativos, para facilitar la tarea de ubicación.

**AVERIA:** Daño que sufre el buque o su cargamento.



**B:**

**BABOR:** El lado izquierdo del barco mirando de popa a proa.

**¡BABORI!** Es la voz de mando que se da al timonel para que éste haga girar la rueda del timón hacia dicha banda.

**BAHIA:** Extensión algo considerable de mar que penetra en la costa y tiene una boca de mayor a menor anchura. Bahía abierta es la que no ofrece buen resguardo a las embarcaciones. Bahía cerrada es aquella en la cual pueden fondear los buques y mantenerse al abrigo de los temporales.

**BAJAMAR:** El momento de más bajo nivel a mayor descenso que sufren las aguas del océano en la marea.

**BAJO:** Elevación del fondeo del mar está tan cerca de la superficie del agua que hace peligrosa la navegación por dicho paraje.

**BALIZA:** Todo instrumento o aparato instalado por la autoridad correspondiente que sirve para señalar un peligro.

**BARBETA:** Ligada sencilla hecha con filástica que se usa para asegurar dos objetos o cabos.

**BARCAZA:** Embarcación de río o puerto que sirve para transportes auxiliares, especialmente el de carga, desde los muelles u otros buques hasta el costado del que debe embarcarla de nuevo.

**BARLOVENTO:** La parte o dirección de donde viene el viento con respecto a un buque, objeto o lugar.

**BERGANTIN:** Velero de dos palos; mayor y trinquete; y vela cuadrada o redonda.

Bergantín Corbeta: El de grandes dimensiones, velas cuadradas y un tercer palo en popa, con una vela cangreja.

Bergantín Goleta: El que usa aparejo de goleta en el palo mayor, así como en el de mesana, si lleva tres palos.

**BODEGA:** Espacio interior del buque destinado a la carga, principalmente. Se enumeran de proa a popa. En el sentido de la altura, la bodega se divide en varios entrepuentes por medio de las cubiertas. Los entrepuentes se numeran de arriba hacia abajo y así el más alto se llama primer entrepuente, segundo, tercero e impropriadamente el último se llama plan, porque la parte inferior de éste es el plan del buque. En la cubierta superior la abertura rectangular donde se introduce la carga recibe el nombre de escotilla y verticalmente se corresponden las demás escotillas de las otras cubiertas, que pueden tener las mismas dimensiones o no.

**BONETA:** Vela accesoria que con buen tiempo se agrega a otra, su parte baja para aumentar su superficie.

**BOYA:** Cuerpo flotante ligero amarrado a un ancla u otro objeto que lo mantiene fijo en un punto determinado señalando un peligro, la entrada de un puerto, la posición de un bajo, etc.

**BUQUE:** Vaso flotante, impermeable y resistente, dotado de medios para navegar con seguridad. Se usa para designar cualquier embarcación, excepto aquellas que son impedidas a remo.

Todo buque debe reunir unas cualidades principales que son: flotabilidad, estabilidad, solidez, velocidad y gobierno.

El buque de carga se define en función de su objetivo de acarreo de mercancías, con exclusión del transporte de personas que reciben la titulación de pasaje.

**BUQUE LLEGADO:** Se considera así, tan pronto como cumpla las siguientes condiciones:

1. **El buque debe haber llegado al muelle de carga o descarga según se estipula en el contrato de fletamento.**
2. **El buque debe estar listo para cargar o descargar en todos los sentidos.**

C.

**CABLE:** Medida de longitud equivalente a la décima parte de la milla, es decir, 185.2 metros.

**CABO:** Cualquiera de las cuerdas empleadas a bordo. Se fabrican de fibras de cáñamo, abacá, coco, esparto, fibras sintéticas como de nylon y alambre de acero (a éstos se les suele llamar comúnmente cables).

**CABOTAJE:** Navegación con transporte de mercancías entre puertos nacionales.

Se dice del servicio que presta un barco cuando toca 2 ó más puertos de un mismo país.

**CALABROTE:** Cabo que por su grosor sólo se emplea en puertos de mucha resaca o en aquellos casos en que el buque debe permanecer amarrado por tiempo indefinido.

**CALADO:** Profundidad media de un río navegable, puerto. Distancia vertical en un buque desde la quilla hasta la superficie del agua. Se mide por medio de unidades lineales (pies o decímetros). Medida vertical de la parte sumergida de un buque.

**CALAR:** Sumergir las redes u otro objeto cualquiera.

**CAMARA:** Parte del buque destinada y habilitada convenientemente para comedor.

**CAPACIDAD NETA:** Este término se refiere a la capacidad del buque para carga, expresada en toneladas, cuando cargue hasta su calado autorizado. El término "capacidad para carga que puede transportar" tiene el mismo significado.

**CARACTERISTICAS DEL BUQUE:** Comprenden los datos más importantes del buque y se suelen citar: eslora total, eslora entre perpendiculares, manga total o manga fuera de miembros, puntal (a la cubierta principal o a otras), calados a diferentes pesos muertos, desplazamiento total, arqueo bruto y arqueo neto, peso muerto, tropical, de

verano, de invierno, velocidad, autonomía, potencia de máquina, capacidad de carga de granos y fardos.

**CARGA:** Se denomina así a aquellas mercancías que son objeto de transporte mediante el pago de un precio. También se puede denominar carga a las mercancías que un buque, un avión u otro tipo de vehículo transportador tiene en sus bodegas o depósitos en un momento dado. También cabe entender por tal al tonelaje de la carga que un buque puede transportar en sus bodegas.

Las cargas pueden ser clasificadas en varios tipos: carga a granel; carga general o fraccionada; y pasaje (cuando se transportan personas). La carga a granel puede ser: líquida (por ejemplo, en caso de combustibles) o seca (granos, minerales, etc.). La carga general suele caracterizarse en muchos casos por tener algún tipo de embalaje o recipiente que la contiene (contenedor, paleta, etc.).

Dentro de la carga general se presenta, con peculiares características, la carga refrigerada cuyo manejo y transporte están sujetos a condiciones más complejas, tal como ocurre, por otra parte, con determinadas mercancías peligrosas o, también, con los animales vivos. Las cargas refrigeradas requieren que se las aloje en recintos frigoríficos adecuados llamados comúnmente "reefers".

**CARGADOR:** Persona que aporta carga para ser embarcada en el buque por intermedio del consignatario.

Todas aquellas personas dedicadas a las operaciones mecánicas o manuales conducentes a la carga o descarga de las mercancías para transportarlas de un puerto a otro.

**CARGAMENTO:** Total de mercancías que transporta un buque para un puerto determinado.

**CARTA DE ALISTAMIENTO:** El Capitán debe dar aviso a los fletadores tan pronto como su buque esté listo para cargar o descargar.

Un buque está listo para cargar o descargar tan pronto como cumpla con:

1. El buque debe haber llegado al lugar de carga o descarga tal como lo dispone el contrato.

2. El buque debe estar realmente listo para cargar o descargar en todos los sentidos.

**CARTA DE CONFIRMACION:** Tan pronto como las negociaciones para fletar un buque hayan concluido en fletamento del buque, se extiende una carta de confirmación que cuenta con un sumario de las condiciones principales de la póliza de fletamento.

**CASCO:** Conjunto de baos, cuadernas, quillas, roda, codaste y demás piezas, después del revestimiento exterior.

Su peso representa aproximadamente un 30% del peso total del buque. Los materiales más empleados en su construcción son las maderas, el hierro y los aceros, interviniendo también, aunque en menor proporción, las aleaciones del cobre y las aleaciones del aluminio.

**CHARTER PARTY:** Con este nombre son conocidas genéricamente en el Derecho Marítimo Inglés, las pólizas de fletamento.

**CLASIFICACION DE BUQUES:** Las sociedades o entidades clasificadoras e buques surgieron, entre otros motivos, por las dificultades que enfrentaba el asegurador para conocer, de modo cierto, el valor verdadero de un buque y sus condiciones de navegabilidad. Estas sociedades, con medios adecuados y personal técnico especializado, ejercen sus funciones tanto durante el tiempo de construcción del buque como también durante su uso mediante inspecciones periódicas. De este control se obtienen los datos necesarios para incluir al buque en una clase determinada, hecho que es comunicado a los aseguradores u otros interesados que así lo soliciten. Los datos proporcionados por estas sociedades clasificadoras, si bien son de carácter privado, resultan de enorme importancia.

Las principales sociedades clasificadoras de buques, con sus respectivas sedes, son las siguientes:

- Lloyd's Register of Shipping, Londres;
- American Bureau of Shipping, Nueva York;
- Norske Veritas, Oslo;
- Germanischer Lloyd, Berlín;
- Registro Italiano Navale, Roma.

Antes de empezar la construcción de un buque, la sociedad clasificadora debe aprobar sus datos principales y ejercer, mediante sus inspectores, la vigilancia durante la construcción y de su maquinaria. Al completarse su construcción y después de realizadas las pruebas de suficiencia, se extienden los correspondientes certificados de clasificación. La clasificación de los buques de navegación marítima comprende los que tienen cien o más toneladas de registro bruto.

CLAUSULA DE LA NACION MAS FAVORECIDA: Cláusula insertada en los acuerdos o tratados de comercio, en la cual se estipula que todos los beneficios, ventajas o franquicias de cualquier género (en materia de aranceles, transportes, tasas, etc.) que conceda en el futuro a cualquier tercer país uno de los contratantes, se hará automáticamente extensivos a los otros contratantes.

COMERCIO DE CABOTAJE: Tráfico que se efectúa por agua, entre puertos de un país, de pasajeros o carga embarcada en ese mismo país. Este comercio es un privilegio reservado, generalmente, a los buques que arbolan la bandera del Estado en cuyas aguas se practica.

El concepto del cabotaje proviene de la navegación marítima (entre cabos).

COMERCIO MARITIMO: Actividad realizada a través del mar, para intercambio de productos entre comunidades humanas con ánimo de lucro. Aparece desde los albores de la civilización humana.

COMPARTIMIENTO: Cada una de las secciones o espacios en que se divide el buque por medio de mamparon estancos. La separación de éstos depende de la eslora inundable y admisible. Es muy importante para la seguridad del buque, la subdivisión del mismo en compartimientos por medio de mamparos longitudinales y transversales.

COMPUERTA: Pequeña puerta, de construcción y funcionamiento muy sólidos, de un dique por la que se deja entrar o salir el agua del interior del mismo, sin hacer funcionar las bombas.

CONFERENCIA NAVIERA O MARITIMA: Asociación de empresas de navegación que prestan servicios regulares de transporte y que se agrupan con el fin primordial de establecer tarifas comunes de fletes, así como también otras condiciones comunes de

transporte (por ejemplo, salidas).

Es decir que los transportes marítimos se los puede hacer en unidades pertenecientes a las líneas de navegación de una conferencia, o bien en líneas no adheridas a ninguna conferencia (es decir, líneas independientes, llamados "outsiders"), o bien en los buques trampa (tramp ships), caracterizados por no prestar servicios regulares y aguardando órdenes para efectuarlos.

Las conferencias navieras, marítimas o de fletes, como también se les suele decir, se han singularizado por practicar un sistema de rebajas en favor de los embarcadores que se comprometen a no utilizar barcos ajenos a los de las entidades adheridas. Las conferencias de líneas regulares emplean sistemas especiales de tarifas aplicables por toda línea asociada, con vistas a contrarrestar la competencia de las líneas independientes y de los buques trampa. Los dos sistemas habitualmente aplicados por las conferencias son el de las rebajas diferidas y el de los contratos de tarifas duales.

Corrientemente las tarifas que suelen aplicar las líneas regulares de barcos de una conferencia son más elevadas que las tarifas de los buques de líneas independientes o de los buques trampa. Es habitual que los embarques de productos a granel se efectúen en buques trampa, en tanto que los envíos de cargas generales se los realiza en buques de conferencia, o bien en buques independientes. Se admite, generalmente, que la aplicación de una tarifa común por parte de todos los miembros de una conferencia implica que los principios de competencia, entre ellos, se basan únicamente en la oportunidad, la calidad y la eficacia de los servicios prestados.

**CONGESTION DE PUERTOS:** Los retrasos sufridos por los buques debido a la congestión de los puertos pueden provocar un cuantioso e inesperado incremento de los gastos del buque, o una drástica disminución de sus utilidades, poniendo así en peligro la viabilidad de los servicios de transporte marítimo. Para contrarrestar esos efectos, los acuerdos sobre fletamentos incluyen, por lo general, cláusulas de penalización (estadfas) por la demora de los buques, mientras que las conferencias marítimas se reservan la opción de introducir recargos por congestión.

**CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:** Documento mercantil que se libra generalmente por triplicado y es el acreditativo de que la carga ha sido embarcada a bordo, siendo pues, un verdadero recibo negociable en banca y que equivale a la propiedad del cargamento. Su entrega es indispensable para recoger la mercancía después de haber sido descargada y en él debe constar la firma del Capitán o su representante.



**CONSIGNATARIO:** El representante del armador en un puerto y que con la retribución de un porcentaje sobre el flete y otras remuneraciones, gestiona la carga, descarga y despacha la documentación oficial y de cuanto referente al buque se necesite.

El carácter esencialmente distintivo del consignatario es la existencia de unos poderes de la empresa de navegación otorgados a favor suyo, y en virtud de los cuales queda erigido en representante de aquella.

**CONTENEDOR:** La generalizada utilización del contenedor en los últimos lustros produjo una verdadera innovación en materia de transporte de cargas, innovación en pleno desarrollo, con un importante conjunto de ventajas de la más variada naturaleza (aceleración de las operaciones de manipulación, aumento de la productividad, reducción de costos y gastos, reducción de tarifas, aumento de la capacidad de carga en buques, mejoras en la seguridad, etc.). Esta creciente utilización del contenedor habría de originar un cambio bastante revolucionario, en el tráfico transoceánico, debido al establecimiento de servicios de contenedores prestados con buques especiales, y la creciente utilización de instalaciones especializadas para la manipulación de los contenedores, tanto en los puertos como en los tráficos internos de gran número de países. Un contenedor pasa por todas las fases del transporte con su contenido intacto.

La variedad de tipos de contenedores es muy extensa, e incluye, por ejemplo, contenedores descubiertos para carga a granel, contenedores de malla para ganado, contenedores dotados de aire acondicionado y humedad controlada para productos perecederos, contenedores frigoríficos, contenedores-tanque para cargas líquidas, etc.

**CONTRASEGURO:** Contrato que un asegurado hace con otra compañía distinta de la aseguradora, a fin de garantizar el cumplimiento del compromiso de ésta, en caso de producirse un siniestro.

**CONTRATO ABIERTO:** Es una póliza de fletamento, en que no se especifica ni la naturaleza del cargamento ni el puerto de destino.

**CONTRATO DE FLETAMENTO:** Aquí, los armadores transportistas se comprometen a transportar mercancías por mar o a poner el buque, total o parcialmente a disposición de los fletadores para este objeto, contra pago de un cierto tipo de flete mutuamente convenido previamente.

Tal contrato de fletamento, que engloba los derechos y obligaciones de ambas partes contratantes, puede tomar la forma de un contrato de fletamento (Charter Party), conocimiento de embarque (Bill of Lading) o apalabramiento (Booking Note).

**CONTRATO POR TIEMPO:** Establece los términos y condiciones en que mutuamente han convenido armadores y fletadores, quienes han dado en alquiler y han alquilado, respectivamente, un buque por cierto período de tiempo.

**CONTRATO POR VIAJE:** Bajo un contrato por viaje, los armadores se comprometen a poner un buque a disposición de los fletadores para el transporte de un cargamento total o parcial, de uno o varios puertos a otro u otros puertos citados de destino dentro de ciertos límites, por el flete y condiciones mutuamente convenidas anticipadamente.

**CORREDOR:** También conocido como "Broker". Agente intermediario reconocido legalmente para los actos de comercio. Es un comisionista marítimo.

**COSTA:** Extensión de tierra a orillas del mar.

**CUBIERTA:** Cada uno de los pisos de madera o metálicos, que afirmados sobre los baos, dividen al buque horizontalmente.

Cada uno de los pisos en que está dividido el buque.

**CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS:** El 6 de abril de 1974 se concluyó la elaboración (en el marco de las Naciones Unidas), de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. La parte introductoria de su texto está dedicada a los "Objetivos y principios", reconociéndose la necesidad de un código de conducta de las conferencias marítimas que sea universalmente aceptable y señalándose entre sus objetivos, los siguientes: facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial; promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico; garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios; sentar el principio de que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país; sentar el principio de que las conferencias deben celebrar consultas

significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes; y sentar el principio de que las conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre las actividades que afectan a esas partes y deben publicar toda información importantes sobre sus actividades.

D.

**DEMORA:** En el caso de que el buque no completase la carga o descarga dentro del plazo permitido por la póliza de fletamento, los armadores tienen derecho a una compensación por el retraso extra sobre el tiempo convenido, en el supuesto de que el retraso no se deba a circunstancias ajenas al control de los fletadores.

**DERECHO MERCANTIL MARITIMO:** La colección de leyes y artículos de los códigos en que se basa la redacción e interpretación de los contratos de transporte y comercio marítimos, y la resolución de averías, accidentes y todos cuantos litigios son motivados por aquéllos.

**DESATRACAR:** Separar un buque o embarcación de un muelle u otro sitio, y en general, separar un objeto de otro.

**DESEMBARCAR:** Acción y efecto de salir del buque de pasajeros, tripulantes o visitantes, o poner sobre el muelle o a bordo de embarcaciones menores, efectos y equipajes o provisiones.

**DESESTIBAR:** Sacar los bultos de carga que están en la bodega y arrastrarlos hasta la boca de escotilla para descargarlos.

**DESPACHO DE BUQUES:** Es la actividad desarrollada por las diversas oficinas de la administración pública, que tiene como finalidad el otorgamiento de la debida autorización para que pueda salir un buque a la mar a fin de ejercer las actividades que en la declaración de entrada se formulen.

**DIARIO DE BITACORA:** Libro en el que se anotan los acaecimientos de cada día, los rumbos que ha seguido el buque durante cada singladura, la distancia navegada, dirección y fuerza del viento, estado del mar, etc. También se lleva un diario en el Departamento de Máquinas.

**DIQUE:** 1. Muro construido para contener las aguas.

2. Seno que se construye en los puertos y sirve para limpiar y pintar el fondo de los buques y proceder a la reparación de aquéllos que lo necesiten; para ello, se abre la puerta del dique en los momentos en que el nivel del agua del puerto es igual a la del dique, para hacer entrar en su interior al buque.

**DRAGA:** Embarcación especialmente dispuesta y con medios para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, etc.

**DUMPING:** Se lo ha definido como la venta para exportación, de uno o más productos, a precios inferiores a los que se cobra a los compradores nacionales. Muchas veces constituye una forma de guerra económica a fin de eliminar la competencia.

El precio nacional y el de exportación, que se comparan, han de ser una mercancía idéntica en todos sus aspectos. Esto significaría que ambos precios deben ser tomados LAB en un punto común de embarque, en un mismo momento y en iguales condiciones de tiempo de pago, descuentos por cantidad comprada, embalaje, etc.; si no se dan estos requisitos puede significar, y en realidad ha significado a menudo, una identificación ilícita de la práctica del dumping, o que no se identifique cuando existe.

E.

**EMBARCADERO:** Lugar de los muelles preparado para embarcar personas o efectos, generalmente en botes o naves de pequeño porte.

**EMBARCADOR:** Persona o razón social que contrata el servicio de transporte para un producto o mercancía.

**ESLORA:** Longitud de un buque contada de proa a popa, siendo ésta una de las dimensiones principales.

**ESCOTILLA:** Abertura de forma rectangular hecha en la cubierta principal y en las demás del buque, y que se emplea para sacar o meter por ella la carga a las bodegas. Los buques de carga tienen una o varias escotillas según su tonelaje y finalidad para lo que fueron construidos. La tendencia moderna es hacer las escotillas de mayor perímetro posible para facilidad en la carga y descarga.

**ESTADIA:** Permanencia de un buque en puerto. Cantidad que debe pagar el fletador de un buque al armador de éste, por cada día que el buque demore su salida del puerto más de lo determinado en la póliza de fletamento, y siempre que la culpa de dicha demora pueda ser atribuida al fletador.

**ESTIBA:** Colocación en las bodegas y gambuzas de la carga y las provisiones del buque en forma que no pierda la estabilidad aunque los bandazos lleguen a ser muy violentos. Además, respecto a la carga, cuando el buque deba hacer varias escalas, habrá de tenerse en cuenta que pueda sacarse la que corresponde a cada puerto, sin necesidad de remover el restante.

**EXPORTACION:** Salida legal de mercancías por las aduanas o puntos de la costa habilitados para tal efecto. Para el despacho de mercancías en exportación deberá el capitán o consignatario presentar al administrador de la aduana tantas carpetas cuantos sean los puertos de destino de la carga y acto seguido la citada autoridad decretará la admisión de las correspondientes facturas.

F.

**FECHA DE CIERRE:** La fecha de cierre del buque, es la última fecha para la entrega de mercancías, para embarque en el buque en cuestión.

**FLETADOR:** El fletador es, en el contrato de fletamento, aquella parte a cuya disposición es puesto el buque para realizar el transporte.

**FLETAMENTO:** En el transporte por agua, operación por la cual el armador o el propietario del buque pone parte o todo su buque, montado y equipado, a la disposición de un embarcador, usuario o comisionista de transporte en las condiciones fijadas en el respectivo contrato. El contrato puede ser "por viaje", cuyo flete es fijado para un viaje determinado de ida, o de ida y vuelta como máximo; "por varios viajes", cuyo flete es fijado por cierto número de viajes de ida, o de ida y vuelta; o "por tonelaje", comprende el compromiso de transportar, dentro de un plazo fijado, determinado tonelaje de carga contra el pago de un flete por tonelada.

**FLETE:** Precio estipulado por el transporte de mercancías.

**FONDEADERO:** Sitio o lugar a propósito para fondear o dejar caer las anclas de un buque. Un buen fondeadero es aquel en donde el buque está al abrigo del viento y del mar, y con fondo en el cual pueden agarrar bien las anclas. Los fondos más seguros son los de arcilla y fondo duro.

**FONDEAR:** Dejar caer el ancla teniendo en cuenta el fondo, dirección, fuerza del viento y de la corriente, y la distancia a tierra o a otros buques, fijando la cadena necesaria para que el buque quede sujeto a aquélla.

**FRANCO BORDO:** Designa la flotabilidad de cada buque, determinada por la línea de máxima carga fijada por alguna de las entidades oficiales clasificadoras.

## G.

**GRANEL:** Dícese de aquellos cargamentos de cosas muy menudas como trigo, arroz, sal, etc., que se transportan sin envasar. Para ello hay que subdividir las bodegas con mamparos estancos y cumplir las disposiciones del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Palabra usada para indicar que el cargamento de un buque no va ensacado ni con envase alguno, y se estima en la bodega, cuando se trata de algún producto fácilmente deslizable a los balances, como trigo, maíz, etc., subdividida por medio de mamparos provisionales.

**GRILLETE:** Trozo de varilla de hierro o acero doblado en forma de U mayúscula, cuyas dos patas están agujereadas y atravesadas por un perno en el que se pone una chaveta para que no se despase, aunque lo más práctico y frecuente es que la base del perno sea de tornillo, como también uno de los agujeros del grillete. Sirve para unir tramos de cadena, cables, etc. Su aplicación a bordo de los buques es incalculable.

**GRUA:** Es un elemento auxiliar fundamental para la carga y descarga de los buques en los puertos, porque con ella y con complementos adecuados, pueden manipularse toda clase de mercancías y materiales.



I.

**IMPORTACION:** La importación por mar es considerada iniciada en el momento de entrar el buque dentro de los límites del puerto en que haya de hacerse la descarga; esto es, dentro de puntas o de los muelles más salientes del mismo, y no se reputa terminada hasta que han sido pagados o afianzados los derechos devengados.

**IMPORTADOR:** Persona o razón social que efectúa operaciones de importación.

**INSPECCION DEL BUQUE:** Revisión que hacen de un modo periódico o después de una avería los peritos de las sociedades clasificadoras.

L.

**LANCHA:** La mayor y más robusta de las embarcaciones menores de un buque y que se emplea en distintos servicios como transporte de grandes pesos, salvavidas, etc.

**LASTRE:** Peso que va en la parte inferior del barco para darle estabilidad.

Piedras, arena o lingotes que se estiban en el plan de los buques que carecen de tanques de lastre, para darles más estabilidad.

Peso que se carga en una embarcación, para que ésta se sumerja hasta un calado conveniente. Los buques ahora se lastran generalmente con agua de mar, llenando los tanques del doble fondo destinados para ese fin.

**LÍNEA DE FLOTACION:** La que separa la parte sumergida del casco de un buque de la que no lo está.

**LLOYD'S:** Corporación de aseguradores, fundada en Londres alrededor de 1734, en la cual sus miembros aceptan constituir por lo general todo tipo de seguros, excepto los seguros de vida. Los aseguradores de Lloyd's cubren no sólo los tradicionales riesgos marítimos sino también otros, tales como: aviación, responsabilidad civil, transportes, etc. Ninguna persona será admitida en la corporación como asegurador sin cumplir, previamente, con estrictos requisitos de solvencia y responder con su patrimonio personal de todas las consecuencias que puedan surgir con motivo de los riesgos que asumirá.

Cabe aclarar que la corporación del Lloyd's no toma ni suscribe por sí seguro o reaseguro alguno, sino que son sus aseguradores quienes lo hacen de manera individual o colectiva, y siempre a pedido de las firmas de corredores de seguros (brokers) reconocidas por la corporación. Cada asegurador pertenece, dentro del mismo Lloyd's, a alguno de los sindicatos que los agrupan desde un punto de vista operativo.

El comité de aseguradores de Lloyd's tiene designados agentes en los principales puertos del mundo, quienes le informan de los accidentes (varada, colisión, etc.) que han tenido lugar en sus respectivas áreas y todo lo referente a las travesías de los buques. Estos agentes son representantes de la corporación, y no agentes de seguros. Las partes interesadas en el transporte marítimo pueden utilizar los servicios de estos

agentes en todos los casos que fuesen necesarios (averías, pérdidas, etc.)

El antecedente más remoto del Lloyd's corresponde a las operaciones que se realizaban, a fines del siglo XVII, en un café de Londres cuyo propietario era Eduardo Lloyd. En ese café se realizaban operaciones de variada naturaleza entre sus parroquianos (armadores, financieros, comerciantes, etc.) y, particularmente, la formalización de seguros marítimos, además de constituir un creciente centro de información sobre buques y navegación.

**LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING:** Es una sociedad independiente de carácter no comercial, con sede en Londres, cuya función consiste en la clasificación de buques mercantes, el establecimiento de normas para su construcción y mantenimiento y la provisión de un servicio técnico, en la materia, de alcance mundial. Se trata de la mayor y más antigua sociedad clasificadora de buques, habiendo sido fundada en 1760 y adquirido su forma actual en 1834. No tiene relación directa con la Corporación de Lloyd's. La dirección de esta sociedad está a cargo de un comité general integrado por representantes de aseguradores marítimos, propietarios de buques y constructores de buques y máquinas.

Esta sociedad publica anualmente, con suplementos mensuales, un registro con los datos principales de los buques de cien o más toneladas de registro bruto, que consisten en: número oficial del registro del buque; numeral del buque; nombre de éste; toneladas; detalles de clasificación e inspección; año de construcción y nombre de los constructores; nombre de los armadores; dimensiones registradas; puerto de matrícula y bandera; detalles de máquinas y calderas; y detalles del puntal modelado, franco bordo (verano) y calado de carga.

El Lloyd's Register of Shipping cuenta, en los diferentes puertos y centros industriales del mundo, con inspectores especializados (en barcos, máquinas, electrónica, refrigeración, etc.) que se ocupan, entre otras cosas, de verificar los daños que sufren los buques o sus máquinas e instalaciones, para determinar qué reparaciones es preciso hacer para que conserven su respectiva clasificación. Los inspectores supervisan durante su construcción, por ejemplo, si los buques y sus equipos cumplen con las exigencias de Lloyd's Register.

M.

**MALECON:** Muralla construida generalmente sobre una escollera o para reforzar muelles interiores de un puerto.

**MAMPARO:** Nombre genérico de todo tabique a bordo de los barcos. Tabique con que se divide en compartimientos el interior del buque. Según su posición con respecto al buque, los mamparos pueden ser transversales o longitudinales transversal. Es el que va de babor a estribor y desde el plan hasta la cubierta principal.

**MANGA:** La anchura de un buque.

**MANIFIESTO:** Es el principal documento aduanero del buque, a la vista del cual se hace el despacho de la carga procedente del extranjero que transporta la nave, siendo obligación de los capitanes de los barcos que conduzcan mercancías procedentes de otros países, bien sea en tránsito, transbordo, depósito o inmediato despacho a consumo, tener redactado y suscrito al llegar a las aguas jurisdiccionales un manifiesto comprensivo de toda carga, pacotillas y encargos que lleve el barco, siendo igualmente obligatoria la redacción de este documento, procediendo el buque del extranjero aún en caso de venir en lastre, haciendo contar naturalmente este extremo.

Es la relación de la carga que transporta un buque y que en varios ejemplares es el documento valedero para el despacho de aduana.

**MAREA:** El movimiento periódico con que el agua del océano se eleva y avanza, y luego se retira y descende dos veces al día.

**MAREJADA:** Olas vivas y de alguna consideración, sin llegar a ser temporal.

**MERCADO COMUN:** Denominase así la eliminación de las barreras al comercio (y a los pagos) entre un grupo de países, para que los productos de cada uno de ellos tengan libre acceso al interior de los demás como si fuera su propio territorio, sin más costo adicional que el transporte. Para los efectos del comercio entre estos países y también con el resto del mundo, todos los que formen el grupo constituyen un solo

territorio o mercado, con una tarifa aduanera externa uniforme respecto de los demás.

Las dos características del mercado común son, pues, la supresión de las barreras comerciales entre dos miembros, y la adopción de una tarifa común frente a los demás países. En esto último radica su diferencia con un "acuerdo de libre comercio", en el cual cada país miembro conserva su libertad para fijar sus aranceles respecto de los países que no son miembros del grupo o zona.

Ahora bien, se debe tener presente que el mercado común no constituye un fin en sí mismo, sino que más bien es un medio para obtener el fin último de la política económica, que consiste en aumentar el ingreso real y el bienestar de los países que los forman. El mercado común persigue este objetivo de dos formas relacionadas entre sí, a saber:

- 1) Facilitar y desarrollar el comercio, o sea, la división internacional del trabajo y la especialización dentro de la región, de modo que cada país aproveche al máximo sus propias ventajas naturales, así como las de los otros, mediante el intercambio; y
- 2) Facilitar y hacer posible el desarrollo de ciertas producciones, que no pueden establecerse o crecer dentro del marco limitado de un mercado nacional.

Cabe agregar otra tercera forma, que es una consecuencia de la primera, pero que tiene especial importancia:

- 3) Redistribuir las producciones existentes, aumentándolas en unos países y disminuyéndolas en otros, por aumento de la competencia entre ellos.

Es de advertir que la constitución del mercado común significa cierta limitación geográfica de la finalidad general del comercio internacional, porque supone la existencia de facilidades otorgadas sólo entre un grupo de países con exclusión de los demás. Por tanto, supone el establecimiento de una "preferencia" de tratamiento en el comercio internacional, encaminada a facilitarlos en determinado sector geográfico, pero no en otros.

La Comunidad Económica Europea constituye un adecuado ejemplo de lo que es un mercado común, estando basada en una tarifa aduanera común con respecto a los terceros Estados y constituyendo, con todos sus propios países, una unión aduanera basada en la supresión de sus aduanas interiores entre los Estados integrantes de dicha Comunidad.

**MERCANCIAS:** Por su estado físico se pueden dividir en cargamentos sólidos, líquidos y pastosos.

Para la forma de su presentación pueden dividirse en carga a granel y carga por unidades.

Por su naturaleza se divide en carga general y cargamentos especiales.

Por los especiales riesgos que pueden acarrear se dividen en mercancías peligrosas e inocuas.

Por el peso se dividen en mercancías ligeras o livianas y pesadas.

Por el régimen fiscal en que sean transportadas se dividen en mercancías de cabotaje, de extranjería, de importación, de exportación, de régimen de puerto franco, de transbordo, etc.

Por razón de su valor en carga común y carga de valor.

**MILLA MARINA:** Medida de longitud de 1,852 m.

**MONTACARGAS:** Aparato destinado a elevar pesos.

**MUELLEAJE:** Derecho que pagan los buques durante su permanencia amarrados en los muelles de los puertos. Tal impuesto, como es lógico, varía en cada puerto, pues es calculados según las circunstancias locales.

**MUELLE:** Andén, malecón, rampa o cualquier otra obra de fábrica o de madera, que puede ser utilizada dentro de un puerto para facilitar el embarque o desembarque de mercancías.

N.

**NACIONALIDAD:** La necesidad y conveniencia de adscribir una nacionalidad determinada a todo buque, y concretamente una sola, ha sido sentida de tiempo inmemorial en los países civilizados en los cuales, la idea de la prolongación del territorio nacional en las cubiertas del buque al hacerse éste a la mar, ha latido constantemente, hasta llegar a dar pábulo más adelante a otro criterio que no por más avanzado deja de ser muy aceptable y es el de la personalización del buque, formulado a base de negar a éste la calidad de bien mueble o inmueble para designarlo como bien buque identificable por un nombre, un puerto de matrícula y, por último, mediante un pabellón que determina su nacionalidad.

**NAUFRAGIO:** Hundimiento de una embarcación en el agua; pérdida de la embarcación.

**NAVIERO:** La creciente complejidad de la gestión del buque produjo, entre otros aspectos de la transformación de las relaciones personales que en torno al mismo surgen, la creación y robustecimiento de una institución jurídica, la cual es con la finalidad primordial de representar o avituallar al buque en el puerto en que se halle.

Es el propietario de uno o más buques mercantes o pesqueros. Empresa naviera. Armador.

**NUDO:** Unidad de velocidad equivalente a una milla marina por hora. Enlace, unión o ligaduras de dos cuerdas o cabos.

O.

OLA: Ondulaciones de corto período que puede sufrir la superficie libre del mar en equilibrio, al cesar su condición de reposo.

OLEAJE: Conjunto y/o sucesión de olas.

ORGANIZACION NAVAL: La constituyen el conjunto de normas y métodos para con el mínimo esfuerzo alcanzar la máxima eficiencia en el trabajo en general, en la armada y en el empleo de sus fuerzas.

ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL (OCMI): Organismo especializado de las Naciones Unidas, establecido en 1958, que se dedica exclusivamente a cuestiones marítimas, con sede en Londres. Se ocupa de los aspectos técnicos y afines del transporte marítimo y los puertos, y tiene competencia para proporcionar servicios de expertos o consultores, becas y equipo en algunas o en todas las esferas siguientes: capacitación marítima en todos sus aspectos; contaminación marina; reglamentación de la seguridad de los buques; seguridad de la navegación; construcción naval y reparaciones navales; buques especiales y artefactos explotados frente a las costas; aspectos técnicos del transporte marítimo de mercancías; puertos; contenedores; simplificación de procedimientos; regímenes de responsabilidad de los armadores y sistemas de indemnización; reglamentación marítima y aplicación de los convenios de la OCMI.

ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICO (OCDE): Institución intergubernamental de la cual forman parte casi todos los países industrializados, de economía de mercado. Tienen su sede en París. Entró en vigencia el 30 de septiembre de 1961 como consecuencia de lo previsto el año anterior en el Convenio internacional relativo a su implantación, habiendo sucedido a la Organización Europea de Cooperación Económica que había sido creada en 1948.

La OCDE tiene por cometido promover el bienestar económico y social dentro del conjunto de los países que la integran, ayudando a sus gobiernos miembros a formular lo mejor posible las políticas a ese efecto y de coordinarlas entre ellos, así como también armonizar los esfuerzos de sus gobiernos en favor de los países en desarrollo.



P.

**PACA:** Fardo voluminoso en forma de prisma rectangular, generalmente prensado y asegurado con flejes que contienen carga como algodón, yute, papel, etc.

**PETENTE:** Documento que expide el gobierno y que equivale a acreditar la nacionalidad del buque.

Certificación que expide la autoridad sanitaria del puerto de salida en donde se inicia el viaje, haciendo constar el estado sanitario de la localidad.

**PATENTE DE SANIDAD:** Documento destinado a acreditar el estado del puerto de salida o de procedencia de un buque.

**PENINSULA:** Porción más o menos grande de tierra rodeada de mar por todas partes menos por una, más o menos estrecha, unida al continente.

**PESO MUERTO:** Peso total de carga, combustible, agua, provisiones, refacciones y constantes.

**PETROLERO:** Buque de casco metálico y propulsión mecánica, construido especialmente para dedicarlo al transporte de combustible líquido.

**PILOTAJE:** Ciencia náutica, que enseña a determinar la situación de un buque en la mar y el rumbo que tiene que seguir para trasladarse de un punto a otro. Practicaje o derecho que pagan los buques por los servicios del práctico a la entrada o salida de un puerto, bahía, canal, etc.

**PILOTE:** Elemento muy empleado en la construcción de los puertos y que consiste en una columna hincada en terreno y destinada a soportar cargas verticales y esfuerzos transversales, generalmente formando parte de estructuras de muelles o bien para la cimentación de edificios.

**PILOTIN:** Nombre que se dio al principiante o aspirante de piloto.

**PLAYA:** Ribera del mar de los ríos grandes, formada de arenales en superficie casi plana o con poco declive.

**POLIZA DE FLETAMENTO:** Designa esta expresión, el documento en que se otorga el contrato de fletamento, y por extensión, al propio contrato.

**POLIZA DE SEGURO:** Es la expresión material del contrato de seguro otorgado entre asegurador y asegurado y que se define como el documento o instrumento público que solemniza el contrato del mismo nombre.

**POLIZA FLOTANTE:** Son llamadas también pólizas de abono, que hallan su razón de ser en la conveniencia de adaptar el contrato de seguro a las rápidas operaciones de carga y descarga que se llevan a cabo, en la actualidad, y su fundamento jurídico en el propio Código de Comercio que dispone en su artículo 741 que: En los seguros de mercancías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas cuando no consten estas circunstancias al asegurado. Si el buque en estos casos sufriese accidente de mar, estará obligado el asegurado a probar además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor, para reclamar la indemnización.

**POPA:** Frente de la obra que cierra un buque por su extremidad posterior, en la cual se halla el timón. Parte posterior de un buque, considerando su eslora dividida en tres partes iguales desde la proa. La popa debe tener una forma que facilite el paso de los filetes líquidos en su movimiento hacia el vacío producido por el buque al marchar, así como evitar la formación de remolinos y permitir la acción eficiente del timón y la hélice o hélices.

Es la parte posterior de la nave en donde están el timón, la hélice y antiguamente en la parte más alta de la misma, la cámara y camarotes.

**PROA:** Parte delantera del buque, comprendida entre la última cuaderna y el tajamar; tiene forma de cuña a fin de presentar menos resistencia al agua en su movimiento.

**PROFUNDIDAD:** Distancia desde la superficie del mar o de otra extensión de agua, hasta el fondo de la misma.

**PROVEEDOR:** Fabricante de algún determinado producto.

**PUENTE:** Superestructura más elevada del buque, en el sentido de la manga, en donde van los instrumentos de navegación y se vigila la marcha del mismo.

**PUERTO:** Lugar abrigado y seguro en la costa, isla o río, obra de la naturaleza, que por su situación y calada ha sido aprovechada por el hombre para convertirla en centro de actividades de la marina de transporte, dotándola de muelles, almacenes, diques, astilleros y vías de comunicación.

Lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga.

**PUERTOS COMERCIALES:** Son aquellos que tienen por misión fundamental ofrecer a los buques las instalaciones necesarias para efectuar con la mayor rapidez y seguridad las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías y pasajeros. Son el punto de canalización y enlace de un sistema más complejo de transportes marítimos y terrestres.

Las características principales de los puertos comerciales son:

Facilidad y amplitud de entradas y atraques, medios adecuados de carga y descarga para conseguir el mínimo tiempo de inmovilización del material flotante, extensión suficiente en tierra para almacenamiento de las mercancías desembarcadas o en espera de embarque, facilidad o enlace con carreteras y vías férreas. Adicionalmente, y como consecuencia de la gran concurrencia de buques, deben poseer las instalaciones necesarias para su conservación y mantenimiento ordinario.

Q.

**QUILLA:** Primera pieza que se coloca al construir un buque, que según sea de madera o metálico, supondrá el tablón o la traca central del fondo del buque. También, tomando la parte por el todo se da el nombre de quilla al buque mismo. En los buques metálicos, la quilla horizontal es la traca central del fondo.

R.

**RADIOCOMUNICACION:** Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza, realizada por medio de las ondas hertzianas.

**REASEGURO:** Aquél mediante el cual, un asegurador toma a su carga todo o parte de un riesgo ya cubierto por otro asegurador, sin que afecte al contrato celebrado entre el asegurador directo y el asegurado.

**REEXPEDIDOR DE CARGA:** Es un intermediario entre el embarcador y la compañía transportista.

Auxilia en todo lo concerniente al manejo y papeleo del embarque programado, tanto en exportación como importación.

Vela por los intereses de su cliente desde el mismo momento en que se recibe una orden de embarque.

Se pone en contacto con el proveedor en el extranjero, para programar con anticipación todos los detalles de embarque como son: Puerto de Embarque y Puerto de Destino.

Reserva cupo en la nave más conveniente de acuerdo a los factores de requerimientos de las mercancías, dando preferencia a naves de bandera mexicana.

Vela por la correcta llegada de fletes y obtención de descuentos sobre éstos mismos, a favor del importador mexicano.

A solicitud del importador/ exportador, recibe la mercancía en el puerto de descarga, se hace cargo de su despacho aduanal y de su reexpedición hasta la fábrica, industria o casa comercial.

**REMOLCADOR:** Buque de poco porte a vapor o a motor, con una fuerza de máquina desproporcionada al tonelaje del casco y que se emplea para dar remolque a los otros buques. Los hay de salvamento, de puerto, de alta mar, etc.

**RESACA:** Fenómeno producido por las olas de rompiente en las inmediaciones de las costas de la playa, y que consiste en una ola reflejada que, a más de aumentar la altura de la ola directa, establece un movimiento inverso hacia la mar, la cual arrastra hacia el interior de las aguas objetos, cuerpos o personas que se hallen en la proximidad de las mismas.

Es un movimiento de retroceso o de reflejo que hace el agua del mar como consecuencia de la fuerza de las olas en acantilados, muros, etc.

**RIBERA:** Margen u orilla del mar o río.

**RIQ:** Corriente de agua que va a desembarcar en otra o en el mar.

**RUMBO:** Dirección que sigue una cosa cualquiera en movimiento como un buque, una corriente, la marca, o la orientación de otra estática, como un muelle, una costa.

S.

**SACA:** Derecho que se pagaba por el embarque de productos comerciales.

**SEGURO:** El seguro marítimo es muy complejo, puesto que en lo que se refiere a mercancías no puede llamarse simplemente de transporte, ya que están sujetas a otros riesgos, y por lo tanto, este ramo de seguro forma verdaderamente una especialidad de gran importancia en la vida comercial. En la póliza del seguro marítimo debe constar el nombre, puerto y matrícula del buque asegurado, como también el capitán, puerto de salida, de escala, término del viaje y demás detalles. Dicha póliza puede ser única o flotante.

En el seguro marítimo pueden reconocerse dos aspectos primordiales y distintos: Seguro del buque y seguro de las mercancías. Puede ser la póliza por tiempo fijo o por un viaje, especificado si es de ido o redondo. También hay contrato o pólizas por pérdida total o solamente por avería.

El seguro marítimo está regulado por el Código de Comercio, los cuales especifican que para que sea válida la póliza, debe estar firmada por ambos contratantes con los datos de nombres, fechas y demás.

Los aseguradores no pagarán indemnización en los casos siguientes: cambio voluntario de ruta sin consentimiento previo de los aseguradores, abandono voluntario de un convoy si se había estipulado que el buque debía navegar formando parte de aquél, prolongación del viaje a puerto más lejano, acción de disposiciones arbitrarias tomadas por fletadores y cargadores, mermas y derrames debidos a la naturaleza de la cosa asegurada, falta de documentación legal, etc.

**SERVOMOTOR:** Accidente de mar en el que no interviene la voluntad del hombre, es decir, puramente fortuito.

**SOBORDO:** Documento en el que constan todas las partidas que constituyen el cargamento del buque, y la suma que su respectivo embarcador o receptor ha pagado por flete.

Total de dinero que por el flete de un viaje ha recibido el armador de un buque.

Revisión de la carga de un buque, a fin de confrontar las mercancías con la documentación.

**SOBRECARGA:** Exceso de carga que se embarca a bordo de un buque cuando se llega a sumergir la marca de francobordo correspondiente, y por extensión, se aplica algunas veces este vocablo al propio buque para definir el estado en que se encuentra a la sazón.

**SOCIEDADES DE CLASIFICACION:** Entidades que reglamentan las construcciones, instalación y conservación del material flotante, par que puedan navegar con la garantía que en este sentido permite alcanzar la previsión humana. El armador que maneja a su barco y lo explota comercialmente, así como los propietarios del cargamento que a él confían sus mercancías, recurren a las empresas de seguros a fin de cubrirse de los riesgos a que están expuestos por cualquier avería o daño que puedan ocurrir al barco o a su cargamento.

**SUPERESTRUCTURA:** Se da este nombre, en construcción naval, a toda parte del buque situada por encima de la cubierta superior continua, como la toldilla, el alcazar y el castillo, siempre que vayan de banda a banda, porque si no es así, se llaman casetas y guardacalores cuando corresponden con las escotillas a bocas de máquinas y calderas.



T.

**TANQUE:** Depósito metálico para almacenar líquidos.

**TARJA:** Al entregar el cargamento, el número de paquetes es comprobado por los apuntadores llamados tarjadores.

**TEMPORAL:** Tormenta o perturbación que ocasiona la violencia del viento en las aguas del mar.

**TIMON:** Pieza de madera o metálica que convenientemente articulada, puede girar alrededor de su eje en cierto ángulo para dar al buque la dirección deseada.

**TIMONEL:** Marinero que gobierna o maneja el timón del buque. Se trata siempre de marineros escogidos entre los que mejor conocen el oficio.

**TINGLADO:** Es la construcción típica empleada en los puertos para regular, puesto el género o resguardo de la intemperie y debidamente custodiado, el sistema más continuo de transporte terrestre, con el más discontinuo del marítimo. Desde el punto de vista constructivo, los tinglados son grandes naves cubierta, provistas de gran número de puertas, en la mayoría de los casos de una o dos plantas, raramente de más, situadas cerca de los bordes de los muelles, disponiendo de potentes y rápidos medios para la carga y descarga de mercancías.

**TIPOS DE BUQUES:** Las denominaciones de los principales tipos de buques, utilizados para atender el tráfico marítimo son las siguientes: petroleros, cargueros de gas licuado, cargueros de productos químicos, buques cisterna, graneleros/ petroleros (incluidos mineraleros/ petroleros), mineraleros y graneleros, buques de carga general (incluidos los mixtos de pasaje y carga), buques portacontenedores (totalmente celulares), buques portagabarras, buques portavehículos, buques de transporte de pescado y buques- fábrica, buques pesqueros (incluidos los buques- fábrica de arrastre), transbordadores y buques de pasajeros.

Se suele utilizar la designación de "buque multipropósito o polivalente" a aquel buque

construido o adaptado para el transporte de carga general tanto en contenedores como en forma de carga fraccionada. El buque comentado puede ser llamado también "buque celular mixto" o "buque portacontenedores mixto" cuando tiene una capacidad numérica de hasta 300 TEU's (unidad equivalente a 20 pies).

**TOLDO:** En acepción común se dice de los de lona, loneta o brin, que para resguardar del sol se ponen en diversas partes del buque y también en las embarcaciones menores.

**TONELADA:** Unidad de peso o de capacidad. Long Ton. = 1,102 kg = 2,240 libras. Short ton = 984.2 kg = 2,000 libras. Tonelada métrica = 1,000 kg.

**TONELAJE DE REGISTRO:** Capacidad de un buque expresada en toneladas "MOORSON" (1 tonelada Moorson = 100 pies cúbicos).

**TONELAJE DE REGISTRO BRUTO:** Es la totalidad de la capacidad el buque.

**TONELAJE DE REGISTRO NETO:** La capacidad disponible para carga y pasajeros.

**TRAFICO:** Es la actividad o conjunto de actividades necesarias para relacionar dos núcleos comerciales o industriales separados, o para expresarnos en términos económicos, el ciclo completo o proceso global de actividades, mediante las cuales se satisfacen las necesidades de un grupo económico con los productos procedentes de otro.

**TRAMPA:** Buque mercante que se fleta según las ofertas del mercado, y por ello no hace un tráfico regular, sino más bien suelen ser casi siempre distintos los viajes que efectúa.

**TRANSBORDAR:** Buque destinado a una travesía corta entre ambas orillas de un estrecho, que puede transportar mucho pasaje de cámara y cubierta, y también vehículos. Cambiar efectos o carga de un buque a otro.

V.

VENTAS C.I.F.: Es la venta marítima que goza de mayor aceptación en el comercio internacional. El comprador paga un precio global, pactado indivisiblemente, que incluye los tres elementos de la operación: costo (C), seguro (I) y flete (F). Al vendedor le incumbe la obligación de contratar el seguro y el transporte marítimo, no en el carácter de mandatario, sino por obligación específica de esta venta marítima.

VENTAS DE PUERTA A PUERTA ("DOOR TO DOOR"): Este tipo de ventas se caracterizan por el hecho de que el transporte de las mercancías cubre todas las etapas y gastos (con exclusión de los derechos de aduana) entre el lugar donde se localiza el vendedor y el ocupado por el comprador.

VENTAS C&F: Estas ventas presentan la mayor parte de las modalidades que caracterizan las ventas C.I.F. La diferencia estriba en que en la venta C&F el vendedor no queda obligado a contratar ni a pagar el seguro marítimo.

VENTAS F.O.B. (LAB): La expresión inglesa "free on board" (libre a bordo), abreviada F.O.B. (LAB), es usada en las ventas marítimas para indicar hasta qué lugar el vendedor se hace cargo de los gastos del transporte y carga de la mercancía, y hasta dónde corren los riesgos de ella por su cuenta, y empiezan a correr por cuenta del comprador.