

1035
2015



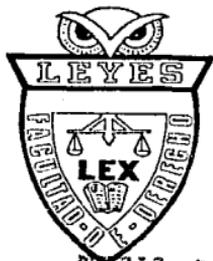
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

PUERTOS DE ALTURA Y DE CABOTAJE DE LA REPUBLICA MEXICANA Y LA JURISDICCION ADMINISTRATIVA DESDE EL PUNTO DE VISTA JURIDICO



TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JUAN JESUS ZARCO MAGAÑA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CIUDAD UNIVERSITARIA, MEXICO D. F.

1993



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

PAGINA

I N T R O D U C C I O N

CAPITULO PRIMERO

LOS PUERTOS DE ALTURA Y DE CABOTAJE.

1. Antecedentes.....	1
2. Concepto de Puerto.....	21
3. Clasificación de los Puertos.....	26
4. Antecedentes de los Puertos de Altura.....	29
4.1. Concepto de Puerto de Altura.....	32
4.2. Ubicación de los Puertos de Altura en la -- República Mexicana.....	33
5. Antecedentes de los Puertos de Cabotaje.....	42
5.1. Concepto de Puerto de Cabotaje.....	45
5.2. Ubicación de los Puertos de Cabotaje en la República Mexicana.....	45

CAPITULO SEGUNDO

NATURALEZA JURIDICA DE LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

1. Constitución Política de los Estados Unidos ---- Mexicanos.....	48
2. Ley Orgánica de la Administración Pública Fede-- ral.....	49
3. Ley General de Bienes Nacionales.....	52
4. Ley de Vías Generales de Comunicación.....	54

5. Ley de Puertos.....	56
------------------------	----

CAPITULO TERCERO

COORDINACION DE LAS SECRETARIAS DE MARINA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE PESCA EN RELACION CON LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

1. Nociones Generales.....	59
2. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina - de 1941.....	63
2.1. Desincorporación de algunas Direcciones de la Secretaría de Marina.....	67
3. Secretaría de Marina.....	69
4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	75
4.1. Dirección General de Puertos y Marina Mer- cante.....	80
4.1.1. Capitanías de Puerto.....	81
4.2. Puertos Mexicanos.....	84
4.2.1. Vocalía de Obras Marítimas.....	86
4.2.2. Vocalía de Dragado.....	87
5. Secretaría de Pesca.....	88
5.1. Dirección General de Administración de Pes- querías.....	91
5.2. Dirección General de Infraestructura Pes- quera.....	92
5.3. Dirección General de Organización y Capaci- tación Pesquera.....	92
5.4. El Delegado Federal de Pesca.....	93

CAPITULO CUARTO

AUTORIDAD-ADMINISTRACION-JURISDICCION Y VIGILANCIA EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

1. Autoridad en los Puertos de Altura y Cabotaje...	94
2. Administración de los Puertos de Altura y Cabotaje.....	99
3. Jurisdicción en los Puertos de Altura y Cabotaje	104
4. Vigilancia en los Puertos de Altura y Cabotaje..	111

CAPITULO QUINTO

CONCURRENCIA Y COORDINACION DE OTRAS AUTORIDADES QUE PARTICIPAN EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

1. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.....	136
2. Secretaría de Salud.....	146
3. Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.....	152
4. Secretaría de Gobernación.....	153
5. Secretaría de Desarrollo Social.....	154
6. Secretaría de Turismo.....	155
CONCLUSIONES.....	157
BIBLIOGRAFIA.....	162

I N T R O D U C C I O N

El presente estudio trata sobre los puertos de altura y cabotaje de la República Mexicana y la jurisdicción administrativa desde el punto de vista jurídico. Para poder -- desarrollar este trabajo es necesario adentrarse al estudio de los principios de la navegación ya que va implícito con los puertos, así tenemos que con el devenir del tiempo se cuenta que las naves en un principio se varaban en la arena, procedimiento que se fue abandonando a medida que -- fueron creciendo el tamaño de los barcos, es así, que las embarcaciones empezaron a fondear o a acostarse implicando con ello la construcción de diques o muelles en los puertos, que eran considerados como abrigos naturales que permitían la estancia segura de las embarcaciones.

Las riquezas que se almacenaban en los establecimientos portuarios atrajeron el pillaje, motivando con ello -- que dichos lugares se empezaran a proteger contra posibles ataques venidos del mar o de tierra.

Matías Romero declaró a fines del siglo pasado que -- "...la posición geográfica de la República, situada entre Asia y 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 emporio del comercio..." -- palabras sabías que con el transcurso del tiempo han fructificado bastante, ya que los puertos siempre han estado --

unidos al desarrollo de la navegación y el comercio marítimo, motivando con ello que México se distinga por su pacifismo y buen trato.

Partiendo de esta base, es necesario e indispensable adentrarse a los antecedentes de los puertos, de igual forma definir un concepto que abarque todo lo que implica la palabra puerto, su ubicación geográfica en la República -- Mexicana, todo lo anterior se analiza ampliamente en el -- capítulo primero.

En el capítulo segundo se estudia la naturaleza jurídica de los puertos de altura y cabotaje, partiendo por su puesto de nuestra Carta Magna que es base jurídica fundamental de la legitimidad de los puertos en la República -- Mexicana. Asimismo, se analizan todas las leyes y reglamentos que tengan injerencia en nuestro tema principal, para' con ello dar al lector un enfoque jurídico bastante am--- plio.

De lo anterior observaremos que deberá existir gran -- coordinación de las Secretarías de Marina, de Comunicaciones y Transportes y de Pesca en torno a los puertos de altura y cabotaje, tema que se explica en el capítulo tercero del presente trabajo.

Al respecto cabe resaltar la autoridad, administra--- ción, jurisdicción y vigilancia que prestan dichas Secretarías a los puertos de altura y cabotaje, lo anterior se --

desarrolla en el capítulo cuarto.

Por último, se hace un estudio de la concurrencia y -
coordinación de otras autoridades que participan en los --
puertos de altura y cabotaje, tema que se explica amplia--
mente en el capítulo quinto.

Espero inyectar en el lector una inquietud tal, que -
no lo abruma, sino por el contrario lo guíe por el sendero
del saber, para ampliar sus conocimientos.

CAPITULO PRIMERO

LOS PUERTOS DE ALTURA Y DE CABOTAJE.

1. Antecedentes.
2. Concepto de Puerto.
3. Clasificación de los Puertos.
4. Antecedentes de los Puertos de Altura.
 - 4.1. Concepto de Puerto de Altura.
 - 4.2. Ubicación de los Puertos de Altura en la República Mexicana.
5. Antecedentes de los Puertos de Cabotaje.
 - 5.1. Concepto de Puerto de Cabotaje.
 - 5.2. Ubicación de los Puerto de Cabotaje en la República Mexicana.

1. ANTECEDENTES

En la antigüedad, el desarrollo de los intercambios comerciales se llevó a cabo principalmente en los lugares de la costa, en las bahías o ensenadas, así como en las desembocaduras de los ríos, siempre y cuando ofrecieran posibilidades de atraque y refugio seguro a las embarcaciones, en esta época se da la fundación de grandes imperios que se concentraron en la actividad portuaria en el Mediterráneo.

Entre los pueblos esencialmente navegantes tenemos a los fenicios, cretenses, griegos, vikingos, polinesios, egipcios y romanos; nos abocaremos únicamente a estudiar a aquellos que de alguna manera han dejado huella en la historia de la humanidad.¹ Los fenicios practicaban --según Lionello Cioli-- "...el comercio marítimo que fue constantemente la principal actividad del pueblo fenicio. A causa de este comercio lograron el dominio absoluto del mar que aseguraron y conservaron gracias a instituciones particulares. Se agruparon en comunidades urbanas instaladas a lo largo de la costa del Mediterráneo, y cada ciudad constituyó una unidad política independiente. Tenían un interés común para la salvaguardia de la superioridad marítima y comercial, establecieron los Puertos Marítimos de Sidón y Tiro que monopolizaron el Comercio Marítimo de todo el Mediterráneo.

Para conservar este monopolio en forma absoluta, las comunidades fenicias, guardaron bajo riguroso secreto sus

(1) Enciclopedia Hispánica, Volumen 12 Editada por Encyclopaedia Britannica Publishers. Inc. Barcelona, 1990 p. 164

itinerarios comerciales marítimos, cabe advertir que organizaron expediciones que tenían como fin descubrir rutas marítimas hacia la India."²

En la historia tenemos que estos primeros pueblos navegantes utilizaron primeramente los puertos de la playa donde ellos podían acercar sus barcos durante la noche, - de lo que se desprende que los fenicios tuvieron que dotar de faros a los puertos naturales e iniciaron la construcción de puertos artificiales; estos pueblos hicieron amplio uso de estos lugares privilegiados, tanto en su comercio y actos de piratería como en sus migraciones.

Como dato curioso -según Henri Cloarec- el primer puerto conocido en la historia es el de Faros, que fué construido por los egipcios en una isla próxima a Alejandría, tenía varios kilómetros de muelles formados por bloques de piedra. En esta época los puertos naturales fueron utilizados y dispuestos de modo similar, por lo que los puertos comenzaron a desarrollarse, como ya dije, en el Mediterráneo lugar donde se concentraba la navegación de la época; asociado al puerto, solía desarrollarse una ciudad cosmopolita, como es el caso de Marsella o bien las originadas en la desembocadura del Valle del Ródano o Constantinopla y en la salida del Mar Negro, las cuales han podido hasta nuestro días aprovechar las diferentes formas de organización económicas que prevalecieron en las riberas del Mediterráneo para mantenerse activas en emplazamientos milenarios.³

(2) Cioli, Lionello. Historia Económica, traducción de José Araujo Nuñez, ED. América, México 1940, p.27

(3) Cloarec, Henri. Gran Larousse Universal, Volumen 33, ED. Plaza & Janes, S.A. Barcelona 1982, p.10436

Según Cloarec, los romanos tenían los puertos, que -- eran abrigos naturales fáciles de utilizar entre los que -- destacan Brindis y Tarento, lugares privilegiados para la comunicación y el comercio, al ser insuficientes estos -- puertos se vieron en la necesidad de abrir otros como lo -- fueron Civitavecchia y Ostia, también iniciaron la construc-- ción de diques los cuales les fueron de gran utilidad.

Durante el período de las grandes invaciones, los -- puertos estaban abarrotados por falta de reparaciones; en la Edad Media, época en la que los puertos se fortifica-- ron (torres, barreras o cadena que interceptaba la ---- entrada), las ciudades de Italia del Norte y de Flandes -- orientaron las corrientes del comercio hacia el Medite--- rráneo Occidental, mientras tanto, Génova y Venecia llega-- ron a su cenit, saliendo del Mediterráneo, para extender' el comercio marítimo hacia las costas de La Mancha, del -- Mar del Norte y del Báltico: por otro lado los grandes ve-- leros, la navegación del largo curso y el tráfico colo--- nial originaron los puertos atlánticos.

Con este gran avance, se ofrecían lugares ideales -- para la creación de puertos, los cuales tenían que ser de fendidos de ataques y robos.⁴

Corría el año de 1415, cuando inició la era de las -- exploraciones europeas; Portugal fué un gran explorador -- de la costa de Africa Occidental, por otra parte, Casti--- lla que era la aserrima enemiga de los portugueses, se ve en la necesidad de buscar nuevas rutas hacia la India y -- en abril de 1492, la Reina Isabel de Castilla aprueba el'

(4) Cloarec. Ob.cit. p. 10436

viaje de Cristobal Colón, al término de innumerables penalidades sufridas por el gran descubridor, que había visitado durante varios años las cortes europeas en busca de ayuda para financiar su empresa.

Por esta razón la empresa colombina es calificada de castellana e isabelina, ya que los esfuerzos y el interes que demostro la reina hicieron posible el viaje.

Colón se dirigió a occidente en busca de una ruta -- más corta para llegar a la India, y encontró, sin darse cuenta de ello, un nuevo continente, pisó la primera tierra americana, la isla de Guanahani que bautizó con el -- nombre de San Salvador, llamada hoy en día Watling y que pertenece al grupo de las Bahamas, tal descubrimiento fue el 12 de octubre de 1492.

Tras los viajes de Colón, Fernando II de Aragón ordenó la exploración sistemática de las Antillas, y los marineros españoles descubren y conquistan para España Las Filipinas, por otro lado, los portugueses que también eran grandes navegantes a principios del siglo XVI fundaron -- los puertos de Mozambique y Oramuz en 1507 y 1515 respectivamente.

El hallazgo de Colón causó un gran impacto en España y Europa, originando de inmediatamente la afluencia de colonos y aventureros hacia esas nuevas tierras.

Para evitar futuras disputas entre Portugal -- que -- había colonizado la costa Occidental de Africa e islas -- aledañas-- y España, los magnates respectivos recurrieron al papa Alejandro Borja, a fin de que dictara un documen-

to que dividiera las conquistas de estos dos reinos cristianos.

El papa, consciente (sic) del posible conflicto que podría originarse, dictó una Bula por la que se fijaba -- una línea a 100 leguas de las islas Azores y del Cabo Ver de yendo de norte a sur, de tal manera que lo que quedara al occidente de esa demarcación fuera español y lo que -- estuviera al oriente portugués.⁵

La verdadera conquista de América se inicia con el reinado de Carlos V, en que desde 1519 a 1522 envió a --- Hernán Cortés ocupar México. Para independizarse de Diego Velázquez que era en aquel entonces Gobernador de Cuba, - Cortés utilizando la cláusula que le permitía hacer lo -- que más le conviniese al servicio de Dios y de sus ----- Altezas, por lo que en San Juan de Ulúa erige la Villa --- Rica de la Vera Cruz el 21 de abril de 1519 cituada a --- unas doce leguas de Cuba y siendo un puerto abrigado ---- ideal para fundar su ayuntamiento, el cual sería hasta la caída de la gran Tenochtitlán, la base principal de ---- Cortés y que a la vez servía como único puerto por el que se tenía contacto con España.⁶ Veracruz podía considerarse como defensa del puerto para tener asegurada la comuni cación con la metropoli.⁷

(5) Historia de México. Tomo 6, Salvat Mexicana de Ediciones, S.A. de C.V. México 1986, pp.890 y ss.

(6) Morales Pastrón, Francisco. Gran Enciclopedia de España y América, tomo IV. ED.Gela, S.A. Madrid 1983, --- pp. 148 y ss.

(7) Riva Palacios, Vicente. Resumen de México a través de los siglos, tomo 11. Compañía General de Ediciones, - S.A. México 1969, p. 17

La Nueva España, durante el siglo XVI, no abrió numerosos puertos, ya que los viajes que se realizaron en esa época fueron de exploración y conquista, todo esto se debió al descubrimiento del Océano Pacífico o Mar del Sur. España, en la época colonial es la que realiza el comercio y la navegación con las Indias Occidentales, ya que con la bula papal de 1493 y la pragmática de Carlos V en 1523 la hacían única nación autorizada para tales propósitos, durante la colonia se da un desarrollo incipiente de unos cuantos puertos, lo cual se debió principalmente, a que estos fueron utilizados para la salida de minerales valiosos y no para el desarrollo del comercio.

De ahí, el gran esfuerzo centralista y monopolizador que sobre la Nueva España tuviera su metrópoli, con esta ferrea centralización se observa que constituyó un obstáculo para el desarrollo marítimo de la colonia. Al monopolizar España este tráfico, prohibió el comercio intercolonial además de especificar que el capitán de toda nave, y por lo menos la mitad de la tripulación, debían de ser españoles nacidos en la península. De lo anterior se desprende que la Nueva España no obtuvo los beneficios de la libertad del comercio sino hasta 1789, pero era demasiado tarde pues la colonia había sentado su actividad económica en la agricultura y en la minería dejando a un lado el mar y la navegación, teniendo como consecuencia un abandono total del comercio marítimo.

Por otra parte, no podemos afirmar --señala Bonilla-- bajo ninguna circunstancia que antes de la llegada de los

españoles a América, las culturas y civilizaciones asentadas en el Valle de México y en todo el territorio de Anáhuac, hayan existido puertos marítimos creados por el hombre.

Las crónicas de la conquista comprueban, que los aztecas, cuando llegaron los españoles a estas tierras americanas ya conocían el uso de la canoa o piragua en remo y la vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre pueblos ribereños., los pueblos de las tribus nahoas establecidos en las costas, comerciaban con los productos de pesca que obtenían utilizando embarcaciones construidas por ellos mismos con los que practicaban la navegación no solamente para costear y hacer sus pesquerías, sino para cruzar los mares del Golfo de México e incursionar inclusive por el Océano Pacífico.

Los referidos pueblos marítimos especialmente los "tepoca", fabricaban lanchas y canoas de dos proas y de treinta y seis a cuarenta palmos de eslora y ancho proporcional hechos de más de doce piezas de madera perfectamente unidos y embreados, que no les entraba el agua y tan ligeras que dos hombres la podían manejar en tierra sin ningún traqueo.

Entre los bajo-relieves de piedra que pertenecen a las interesantes ruinas de Chichen-Itzá, se encuentra uno que representa la proa de una canoa, cuya figura, comparada con las demás del bajo-relieve, entre las cuales aparecen hombres y mujeres, manifiesta una capacidad como para

unas cuarenta personas, es decir, para unas cuatro toneladas de peso, o sea de una longitud o eslora de siete metros, una manga o anchura de metro y medio y un calado de medio metro, aproximadamente muy semejante a las que ahora usan los mayas y que son embarcaciones construidas por ellos, y se conocen con el nombre de "cayucos".

En las colecciones que se han logrado de códices y geroglíficos diversos, esculpidos o pintados por nuestros antepasados de aquellas tribus, y que se salvaron de la destrucción hecha por los conquistadores, se observan figuras que representan canoas tripuladas y manejadas a remo; lo que significa que los aztecas desarrollaban algunas actividades marítimas. Recuérdese que, el Emperador Moctezuma comía pescado fresco que le traían de las costas veracruzanas.

Otro hecho importante de acuerdo con lo que se refiere en la historia de los mayas que carecían de ríos en su región, lo constituye sin duda el uso de la vela que empleaban para la navegación marítima. Los itzaes, según refiere "Villa Gutierrez", se retiraron a la Laguna de Petén por Mar, como lo da a conocer el hecho de que una parte de la orilla de dicha laguna se llamaba "Zunibacan" que significa "sitio donde se tendieron las velas".

Al arribar Cortés con su expedición a los islotes de las inmediaciones de lo que hoy es Veracruz, el 21 de abril de 1519, fué visitado por los naturales de la región que le enviaron una comisión de dos canoas.⁸

(8) Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México, -
ED. Litorales, México 1962, pp. 28 y ss.

Todo lo anterior nos revela patéticamente que los -- pueblos precortesianos si conocían el uso de las embarcaciones marítimas aunque haya sido de manera rudimentaria, sin embargo no conocieron lo que ahora conocemos y entendemos por Puerto Marítimo, en virtud de que nunca fundaron uno.

Realmente en nuestro concepto la historia de los --- puertos marítimos mexicanos, comienza con la fundación de la Villa Rica de la Vera Cruz, por Hernan Cortés, que --- aunque tuvo que recurrir al incendio y hundimiento de sus buques, ésto lo hizo con el deliberado propósito de que -- sus compatriotas no trataran de huir de la tierra rica en recursos naturales que se les brindaba, según el propio -- sentimiento del conquistador para ser poseída y entregada mas tarde como un preciado tesoro para el entonces rey de España Carlos V.

Bajo la influencia de los elementos españoles radicados en estas tierras de la que fuera la "Nueva España" -- --Bonilla nos narra-- que México se inició en el campo de -- la cultura marítima tocándole en suerte ser la ciudad --- donde se escribió y publicó el primer Tratado de Construcción Naval, y de Navegación en América, que más tarde fué adoptado como texto en otros países.⁹

Según el Capitán Juan de Dios, el libro se imprimió' en la Casa de Pedro Ocharte en el año de 1537, siendo su' autor Don Diego García de Palacio, del Colegio de Su Magestad y Oidor de la Real Audiencia de la Ciudad.

Dicho Tratado que se titula "Instrucción Náutica ---

(9) Bonilla. Ob.cit. pp. 100 y ss.

para el Buen Vío y Regimiento de las Naos, su Traza y Gobierno conforme a la Altura de México."

Las actividades marítimas en el Pacífico abrieron el camino al comercio de la Nueva España con Asia, que alcanzó mucha importancia y perduró por muchos años, llegando a alcanzar nuestro puerto de Acapulco la primacía del comercio marítimo de la costa Occidental de América, como primer puerto comercial durante aquella época de bonanza para la Nueva España.

En este estado nuestro comercio, el gobierno español se preocupó del mismo, y empezó a reglamentar el comercio con América, expidiendo ordenanzas y muchas otras disposiciones, que especificaban las modalidades a que debía estar sujeto el comercio sobre el mar.

Cabe advertir que solamente a los españoles se les permitía dedicarse al comercio con América, siempre y cuando tuvieran buques propios, limitándolos en la exportación de mercancías, condicionando también las importaciones de América con productos especificados.

Se estableció la Casa de Contratación de Sevilla por ser dicha población el Puerto principal de Castilla, y todo buque que intentara zarpar para América, tenía la obligación de registrarse en Sevilla, elegido como puerto de partida y de llegada, so pena de 6,000 doblones de multa.¹⁰

Más tarde, incrementándose grandemente el comercio, hubo necesidad de autorizar otros puertos para el despacho de buques como San Lucar de Barrameda, Cadiz y otros,

(10) Bonilla. Ob.cit. p. 84

estableciéndose el Consejo de Indias, para el despacho de todos los asuntos relacionados con el comercio de América y se dispuso que todos los buques mercantes salieran en - conserva y custodiados por Buques de Guerra, para defen-- uerse contra los piratas.

Desde que se iniciaron las relaciones comerciales -- entre la Nueva España y la Madre Patria, consistentes en' el tráfico marítimo de embarcaciones comenzaron a sufrir' saqueos de los piratas franceses, holandeses e ingleses;' todo ésto acontecía en nuestro concepto, por la ausencia' de un Derecho Internacional que regulase todo el comercio mundial y que por lo mismo reconociese los derechos de -- cada país como inatacables como un mínimo principio del - respeto a la Soberanía Internacional. Así por ejemplo, en el año de 1625 se tuvo que amurallar el Puerto de Acapulco, después del ataque de la Escuadra Holandesa al mando' del Principe de Nassau. Más tarde España prohibió el trá-- fico comercial marítimo entre Nueva España y Perú. En el' año de 1628 el Holandés Pedro Hein, Almirante de la Escua-- dra de la Compañía de Indias apresó frente a la Florida a la Flota que había salido del Puerto de Veracruz y la sa-- queó llevándose doce millones de pesos en oro. En el año' 1633, el pirata Cornelius Holz, saqueó el Puerto de Cam-- peche.¹¹

Estos y otros ataques sufrieron nuestros puertos --- marítimos, aún a pesar de que en el año de 1597 se mandó' construir un fortín sobre la Loma de la Encarnación cerca de la margen del Río Grijalva "para proteger los intere--

(11) Castro Leal, Antonio. La Novela de México Colonial, Principales Acontecimientos de la Nueva España. ED. Aguilar, México 1964, pp. 31 y ss.

ses reales de San Juan Bautista". Asimismo el Gobernador Don Francisco Vázquez Gijón, estableció las "Vigías", en las costas y organizó las fuerzas de defensa para el caso de ataques de los piratas organizando las Compañías Guardacostas.

Todos estos trastornos que sufría el comercio español en sus colonias de América dieron lugar a la creación de escuadras encargadas de la vigilancia de los mares y por Cédula Real del año de 1578, se creó la Armada de Barlovento, señalándole como su Apostadero el Puerto de Veracruz, pero no se organizó sino hasta mucho después.¹²

Efectivamente lo anterior se corroboró a través de la lectura de los Principales Acontecimientos de la Nueva España, ya que en dichos volúmenes aparece como fecha exacta del establecimiento de la Armada de Barlovento en Veracruz precisamente en el año de 1639.¹³

El comercio marítimo de la Nueva España, poco después se organizó y obtuvo mejores dividendos.

"Para el comercio con las Filipinas, el único puerto autorizado legalmente en las costas del pacífico, era el de Acapulco, porque al principio pasaron libremente todas las mercancías de las Filipinas a la Nueva España, Guatemala, Tierra Firme y Perú, por Cédula Real del 14 de abril de 1579. Como fuese creciendo, apareció necesario limitarlo y así, por Cédula del 11 de noviembre de 1587, se ordenó que de la Nueva España no pasase al Perú ni Tierra Firme, ropa de China de la que trajese de Filipinas, lo cual después se confirmó por otras del 18 de fe-

(12) Bonilla. Ob.cit. p. 103

(13) Castro. Ob.cit. p. 32

brero y 13 de junio de 1599". Y por que no se consiguiese por una vía, lo que se prohibía por otra, se despacharon' Cédulas del 6 de febrero al 18 de diciembre de 1591 para' que totalmente cesase el comercio de las islas con el --- Perú, lo cual se extendió a Tierra Firme y Guatemala, por Cédula del 12 de enero de 1593, cerrando la Contratación' de China y de sus mercaderías para todas las Indias, ---- excepto para la Nueva España, con quien quedo abierta por Filipinas."

Sólo como un dato valioso para nuestro estudio de -- los puertos marítimos, creemos conveniente narrar y transcribír el siguiente enunciado aunque para ello tengamos - que retroceder unos cuantos años.

"En el siglo XVI, comenzó a florecer el comercio en' la Nueva España, merced a las comunicaciones con Filipi-- nas y al Tráfico con los puertos de Guatemala y del Perú; y hubiera subido a un alto grado de prosperidad, sin las' disposiciones que para restringirlo dictaron los Reyes de España, obligados por las constantes quejas y sugeriones del Consulado de Sevilla, que se creía representante no - solo del comercio de la metrópoli, sino de los legítimos' intereses de la Monarquía Española."¹⁴

Siguiendo con nuestra exposición, en el mes de mayo' de 1796 por Real Orden fué habilitado el Puerto de San -- Blas, para el comercio marítimo, constituyéndose más tarde dicho puerto, en Capital del Departamento Marítimo e - instalándose allí la comanancia principal de Marina del' Mar del Sur, como desde su descubrimiento por Cortés se -

(14) Bonilla. Ob.cit.pp. 113 y 114

denominó al Océano Pacífico, nuestro litoral.

Desde entonces el puerto de San Blas fué el de mayor importancia en aquella costa; allí mismo se estableció -- después un almacén General de Depósito y era el puerto -- por donde se introducían al interior del país, todas las mercancías conducidas por los buques de vela de aquellos tiempos, disputando un tanto la supremacía de Acapulco, -- que llegó a superar en tráfico, aunque no en ventajas --- como puerto de abrigo.

San Blas llegó a adquirir importancia comercial como centro marítimo fué una plaza fortificada y asiento de la capital del Departamento. Aún se puede contemplar las ruinas de su fortaleza, mudos testigos de su perdido poderío todavía años pasados se encontraban abandonadas en las -- playas, grandes anclas almirantazgo, que por su peso y tamaño, deben haber pertenecido a los navíos y fragatas de dos o tres mil toneladas de desplazamiento, que arribaban al puerto.

San Blas como Campeche, Laguna del Carmen, Acapulco y otros puertos de nuestro país, sufrieron a través del tiempo el descuido y abandono de nuestros gobiernos, que no supieron fomentar o al menos conservar aquel tráfico -- comercial marítimo que durante la colonia y años después diera renombre a México entre los países americanos.

Aún cuando no se trata específicamente de los puertos marítimos queremos hacer alusión por ser de vital importancia para los mismos, al hecho de que en el año 1796 fué instalado el Faro de Veracruz, primero que se encen--

dió en las costas de la Nueva España, colocándose en una torre especial de mampostería que se levantó en el bagaje del Noroeste de la fortaleza de San Juan de Ulúa. -- Dicha torre aún existe siendo utilizada ahora para la -- instalación de aparatos del servicio meteorológico; el -- faro, como se usaban entonces, era de luz fija, pero más -- tarde, el 30 de mayo de 1804, se inauguró un faro giratorio. Para el sostenimiento del faro se creó un impuesto -- de "Derecho de Faro", que se cobraba a los buques que llegaban a Veracruz, siendo un real por tonelada de carga -- para los buques que venían de Europa; tres cuartillas para los procedentes de América y medio real para los de -- cabotaje.¹⁵

Mientras tanto en Europa; Francia tenía los puertos más importantes de la época, los cuales fueron la Hanse, -- Ruán y Rochelle, en el siglo XIX la revolución industrial y el desarrollo de Inglaterra y los países del noroeste de Europa determinaron un considerable crecimiento del tráfico en sus mares lindantes, particularmente en el mar del Norte donde determinaban numerosas líneas regulares, las rivalidades internacionales se tradujeron primeramente en la utilización de los grandes organismos, en -- lo sucesivo para asegurar un tráfico tan importante. En -- Londres, Dunkerque, Amberes, Rotterdam, las instalaciones artificiales desempeñaron un papel decisivo. Por otro lado los grandes puertos se desarrollaron durante mucho -- tiempo en lugares, a medida estrechos, aislados de fácil -- defensa tanto contra los peligros que podía presentarse--

(15) Donilla. Ob. cit. pp. 132 y ss.

del lado del mar como contra los que venían del continente, y las instalaciones militares quedaron asociadas a --- ellos, pero la falta de sitio y de equipo para su mantenimiento fueron todavía poco engorrosos, mientras los argumentos fueron relativamente poco importantes y se caracterizaban más por su valor (textiles, especies) que por -- su peso o volumen.

En el siglo XIX los puertos militares se separaron de los comerciales, dejando a estos últimos más espacio para sus operaciones. Para acrecentar su tráfico, los distintos puertos empezaron a rivalizar en equipos, instalaciones -- de canales, dársenas, organización de mantenimiento y conservación de los buques, cada vez más numerosos y de tonelaje mayor, el desarrollo del potencial industrial y comercial, sobre todo la extensión progresiva de áreas de influencia en el interior del país, mediante una defensa --- red de ferrocarriles, carreteras y canales.¹⁶

Volviendo la mirada a América, el México independiente, país que contaba con gran dimensión de litoral costero no tenía la tradición portuaria, pues como mencionamos líneas arriba, se dedicó a la agricultura y a la minería; -- por lo que durante los primeros años de su independencia, cuenta con Veracruz y Acapulco únicos puertos habilitados para el comercio internacional; así vemos que carecía también de una marina mercante y de agentes comerciales capacitados para el uso adecuado de los puertos, tenemos que -- en México los servicios portuarios durante todo el siglo--

(16) Cloarec. Ob.cit. pp. 1043b y ss.

pasado fueron deficientes, en buena medida debido a que -- las constantes luchas internas entre centralistas y fele-- ralistas impedían la continuidad de un esfuerzo sólido de mejoramiento.

Por otra parte, nos atraso aún más las intervenciones francesas y estadounidenses que acabaron con la marina bélica y por consiguiente arruinaron los puertos del Golfo. Pero, el Pacífico acrecienta su importancia tras estas guerras y también el Sureste tuvo gran movimiento portuario -- debido a su aislamiento. De este modo se observa un desarrollo de los puertos siempre precario, discontinuo y aislado, tampoco había una estructura portuaria eficaz ni una marina mercante nacional, ya que los beneficios del del -- comercio de cabotaje y de altura recaían principalmente en Estados Unidos, Francia e Inglaterra.

Durante el porfiriato, se trató de desarrollar la marina mercante con la creación de importantes compañías como la Mexicana de Navegación, la Transatlántica Mexicana -- y la Naviera del Pacífico. Con este intento naturalmente -- vino una serie de obras de acondicionamiento, principalmente en Veracruz, Tampico, Salina Cruz y Manzanillo; sin embargo, el entusiasmo que en esa época dió predominio al -- desarrollo ferroviario, desvió en gran parte la atención -- hacia las rutas terrestres a Estados Unidos, dejándole a -- dicho país la transportación marítima.

Por otra parte, es importante mencionar que el servicio de dragado en México inició con la construcción de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y

Salina Cruz, por la compañía inglesa Pearson and Sun; la primera draga que adquirió el Gobierno fue la "Porfirio -- Díaz", de pequeño porte y de canjillones, la primera de -- propulsión propia fue la Veracruz para el puerto de Tam-- pico.

La revolución de 1910 interrumpe asimismo el aprove-- chamiento de los puertos a lo largo de varios años de ines-- tabilidad y luchas internas, así tenemos que durante estos años se conforman las primeras gentes de puerto que buscan organizarse para participar en la actividad portuaria.

Tenemos, que en el año de 1911 se organiza el Gremio' Unido de Alijadores de Tampico, los cuales se encargaban -- de descargar las embarcaciones; de lo anterior, los sindi-- catos evolucionan hasta que el gobierno del General Lazaro Cárdenas se dan tres tipos de organizaciones: la Unión, -- la Orden y el Sindicato. Todas ellas encaminadas a la --- cuestión portuaria, ahora bien, es durante la administra-- ción de estos presidentes, que el famosísimo oro negro --- -petróleo- pasa a formar parte del patrimonio nacional --- por lo que de manera obvia empieza a dar un gran impulso -- al desarrollo portuario.

Como notemos ver, aún faltaba mucho tiempo para que-- México hiciera un esfuerzo sistematizado y de escala nacio-- nal en torno a los puertos; el Presidente Ruiz Cortines -- implementa el programa de progreso marítimo conocido con -- el nombre de "La Marcha al Mar", dicho programa intentaba' hacer de las costas grandes focos de actividad económica,' lo cual implicó un estudio a gran escala el cual fué rea--

lizado por las compañías más importantes del mundo, esta compañía fué la holandesa Nethar Lands Engineering Consultants (Nedeco). Sin embargo, el excelente proyecto quedaría en esa situación por varios años.

Otro importante viraje en la historia portuaria fué - la década de los 70, pues bajo la consigna de Reforma Portuaria, se implementan políticas de desarrollo a nivel federal que habrían de dar gran impulso a la construcción de puertos y a la creación de empresas y organismos que atenderían su operación. También, en 1974 se da a la luz el primer intento de planeación portuaria, el cual consistía en el estudio nacional de desarrollo portuario con técnica mexicana y cuya metodología fue reconocida y recomendada por el Banco Mundial para su aplicación en casos similares.¹⁷

Es innegable la importancia que los puertos han tenido en la vida de los pueblos, y con mayor razón, en aquellos que poseen grandes extensiones de litoral. En efecto, existe una multitud de satisfactores económicos, cuyo transporte no podía haberse multiplicado sino a través del mar, tanto porque su traslado por otros medios sería incoosteable, como por la imposibilidad material de que elementos de locomoción distintos al marítimo tuvieran capacidad suficiente para realizar esta función.

Admitida la preponderación que debe tener la transportación marítima, no es posible omitir otro factor que resulte presupuesto de razón en el comercio marítimo: -----

(17) Ortiz, Federico Jr. Los Puertos Mexicanos, ED. Fondo de Cultura Económica. Colección Testimonio del Fondo (41) México 1976, pp. 13 y ss.

Los Puertos.¹⁸

De lo anterior se desprende que México ha conducido su historia marítima portuaria, pero la concentración del poder político y económico en la Mesa Central del País ha sido en buena medida, obstáculo para un sólido desarrollo costero.

(18) Ramirez Baños, Federico. El Estado y la Marina Mercante. Curso de Invierno 1961, Facultad de Derecho--UNAM. México 1961, p. 166

2. CONCEPTO DE PUERTO

Para poder dar un concepto preciso de todo lo que implica la palabra puerto, será indispensable analizar a varios autores que dominan este tema; el profesor Raúl Cervantes Ahumada al respecto nos dice que: "Los puertos marítimos son los lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología; del latín porta; puerto. Las Basílicas definen: "Portus est locus conclusos quo importantur et unde exportantur merces."¹⁹ O sea puerto es el lugar que sirve para importación y exportación de las mercancías.

Asimismo, Santiago Hernández Yzal entiende que: "Puerto es el lugar natural o artificial apto para deparar abrigo suficiente de la mar y del viento con fines determinados y con el propósito de proporcionar servicios rápidos a la carga y a los pasajeros."²⁰

Mientras que Grosdidier de Matons nos indica que: "Cada puerto tendrá sus propias características, diferentes condiciones naturales, diferentes clases de tráfico y diferentes hábitos de trabajo."²¹

Por otra parte el Ingeniero Roberto Mendoza Franco nos dice que: "Los puertos son como eslabones que ligan --

(19) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. ED. Herrero S.A. México 1984, p. 363

(20) Hernández Yzal, Santiago. Economía Marítima. ED. Cud Barcelona sin fecha, p. 193

(21) Grosdidier de Matons. Le Régime Administratif et Financier Des Ports Maritimes, sin editorial, Paris --- 1969, p. 11

grandes intereses internacionales y si a ellos concurren líneas de navegación, deben a su vez converger el mayor número posible de líneas de ferrocarriles y aéreas, carreteras y vías fluviales, para que ningún lugar del "hinterland", la tierra posterior que ampara su economía, quede desvinculado del puerto.

De lo anterior se desprende que: "El concepto de puerto que según la técnica clásica es un lugar que ofrece abrigo a las embarcaciones y permite el transbordo fácil de pasajeros y mercancías, debe evolucionar, según lo expuesto, involucrando la función económica a desarrollar y la racional condición urbanística, por tal motivo sugiero que el concepto de puerto ha de modificarse, grabándose bien en la mente que el puerto marítimo moderno es el que satisface las condiciones siguientes:

"1.- Que proporcione abrigo seguro a las embarcaciones contra el oleaje del temporal y el de los vientos reinantes.

"2.- Que disponga de elementos para el rápido transbordo de pasajeros y mercancías, y evite las estancias costosas de las embarcaciones.

"3.- Que esté respaldado por un hinterland local, rico, persistente en la producción y en el consumo, para que la carga de las embarcaciones sea equilibrada en peso en la entrada y salida, para verdadero incentivo de la navegación.

"4.- Que las condiciones urbanas alcancen el progreso necesario para garantizar la salud y el bienestar so-

cial.

"Sin concurrir todos estos atributos en un puerto, - éste es inconcluso e ineficaz."²²

Por otro lado, Henri Cloarec, anota que por puerto - entiende el: "Complemento imprescindible de la navegación el puerto ha sido una pieza fundamental en el desarrollo' de las grandes civilizaciones y en la comunicación entre' los pueblos.

Puerto es todo lugar costero -va sea litoral marítimo, curso de río o lago- con suficiente profundidad de -- agua para buques de determinado calado, protegido de vientos, olas, mareas y tempestades, y con un mínimo de instalaciones para la carga y descarga de mercancías.

Asimismo, nos menciona que: "En la actualidad un --- puerto de mediana importancia tiene que disponer de servicios de almacenamiento de mercancías, con las instalaciones necesarias para la conservación de los artículos perecederos (grandes frigoríficos), faros con estación de señales, rompeolas, naturales o artificiales para proteger - la entrada y salida de los buques de gran tonelaje o con' mercancías peligrosas, diques flotantes y secos para reparaciones y limpieza de casco y fondo, muelles de atraque' con puentes, grúas de distintas capacidades, dársenas --- para remolcadores, así como otras instalaciones adecuadas a determinados cargamentos y rutas.

Para cumplir, además, con su función básica de punto de enlace del transporte, los puentes deben disponer de -

(22) Mendoza Franco, Roberto. Política Portuaria, ED. Editora México-Marítimo, México 1985 pp. 17 y 18

buenos sistemas de comunicación por carretera y ferrocarril con los lugares de destino final de las mercancías recibidas. Como consecuencia de este complejo proceso, -- los puertos importantes se han convertido en grandes centros industriales y redistribuidores de las principales ciudades portuarias del mundo."(23)

Por lo que se refiere a la Ley de Puertos, publicada el 19 de julio de 1993 en el Diario Oficial de la Federación, en el artículo 2o. fracción II dispone que: "Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

"II. Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares para la transferencia de bienes y transbordo de personas' entre los modos de transporte que enlaza."

Por lo anteriormente expuesto, podemos deducir con claridad que por puerto debemos entender: Todo aquel lugar costero natural o artificial con suficiente profundidad de agua para buques de determinado calado, el cual -- proporcione refugio seguro a las embarcaciones contra el oleaje del temporal y de los vientos, asimismo los puertos, siendo lugares tan importantes son habilitados por --

(23) Cloarec. Ob.cit. p. 10436

el Ejecutivo Federal para brindar servicio a los barcos - que de ellos arriben o que de ellos zarpen; también deben de estar respaldados por un hiterland que conecte al ---- puerto con todas las ciudades sea por ferrocarril, carretera, canales o por aire para que las mercancías sean distribuidas en todo el territorio nacional y por último --- debe contar con las condiciones urbanas, de salud y de -- bienestar social indispensable para el bien de sus habi--tantes y visitantes.

3. CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

El artículo 90. de la Ley de Puertos establece que:

"Los puertos y terminales se clasifican en :

"I. Por su navegación en:

"a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

"b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos -- nacionales.

"II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

"a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderante-- mente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico' marítimo;

"b) Industriales, cuando se dediquen, preponderante-- mente, al manejo de bienes relacionados con industrias -- establecidas en la zona del puerto o terminal;

"c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemen-- te, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

"d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemen-- te, a la actividad de cruceros turísticos y marinas."

Por lo que se refiere a la clasificación antes anota da, tenemos que existen otros tipos de puertos como son:

CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

PUERTO ARTIFICIAL.- Cuando han sido necesarias obras de defensa como malecones, rompeolas, o bien otra similar (cuques, escolleras, dársenas) para alcanzar el abrigo necesario.

PUERTO COMERCIAL.- Sirven para el tráfico de mercancías y disponen de diversos aparatos para cargar y descargar las mercancías: 1.-grúas para la descarga de fardos, 2.- aparatos de succión para la descarga de substancias - en grano, polvo o líquidos (trigo, petróleo, etc). Un puerto comercial dispone además, de una adecuada red de ferrocarriles, carreteras o canales por medio de la cual recibe o envía hacia el interior las mercancías.

PUERTO DE AGUA PROFUNDA.- Es aquel que comunica directamente con el mar.

PUERTOS DE INTERES GENERAL.- Son aquellos destinados a realizar el comercio que interesa a varias provincias, así como por su capacidad y seguridad en caso de temporal son llamados puertos de refugio.

PUERTO DE INTERES LOCAL.- Son aquellos destinados al fondeadero, carga y descarga de buques que se emplean en la industria y comercio locales.

PUERTO FLUVIAL.- Es el situado a la orilla de un río navegable.

PUERTO FRANCO.- Es aquel en que entran y salen las embarcaciones de cualquier nación sin pagar derechos por ellas ni por sus mercaderías, con tal que no se introduz-

can en el país que no está comprendido en la franquicia.

PUERTO MILITAR.- Son aquellos que ofrecen seguridad para construcción y aprovisionamiento de los barcos de guerra, así como lugar para concentrarlos, formando flotas. Los cuales deberán disponer de redes de defensa para impedir la entrada de submarinos enemigos, y adecuadas defensas antiaéreas, además de baterías de artillería costera.

PUERTO NATURAL.- Cuando la configuración de la costa y su fondo ofrecen protección y el calado necesario para los barcos, reciben este nombre.

Los conceptos de puertos de altura y de cabotaje no se mencionan en esta parte, por ser los temas siguientes a desarrollar.

Durante el siglo XIX, la utilización masiva del vapor en los buques, en lugar del viento, permitió aumentar notablemente su tonelaje y capacidad de carga y como consecuencia, tecnificar más todas las instalaciones portuarias.

México guarda una posición estrechamente marítima, entre dos de los océanos mas importantes del mundo: el Atlántico y el Pacífico, ambos lo abrazan y conforman sus litorales; asimismo, se encuentran gran número de lugares que sirven para el tráfico de altura, por su facilidad para arribo de embarcaciones.

En nuestras costas del Océano Pacífico el tráfico de altura es intermitente, de escasa significación, porque la importación que requerimos penetra por los puertos del Golfo. Sin embargo ya había hábitos de comercio con Asia y Oceanía utilizando barcos japoneses que suspendieron sus actividades con motivo de la Segunda Guerra Mundial.

Tenemos que la costa del Golfo y Mar Caribe es baja y arenosa, con una extensión aproximada de 2,050 kilómetros y en el Océano Pacífico 6,700 kilómetros de costa acantilada, terreno elevado, abrupto y rocoso.

También como parte integrante de la América del Norte y vecino de América del Centro y América del Sur, ubicada en una situación geográfica tan ventajosa, tiene por aicha circunstancia una vocación especial para el desarrollo y expansión de su marina mercante.

Recibió el nombre de puerto de altura desde el momento en que surgen los barcos de gran calado, entendiéndose

Por tal la distancia entre la línea de flotación y la base de la quilla (pieza de madera o de hierro que forma la base del barco y que sostiene toda su armazón), este tipo de puertos es para aquellos barcos que cuentan con un calado de 30 a 50 pies; asimismo deben tener estos puertos una profundidad estimada entre 10 y 18 metros la que debe ser estable.

En la actualidad, Acapulco es un puerto de altura (mercante) que requiere instalaciones, servicios, muelles que permitan recibir a los barcos de gran tonelaje para que recogan la carga nacional y entreguen a nuestro país y en particular a la Ciudad de México los productos necesarios para nuestro desarrollo.

Por lo que, en la Edad Contemporánea, el progreso acelerado de la ciencia y la técnica se reflejan también en el tráfico portuario. La navegación a vapor, el incremento del tonelaje y calado de los buques, los nuevos métodos de almacenaje y conservación de las mercancías, la diversificación de las regiones proveedoras de materias primas y de los centros consumidores de productos manufacturados exige continuamente la constitución y construcción de nuevos puertos cada vez más complejos y especializados.

4.1. CONCEPTO DE PUERTO DE ALTURA

Cervantes Ahumada, al referirse al puerto de altura¹ los llama también internacionales, nos dice que: "Son --- aquellos habilitados para prestar servicios a la nageva--- ción internacional; suelen ser mixtos: de cabotaje y de - altura.

Los puertos de altura deben estar abiertos a la nave gación de los buques de todas las banderas, en tiempos de paz, según lo previenen el artículo 34 de la Ley de Nave gación y las disposiciones de Estatuto sobre el Régimen - Internacional de Puertos Marítimos. Naturalmente, el ---- estado, al que el puerto pertenece podrá limitar el arribo de buques por razones de seguridad o de reciprocidad; pero ninguna de las medidas que se dicten sea sobre tráfi co marítimo, sobre impuestos o derechos o de cualquiera - otra indole, podrán ser discriminatorias para los buques' de alguna bandera. En todo el contenido del Estatuto cam-- pea la idea de la igualdad."²⁴

Por puerto de altura también debemos entender al que recibe y despacha embarcaciones que transitan entre dos - o más naciones.

(24) Cervantes. Ob.cit. p. 363

4.2. UBICACION DE LOS PUERTOS DE ALTURA
EN LA REPUBLICA MEXICANA

LITORAL DEL PACIFICO

BAJA CALIFORNIA	ENSENADA
BAJA CALIFORNIA	ISLA CEDROS
BAJA CALIFORNIA SUR	SAN CARLOS
BAJA CALIFORNIA SUR	PICHILINGUE
BAJA CALIFORNIA SUR	LA PAZ
SONORA	GUAYMAS
SONORA	PUERTO PENASCO
SINALOA	MAZATLAN
SINALOA	TOPOLOBAMPO
JALISCO	PUERTO VALLARTA
COLIMA	MANZANILLO
MICHOACAN	LAZARO CARDENAS
GUERRERO	ACAPULCO
OAXACA	SALINA CRUZ
CHIAPAS	PUERTO MORENO

LITORAL DEL GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE

QUINTANA ROO	ISLA MUJERES
QUINTANA ROO	ISLA COZUMEL
QUINTANA ROO	CHEUMAL
YUCATAN	PROGRESO
YUCATAN	YUCALPETEN
CAMPECHE	CIUDAD DEL CARMEN
CAMPECHE	CAMPECHE

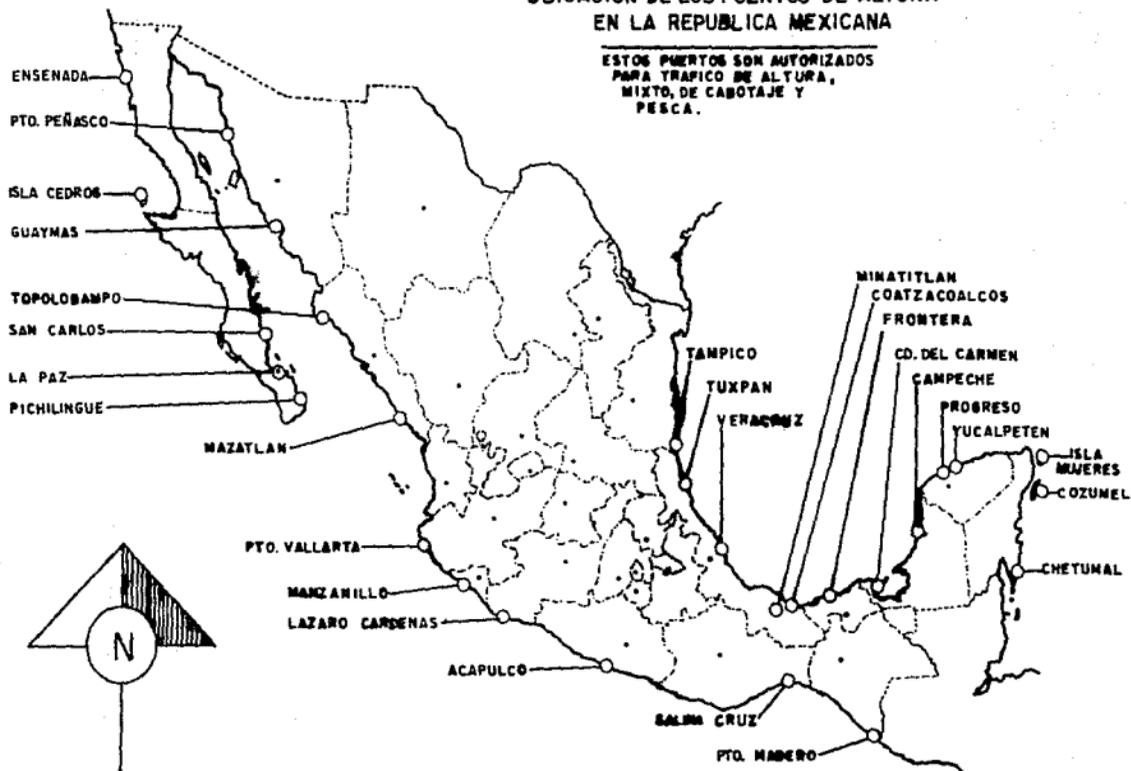
TABASCO
VERACRUZ
VERACRUZ
VERACRUZ
VERACRUZ
TAMBUKIRAS

FRONTERA
OAXACA
MILAPITLAN
VERACRUZ
TUXTLA
TAMPICO

Los puertos antes mencionados son autorizados para --
tráfico de altura, mixto, de cabotaje y pesca.

UBICACION DE LOS PUERTOS DE ALTURA EN LA REPUBLICA MEXICANA

ESTOS PUERTOS SON AUTORIZADOS
PARA TRAFICO DE ALTURA,
MIXTO, DE CABOTAJE Y
PESCA.



México, como todo país en desarrollo, afronta desde hace tiempo el agudo problema del desequilibrio en su comercio exterior, situación que se agrava, entre otros factores, por el escaso y deficiente transporte marítimo y las inadecuadas y antiguas instalaciones portuarias. Nuestra flota mercante esta formada por medio centenar de embarcaciones de altura y poco mas de 2500 de cabotaje y mixtas, incluidas las petroleras con una capacidad que apenas rebaza las 800 mil toneladas. Dispone de 62 puertos, de los que 28 se consideran de altura y sólo doce son los más importantes, y los demás de cabotaje, pesca y turismo. Hasta hace pocos años estas terminales encarecían con su operación la competencia de nuestros productos en el mercado mundial. Los puertos nacionales, la mayoría muy antiguos, crecieron y funcionaron en forma anárquica, sin ninguna planeación; casi sin equipos y sin sistemas eficientes de administración, que los hicieron inoperantes. Aún las principales terminales marítimas de altura, hoy en día, están muy distantes de servir con eficiencia a las modernas embarcaciones de carga, como los buques portacontenedores y los enormes tanques de hasta 250 mil toneladas de desplazamiento, que ya surcan los mares.

La escasez de técnicos en instalaciones portuarias, en el pasado y aún en el presente, provocó que se hicieron pocas obras en las terminales por las que, durante siglos, salieran los productos de una economía nacional más abastecedora que consumidora. Materias primas -princi

palmente minerales- primero, con destino a la metrópoli, España, y posteriormente y cada vez con mayor volumen --- hacia Estados Unidos.

De los 62 puertos que tiene el país en ambos litorales, tanto de altura como de cabotaje, pesca y turismo, - con muelles cortos, profundidades promedio de 10 metros y espacios reducidos para almacenamiento, apenas una docena cuenta con los elementos mínimos indispensables para poder operar en gran escala, aceptar embarcaciones de más de 20 000 toneladas de desplazamiento y realizar manobras rápidas y económicas de carga y descarga.

Ante esa situación el Presidente Luis Echeverría, el 29 de diciembre de 1970 creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, que se estableció para que "las terminales marítimas cambiaran su política económica y social, su administración y su tecnología".

Fue designado para presidir la Comisión el secretario de la Presidencia, licenciado Hugo Cervantes del Río. Los representantes seleccionaron de inmediato los doce -- puertos más importantes de ambos litorales, para estudiar los problemas y plantear soluciones prácticas y rápidas - que permitiera apoyar la audaz política de comercio exterior que se puso en marcha. Esos puertos fueron los de -- Tampico, Veracruz, Progreso-Yucalpetén, Coatzacoalcos, -- Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Puerto Morelos.

TAMPICO.-Se localiza sobre la margen izquierda del río Pánuco a los 22°16'00" de latitud norte y los 97°47'00" de longitud Oeste.

Cuenta con 2 escolleras paralelas que protegen la -- entrada y un canal de 132 metros con profundidad de 10 -- metros. En Tampico, presta sus servicios el Gremio Unido' de Alijadores, S.C. la primera cooperativa de trabajado-- res a la que, por su eficacia y su orden en el desembarco' de sus labores, se le otorga la concesión de una zona --- franca.

VERACRUZ.- Fue el primero y más importante puerto -- del país; sirvió a los conquistadores de puerta y comuni-- cación con la metrópoli, España. Hernan Cortés desembarcó en sus inmediaciones y durante siglos fue el punto de --- arribo o partida de las flotas de galeones que comunica-- ban a México con Cuba y España. Es un puerto natural, pos-- teriormente habilitado como puerto comercial, cuya ciudad esta llena de acontecimientos desde aquella época. Al --- frente de la Villa Rica de la Vera Cruz, fundada por Cortés, está el arrecife de la Gallega, donde los conquista-- dores levantaron el fuerte de San Juan de Ulúa, que les - sirvió de bastión para resistir a los insurgentes durante cuatro años, luego de iniciada la lucha por la independen-- cia. En 1873 se terminó la construcción del ferrocarril - que comunicó al puerto con la ciudad de México, lo cual - aumentó su importancia en vísperas de la Revolución, en - aquella época en que Veracruz era una de las vías mas --- transitadas al exterior y casi la única.

El puerto de Veracruz, como otros del Golfo de Méxi-- co, fue víctima también de los piratas y bucaneros; regis-- tra la historia que en 1583 el pirata Lorencillo se ----

adueño de la ciudad, de la que poco pudo llevarse. Años después otro pirata, Nicolás de Agramonte, también lo asaltó, no sin perder muchos hombres de sus galeones bombardeados desde el fuerte de San Juan de Ulúa. Durante la guerra de los Pasteles, el puerto fue ocupado por las tropas francesas en 1838. En 1846, un ejército comandado por el general Scott, de los Estados Unidos, también ocupó la ciudad luego de desembarcar sin ninguna dificultad. En 1861 las tropas de Napoleón llegaron al ya famoso puerto de Veracruz para invadir el país en apoyo de un efímero imperio y en 1914 fue bombardeado y ocupado nuevamente por las tropas norteamericanas. Veracruz fue también capital del país al residir allí temporalmente los poderes federales, durante la administración del presidente Benito Juárez y del Primer Jefe Venustiano Carranza. Fue a fines del siglo XIX cuando la administración gubernamental construyó dos escolleras con las cuales se forma una bahía artificial, con un canal de 200 metros de longitud y una profundidad de 11 metros desde la bocana (en canales de acceso) hasta los muelles de atraque en la zona de maniobra, donde su profundidad es de 10 metros.

COMERCIOALCÓOS.- Se localiza a los $18^{\circ}09'30''$ de latitud norte y a los $94^{\circ}23'30''$ de longitud oeste, con un canal de entrada que protegen dos escolleras de 1500 metros de largo y una profundidad de 13 metros en el canal y de 12 en totalidad de la línea de atraque, lo que lo distingue como el de mayor calado en el litoral mexicano y el único que permite la entrada de buques de 35 pies, sin preocupación por la influencia de las mareas.

PROGRESO-YUCABATEL.- Se localiza a los $21^{\circ}17'30''$ de latitud norte y $89^{\circ}42'00''$ de longitud oeste.

PUERTO MADRID.- Cuenta con dos rompeolas para formar una dársena y un canal de acceso.

SALINA CRUZ.- Se localiza a los $15^{\circ}09'30''$ de latitud norte y los $95^{\circ}11'30''$ de longitud oeste, el puerto de Salina Cruz, puerto de comunicación con todo el litoral oeste del continente y con el área marítima del oriente, está formado por una bahía artificial que protegen dos rompeolas, de 330 metros y de 1020 metros de largo los cuales forman un antepuerto de acceso a la dársena artificial de maniobras, de más de 500 mil metros cuadrados con una profundidad de 10 metros promedio.

ACAPULCO.- Localizado a los $16^{\circ}49'00''$ de latitud norte y los $99^{\circ}53'00''$ de longitud oeste; su único muelle media 515 metros de largo con un promedio de profundidad de 10 metros.

LAZARO CARDENAS.- El canal de acceso para grandes embarcaciones con un ancho de 80 metros y una profundidad de 10 metros, cuenta con otro canal de 220 metros de ancho con una profundidad de 14 metros por lo que puede recibir embarcaciones de hasta 50 toneladas.

MANZANILLO.- Se localiza a los $19^{\circ}04'00''$ de latitud norte y los $104^{\circ}19'00''$ de longitud oeste, sirve a la navegación de altura y cabotaje y esta vinculada a las principales rutas marítimas del Pacífico.

MATZTLAN.- Tiene un canal de acceso de 1200 metros de longitud por 100 de anchura y una profundidad de 10 --

metros que permite que accedan grandes embarcaciones.

GUAYMAS.-Frente al Mar de Cortés, a los $27^{\circ}54'$ y $30''$ de latitud norte y los $11^{\circ}52'30''$ de longitud oeste se localiza dicho puerto.

MASENADA.- Tiene el puerto una amplia área de atraque que permite atender simultáneamente hasta cincuenta grandes embarcaciones de altura y varias más de cabotaje. Sus muelles tienen 1200 metros de longitud, con una profundidad hasta de 10 metros promedio para barcos de altura y cuenta con 5 metros para los de cabotaje.²⁵

(25) Ortiz, Federico Jr. Los Puertos Mexicanos, ED. Fondo de Cultura Económica Colección Testimonios del Fondo (41) México 1976, pp. 13 y ss.

5. ANTECEDENTES DE LOS PUERTOS DE CABOTAJE

La navegación y su desarrollo van apurados con --- este tipo de puertos, inicialmente cuando el hombre se ve en la necesidad de aprovechar y explotar los recursos marinos crea para su uso embarcaciones rudimentarias que -- únicamente servían para estar cerca de la costa y realizar actividades de pesca, transportar mercancías o bien personas de una costa a otra. Entre los pueblos de la antigüedad que utilizaron este tipo de puertos encontramos a los fenicios, cretenses, griegos, vikingos, egipcios y romanos los que en un momento determinado utilizaron las playas como puerto.

En México el cabotaje inicia con las tribus nahoas -- quienes se establecieron en las costas, comerciaban con -- los productos de pesca que obtenían con embarcaciones, -- lanchas, canoas o cayucos que tenían aproximadamente un -- calado de medio metro.

Todos los puertos en si, sirven para realizar el --- tráfico de cabotaje, existen lugares donde por las condiciones de la zona las embarcaciones de gran calado no --- pueden entrar a descargar, por lo cual se ve en la necesidad de auxiliarse de embarcaciones pequeñas que sirven -- para la carga y descarga de mercancías.

Desde el punto de vista de las comunicaciones marítimas, es navegación de cabotaje (cabotaje nacional) la que efectúan los buques nacionales directamente entre los --- puertos mexicanos de la República. Este tipo de comercio'

queda reservado para los buques de bandera nacional.

De lo anterior se desprende que el tráfico de cabotaje en el Golfo de México se hace utilizando pequeñas embarcaciones nacionales de un calado y tonelaje reducidos para ir de acuerdo con las profundidades navegables de las barras existentes en los puertos naturales de tipo fluvial sin mejoramiento y ello da lugar al empleo de pequeñas embarcaciones a tarifas elevadas y a pérdida constante de dichas embarcaciones incapaces de resistir el oleaje de temporal que es muy frecuente en esas aguas, la mayor parte del año a causa de las condiciones meteorológicas peculiares del Golfo de México.

Asimismo el tráfico de cabotaje en las costas del Océano Pacífico sobreviven con grandes dificultades porque los puertos están muy distantes entre sí, los abrigos naturales requieren mejoramiento, están despoblados y desvinculados, por eso la costa del Pacífico no tiene carga que movilizar.

Hacia el Golfo de México y Mar de las Antillas descargan dieciocho ríos navegables, que es un sistema que tiene un conjunto de 2,665 kilómetros de desarrollo y sus afluentes, con profundidades variables entre 2 y 30 pies.

En el estado natural en que se encuentran, prestan servicio a potenciales regionales agrícolas que no cuentan con otra vía de comunicación que la fluvial navegable; pero en la mayoría de los casos, el lecho de estiaje es poco profundo, existen obstáculos peligrosos y no tienen obras de auxilio, originando con ello una navegación ver-

daderamente precaria.

Nuestro litoral en el Golfo de México se caracteriza por un conjunto de ríos y albuferas navegables, cuyas -- desembocaduras están obstaculizadas por "barras" que limitan la navegación a un calado que fluctúa entre cuatro y' nueve pies, condición física que restringe el tamaño de' las embarcaciones habituales hasta doscientos cincuenta - toneladas de desplazamiento.

Para las embarcaciones de pesca y cabotaje, las pro- fundidades requeridas para su seguridad y eficiente nave- gación son de un orden de magnitud bastante reducido en - comparación con los puertos de altura, por lo tanto, no - presentan problemas especiales. Se considera que los mue- lles para las embarcaciones pequeñas podrán localizarse - dentro del puerto en un lugar donde no se requiera hacer' un gasto adicional importante para sus estructuras de --- atraque y cuenten con proteccióa suficiente de acuerdo a' su tamaño.

5.1. CONCEPTO DE PUERTO DE CABOTAJE

El puerto de cabotaje es aquel que sólo sirve para -- que operen barcos que navegan en aguas nacionales; son -- conocidos también como puertos comerciales, asimismo ---- suelen servir para prestar servicio sólo a la navegación' nacional. Son llamados de cabotaje, cuando sólo cuenten -- con las obras, instalaciones y servicios necesarios para' embarcaciones que naveguen entre puertos nacionales.

5.2. UBICACION DE LOS PUERTOS DE CABOTAJE EN LA REPUBLICA MEXICANA

LITORAL DEL PACIFICO

BAJA CALIFORNIA	SAN JOSE DEL CABO
BAJA CALIFORNIA	SAN FELIPE
BAJA CALIFORNIA	PUERTO ESCOBEDO
BAJA CALIFORNIA	EL SAUZAL
BAJA CALIFORNIA	ROSARITO
BAJA CALIFORNIA SUR	CABO SAN LUCAS
BAJA CALIFORNIA SUR	SAN MARCOS
BAJA CALIFORNIA SUR	SANTA ROSALIA
BAJA CALIFORNIA SUR	PUERTO VORTES
SONORA	SANTA CLARA
SONORA	YAVAPUS
SINALOA	ALTATA
SINALOA	ESCUINAPA
NAYARIT	SAN BLAS

GUERRERO	ZIHUATANEJO
OAXACA	TUATEPEC
OAXACA	PUERTO ANGELES
OAXACA	PUERTO ESCONDIDO

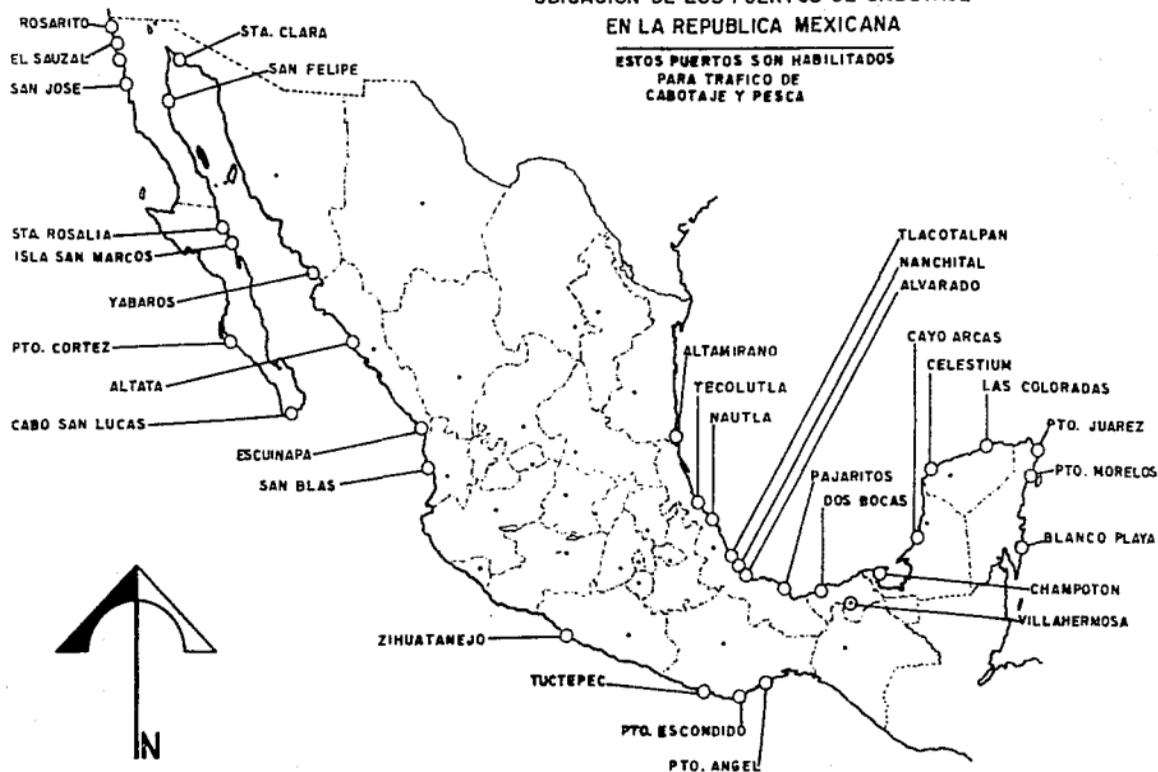
DIPOCAL DEL GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE

QUINTANA ROO	BANCO PLAYA
QUINTANA ROO	PUERTO MORELOS
QUINTANA ROO	PUERTO JUAREZ
YUCATAN	CELESTUN
YUCATAN	LAS COLORADAS
CHAMPACHE	CHAMPOTON
CHAMPACHE	CAYO ARCAS
TABASCO	VILLAHERRAOSA
TABASCO	DOS BUCAS
VERACRUZ	TECOLUTLA
VERACRUZ	NAUTLA
VERACRUZ	TLACOTALPAN
VERACRUZ	PAJARITOS
VERACRUZ	NANCHITAL
VERACRUZ	ALVARADO
TAMAULIPAS	ALTAMIRANO

Los puertos antes mencionados son habilitados para ----
tráfico de cabotaje y pesca, a excepción de los puertos si---
guientes: Puerto Escondido, Cabo San Lucas ambos en Baja ---
California, Puerto Morelos, Puerto Juarez y Banco Playa ----
prestan unicamente servicios de transbordador y para recreo'
de embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, así ---
como de pesca en tráfico de cabotaje.

UBICACION DE LOS PUERTOS DE CABOTAJE EN LA REPUBLICA MEXICANA

ESTOS PUERTOS SON HABILITADOS
PARA TRAFICO DE
CABOTAJE Y PESCA



CAPITULO SEGUNDO

NATURALEZA JURIDICA DE LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
3. Ley General de Bienes Nacionales.
4. Ley de Vías Generales de Comunicación.
5. Ley de Puertos.

NATURALEZA JURIDICA DE LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

Escribir sobre el tema que ocupa el presente capítulo, es adentrarse al estudio de diversas leyes que fundamentan la actividad portuaria tanto de altura como de cabotaje; don Andrés Serra Rojas en su libro Ciencia Política dice que: "Todo problema de Derecho Administrativo comienza por ser un problema de Derecho Constitucional".²⁶

Palabras trascendentes, de las cuales podemos deducir que el presente estudio lo iniciaremos con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para posteriormente adentrarnos al estudio de leyes tales como: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Ley de Navegación y Comercio Marítimo; Ley General de Bienes Nacionales; Ley de Vías Generales de Comunicación; Ley de Puertos entre otras.

De las leyes antes citadas haré una breve mención -- para después referirme a conceptos específicos relacionados con los mismos.

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Nuestra Carta Magna establece en el artículo 90 que: "La Administración Pública Federal será centralizada y -- nargestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Con-

(26) Serra Rojas, Andrés. Ciencia Política. 5a. ed. ED. - Porrúa, S.A. México, D.F., 1980, p. 768

greso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

"Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos."

Al respecto Santiago Barajas Montes de Oca en su comentario a citado artículo nos dice que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ... "establece las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal, que divide las funciones de la presidencia de la República en las secretarías de Estado, los departamentos administrativos y la Procuraduría General de la República, en lo que corresponde a la administración pública centralizada; y en los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito y de fianzas, así como en los fideicomisos, entidades que en su conjunto integran la administración pública paraestatal." ²⁷

2. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

Relacionado con nuestro tema, es de vital importan-

(27) CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS COMENTADA. Rectoría-Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. ED. UNAM. México, 1985, p.211

cia referirnos a la Ley Orgánica, ya que ahí es donde --- encontramos lo que le corresponde a cada secretaría de --- Estado de acuerdo a su competencia; así, tenemos que a la Secretaría de Marina según el artículo 30 le corresponde' el despacho de los siguientes asuntos:

Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada.

Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas.

Construir, mantener y operar, astilleros, diques, va raderos y establecimientos navales, destinados a los buques de la Armada de México.

Asesorar militarmente a los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por' agua y sus partes integrantes.

Por otra parte, el artículo 36 dispone que: "A la -- Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

"XII. Fijar normas técnicas del funcionamiento y --- operación de los servicios públicos de comunicaciones y - transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, -- así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servi cios marítimos portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones.

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

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

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

Y por último, a la Secretaría de Pesca le corresponde promover la creación de zonas portuarias reservadas para la instalación de terminales pesqueras y actividades conexas.

Es así como las principales secretarías de Estado que intervienen en los puertos de altura y cabotaje son las Secretarías de Marina, de Comunicaciones y Transportes y de Pesca.

3. LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES.

Por lo que respecta al contenido de esta ley es de gran importancia señalar que el patrimonio nacional se compone de:

- a) Bienes de dominio público de la Federación, y
- b) Bienes de dominio privado de la Federación.

Son bienes de dominio público, los de uso común incluyendo los puertos, bahías, radas y ensenadas; así como encontramos a los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos tanto de altura como de cabotaje, cuando sean de uso público.

También se consideraran de dominio público los recursos naturales de la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, las aguas de los mares territoriales e interiores incluyendo la zona económica exclusiva. Por lo que respecta a la jurisdicción esta se regirá por los poderes federales.

Por otra parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contempla que los bienes del dominio marítimo constituyen propiedad nacional, inalienable e imprescindible y sólo podrán aprovecharse o explotarse, y sus recursos y productos apropiarse privadamente mediante concesión, autorización o permiso del Ejecutivo Federal.

A este respecto, conviene resaltar que el fundamento jurídico para concesionar la prestación de los servicios públicos o la explotación, uso o aprovechamiento de los -

bienes del dominio de la Federación, cuando así lo determine el interés general, se encuentra establecido en el artículo 28 de nuestra Carta Magna. En este contexto, la concesión debe concebirse como un sistema conforme al cual personas o instituciones distintas al gobierno federal, llevarán a cabo la explotación de bienes de la nación o la prestación de servicios.

La ventaja que tiene el sistema concesionario es que la construcción de las vías, su operación y aprovechamiento, quedan sujetos a la regulación legal, así como a la inspección y supervisión constante de la autoridad; y que, al término de la concesión, los bienes revierten en forma gratuita en favor de la nación.

Conviene precisar que, de ninguna manera, el otorgamiento de una concesión es equiparable a una venta, ni por la naturaleza del acto, ni por sus características legales. Cuando se vende una empresa propiedad del gobierno, los activos de ésta se desincorporan del patrimonio nacional y pasan a ser propiedad de quien la compró. En cambio, cuando se otorga una concesión, los activos o bienes concesionados no se desincorporan, puesto que el derecho de explotarlos se establece sólo por un tiempo determinado. En efecto, dada la naturaleza jurídica de tales bienes del dominio de la nación, los mismos son inalienables e imprescriptibles.

4. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

A fin de dar cumplimiento a lo ordenado por esta ley el Ejecutivo Federal ejerce su autoridad por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En este orden de ideas, la secretaría otorgará concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vias generales de comunicación las cuales, sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Así tenemos, que a los individuos o empresas a quienes se otorgue concesión llevarán a cabo por sí mismos la construcción o explotación de dichas vias.

Es en este sentido que los interesados en obtener concesión elevarán solicitud a la Secretaría, misma que señalará al solicitante el monto del depósito o de la fianza que deberá constituir para garantizar que se continuarán los trámites hasta que la concesión sea otorgada o negada. La garantía solicitada será calculada en vista de la importancia de la vía proyectada.

Por otra parte, procede la declaración de abandono de trámite, cuando el interesado no cumpla con cualquiera de los requisitos técnicos, jurídicos o administrativos dentro del plazo señalado por la secretaría.

Por otro lado, las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

a) Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vias.

- b) Por no construir o no establecer la parte o la totalidad de la vía u obras convenidas.
- c) Porque se interrumpa el servicio público.
- d) Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se grave la concesión.

Por lo que se refiere a las vías generales de comunicación que se construyan en virtud de concesión, con sus servicios auxiliares, sus dependencias y demás accesorios son propiedad del concesionario durante el término señalado en la misma concesión. Al vencimiento de este término, las vías pasarán en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen, el dominio de la nación, con los derechos de vía correspondientes, terrenos, estaciones, muelles, almacenes, talleres y demás bienes inmuebles.

Por otra parte, el que sin concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, construya o explote vías generales de comunicación, perderá en beneficio de la nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación y pagará una multa a juicio de la misma Secretaría.

Por tal motivo, el artículo 6o de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que: "Las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las concesiones y permisos, así como en lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, sus medios de --

transporte y a los servicios marítimos, portuarios, canales y auxiliares, se decidirán conforme a lo dispuesto en:

- a) Esta ley y demás leyes en materia de comunicaciones por agua y sus reglamentos; así como los tratados internacionales debidamente ratificados por México;
- b) La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- c) El Código de Comercio, la ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros;
- d) El Código Civil para el Distrito Federal;
- e) Los términos mismos de las concesiones, permisos y contratos aprobados conforme a la ley;
- f) Los usos marítimos internacionales, y
- g) El Código Federal de Procedimientos Civiles."

5. LEY DE PUERTOS.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, esta ley establece un marco jurídico --- claro y moderno que permite introducir una mayor participación de los sectores social y privado en la construcción y operación portuaria en un entorno de apertura a la competencia que evite prácticas monopólicas. En relación con la política para las comunicaciones y transportes, el Plan -- Nacional de Desarrollo 1989-1994 establece, entre otros objetivos, el mejoramiento de la planeación, control y ejecución de los desarrollos portuarios, motivo por el cual la presente ley alienta una mayor participación de la inversión privada.

De esta manera, el propósito fundamental de la modernización portuaria es que los puertos apoyen la economía del país sirviendo eficazmente a las actividades comerciales.

La presente ley define el papel del Gobierno en materia portuaria, a fin de que, como rector del desarrollo nacional, asuma sólo funciones de carácter normativo, y planeee, conduzca, coordine y oriente la actividad portuaria.

Como complemento de lo anterior, se fortalece la colaboración de la sociedad, mediante una mayor participación de los particulares en la construcción y operación de la infraestructura portuaria.

Esta ley, para su estudio se divide en nueve capítulos, los cuales iremos explicando en el transcurso del presente estudio. Sin embargo, cabe señalar que la presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional y tiene por objeto regular los puertos tanto de altura como de cabotaje, así como la prestación de los servicios portuarios. Asimismo, corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria; a falta de disposición expresa en esta ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

a) Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación y General de Bienes Nacionales;

- b) El Código de Comercio, y
- c) Las disposiciones de la legislación común.

Finalmente, esta ley contiene innovaciones en cuanto a concesiones y permisos. Contempla la administración por puerto integral dando con ello un gran avance a los servi cios portuarios.

Por lo anteriormente expuesto, es importante señalar que los puertos de altura y cabotaje, según el artículo - 69 fracción XIII de nuestra Carta Magna, dependen directamente del Ejecutivo Federal, por lo que debe habilitar -- toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y -- fronterizas y designar su ubicación. Asimismo, los artícu los 117 y 118 disponen que los Estados no pueden, en nin-- gún caso y sin consentimiento del Congreso de la Unión -- establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puer-- tos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importa-- ciones o exportaciones.

Del presente capítulo se concluye que el artículo 90 de la Constitución es la base para la creación de la Ley' Orgánica de la Administración Pública Federal, de la cual emanan una serie de leyes y reglamentos que rigen de una u otra manera la actividad de los puertos de altura y -- cabotaje.

CAPITULO TERCERO

COORDINACION DE LAS SECRETARIAS DE MARINA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE PESCA EN RELACION CON LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE

1. Nociones Generales.
2. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina de 1941.
 - 2.1. Desincorporación de algunas Direcciones de la Secretaría de Marina.
3. Secretaría de Marina.
4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 - 4.1. Dirección General de Puertos y Marina Mercante.
 - 4.1.1. Capitanías de Puerto.
 - 4.2. Puertos Mexicanos.
 - 4.2.1. Vocalía de Obras Marítimas.
 - 4.2.2. Vocalía de Dragado.
5. Secretaría de Pesca.
 - 5.1. Dirección General de Administración de Pesquerías.

- 5.2. Dirección General de Infraestructura
Pesquera.
- 5.3. Dirección General de Organización y
Capacitación Pesquera.
- 5.4. El Delegado Federal de Pesca.

**COORDINACION DE LAS SECRETARIAS DE MARINA,
DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE --
PESCA EN RELACION CON LOS PUERTOS DE
ALTURA Y CABOTAJE.**

1. NOCIONES GENERALES.

Para poder analizar el presente capítulo, me es necesario hacer un poco de historia de la Secretaría de ----- Marina. Anota Francisco Calzada Jauregui que... "Al concluir la lucha por la independencia e iniciar una nueva vida ante la emancipación de España, el primer gobierno estuvo formado de acuerdo a lo dispuesto en el Plan de ----- Iguala, por una junta gubernativa y la regencia, quienes fueron los primeros administradores del país, además de marcar la pauta en cuanto a su política y forma de gobierno.

"Entre las disposiciones de este gobierno estuvo el de establecer cuatro ministerios, para atender todos los asuntos del nuevo país, estos fueron el de relaciones, ----- justicia, hacienda y guerra y marina, este último encargada de la organización de un ejército con base en el Trigarante y una marina de guerra, siendo designado como encargado don Antonio de Medina de profesión marino, quien ----- desde ese entonces se percató de las necesidades de México de contar con una fuerza naval para defender sus amplios litorales.

"Por otra parte dentro de la Secretaría de Guerra y Marina, fue establecida la Secretaría del Almirantazgo, - la cual se haría cargo de todos los asuntos relacionados, con la naciente marina de guerra y se puso al frente a -- don Francisco de Paula Alvarez.

"En el año de 1822 el 21 de julio, es coronado ---- Agustín de Iturbide como Emperador de México, efimero im- perio que finalizaría en marzo de 1823 cuando el empera- dor abdicó. Entonces para encargarse del Poder Ejecutivo' el Congreso eligió a un triunvirato formado por los gene- rales Celestino Negrete, Nicolás Bravo y Guadalupe Victo- ria, poco tiempo después nace la República Federal siendo Guadalupe Victoria (cuyo verdadero nombre era Félix ---- Manuel Fernández) su primer Presidente.

"Se promulga la primera Constitución en 1824, la --- cual marca en su artículo 117: 'Para el despacho de los - negocios del gobierno de la República, existirá el número de secretarios que establezca el Congreso General por una ley', con esto se suprimieron los cuatro ministerios, --- quedando como secretarías. Desde entonces y hasta 1939 el Departamento de Marina, quedó dentro de la estructura or- gánica de la Secretaría de Guerra y Marina, encargándose' de todos los asuntos relacionados con las marinas de gue- rra y mercante.

"En 1836, cambia el nombre de la Secretaría de Gue- rra y Marina, por el de Secretaría de Estado y del Despa- cho de Guerra y Marina. En 1861 en el mes de abril, cam- bia la denominación que tenía y vuelve a ser Secretaría -

de Guerra y Marina.

"En 1837 fueron establecidas las comandancias de --- Marina, en el Golfo de México en Veracruz y en el litoral del Pacífico en Mazatlán, así como capitanías de puerto - en Veracruz, Alvarado, Coatzacoalcos, Tabasco, Isla del - Carmen, Campeche, Progreso, Tuxpan, Tampico, y Matamoros' por un lado y Mazatlán, Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo San Blas, Guaymas y La Paz, por el otro

"Ante la necesidad de forjar oficiales para la Armada Nacional, en 1897 por decreto del Presidente Porfirio' Díaz, se crea la Escuela Naval Militar con sede en el --- Puerto de Veracruz, abriendo sus puertas el 10 de julio - de ese año con 44 cadetes. Para 1925 la Secretaría de --- Guerra y Marina, tenía ya un programa naval que incluía - la construcción de buques para el transporte de tropas, - la vigilancia de costas y mares; en 1926 se señalaba ya - una reorganización de la Armada Nacional y un año después se daba a conocer que ésta se formaba con 15 oficiales -- generales, 44 jefes, 117 oficiales, 140 cadetes, 45 profesores y 750 clases y marinería, pertenecientes a los cuerpos de guerra, máquinas, ingenieros, infantería de marina radiotelegrafistas, guarda-almacenes, clases, marinería y servidumbre.

"Un siglo y 18 años tuvieron que transcurrir para -- que el Gobierno Federal se percatara de la importancia -- que tenía el contar dentro del marco marítimo de México - con una dependencia que se encargara de todos los asuntos relacionados con las marinas de guerra y mercante, es así

que se crea el Departamento Autónomo de Marina, separándolo de la Secretaría de Guerra y Marina que se convierte en Secretaría de la Defensa Nacional (lo de noviembre de 1937).

"El 30 de diciembre de 1939, el Presidente de la --- República general Lázaro Cárdenas, expide la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, naciendo así el Departamento Autónomo de Marina, quedando bajo su cargo la Marina Mercante, Obras Marítimas, Pesca, Alumbrado Marítimo, Zonas Marítimas y otros servicios con el propósito de lograr el progreso efectivo en esta rama tan importante --- para México.

"El artículo 15 de esta nueva ley marcaba las funciones del Departamento, y se nombró como su titular al comodoro maquinista naval Roberto Gómez Maqueo y como secretario general al teniente de navío Antonio Vázquez del Mercado.

"Escasamente un año después y siendo Presidente el general Manuel Avila Camacho, el 31 de diciembre de 1940, el Departamento Autónomo de Marina es elevado al rango de Secretaría de estado, siendo nombrado como su titular el general de división Heriberto Jara quien se convertiría así en el primer secretario de Marina.

"Los objetivos de la nueva dependencia gubernamental era el de impulsar la industria marítima del país; mejorar e incrementar la flota naval lo mismo que la mercante. Un punto también de suma importancia era el de organizar, administrar y preparar la Armada Nacional. Contar con las'

reservas debidas; manejo del personal naval; formulación de planes para la defensa del país en los litorales, islas y zonas costeras; la estructuración de la educación pública naval; la asesoría e inspección de obras de construcción naval; establecimiento de astilleros, diques y varaderos; el cuidado de puertos y sostenimiento de faros; el impulso a la marina mercante y el fomento de la pesca; la conservación y el control de la fauna y flora marítimas, fluviales y lacustres; propagación de la enseñanza e investigaciones concernientes a la mar; elaboración y archivo de cartas marítimas y en general la estadística marina nacional.

"Además y muy importante el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales y la vigilancia de las costas en ambos litorales del país." ²⁸

Después de esta breve historia de la Secretaría de Marina podremos entender el origen de los siguientes temas a desarrollar.

2. REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE MARINA DE 1941.

Dicho reglamento en su artículo primero disponía que: "La Secretaría de Marina para dirección, estudio, despacho y resolución de los asuntos de su incumbencia señalados en el artículo 15 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se integraba con las dependencias siguientes:

(28) Calzada Jauregui, Francisco. Revista de Revistas, --
"La Secretaría de Marina en sus Cincuenta Años" ----
 (México, 14 de enero de 1991, No. 4,224, pp. 30 y ss.)

Secretaría; Subsecretaría; Oficialía Mayor; Estado Mayor de Marina; Inspección General; Departamento Jurídico; Departamento Administrativo; Departamento Médico; Dirección General de la Armada; Dirección General de Marina Mercante; Dirección General de Obras Marítimas y Arquitectura, y Dirección General de Pesca e Industrias Conexas."

Así pues, las últimas tres direcciones eran las relacionadas con los puertos tanto de altura como de cabotaje y será preciso realizar un breve estudio de las mismas -- para posteriormente poder comprender como se fueron desincorporando de la Secretaría de Marina.

En este orden de ideas, el artículo 90 disponía que: "Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante -- tramitar los asuntos relativos a Marina Mercante, Alumbrado Marítimo y Zonas Federales, así como las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones, Inspecciones de Navegación --- Fluvial, Escuelas Náuticas en su parte administrativa, Astilleros, Diques y Varaderos; embarcaciones al servicio -- de la misma o administradas por ellas, estaciones de salvamento de naufragos y embarcaciones."

En lo concerniente al artículo 92 establecía que: -- "La Dirección General se integra en la forma siguiente:

"I. Dirección General.

"II. Subdirección.

"III. Servicios Técnicos y de Inspección.

"IV. Servicio de Comunicaciones Marítimas.

"V. Servicio de Alumbrado Marítimo.

"VI. Sección Administrativa."

Por lo que hace al artículo 105 señalaba que: "Corresponde a la Dirección de Obras Marítimas y Arquitectura conocer de los asuntos que afecten o se relacionen con los proyectos, localizaciones, ejecución y conservación de obras portuarias, faros, vías navegables y construcción, reparación y acondicionamiento de obras terrestres de propiedad de la Secretaría."

Con respecto a lo anterior, el artículo 106 nos indicaba que: "Para su funcionamiento la Dirección General está organizada en la siguiente forma:

Dirección General.
 Oficina de Estudios.
 Oficina de Ejecución.
 Oficina de Dragado.
 Oficina de Inspección Foranea.
 Sección de Maquinaria, Herramientas y Accesorios.
 Sección Administrativa."

Por lo que se refiere al artículo 111 disponía que: "Los asuntos relacionados con la pesca e industrialización de sus productos, son competencia de la Dirección General de Pesca e Industrias conexas."

En relación con lo antes anotado, el artículo 112 señalaba que: "Corresponde a la Dirección General, de conformidad con la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y leyes de pesca vigentes, lo siguiente:

"I. Fomento de la Pesca e industrias derivadas de la"

misma.

"II. Asesoramiento técnico, en su caso, de las Asociaciones de Pescadores.

"III. La conservación, desarrollo, organización, protección, vigilancia y control de la fauna y flora marítimas, fluviales y lacustres.

"IV. Las estaciones limnológicas, piscícolas y de biología marina, institutos de investigación y laboratorios.

"V. Promover y colaborar activamente el establecimiento de instituciones de crédito pesquero, plantas de congelación, refrigeración, industrialización en general y acondicionamiento de puertos pesqueros.

"VI. Los congresos, exposiciones, ferias y todo género de propaganda oficial y cultural en materia de pesca.

"VII. Institutos de enseñanza elemental y superior y escuelas teórico-prácticas de pescadores en su parte administrativa.

"VIII. Las salinas formadas directamente por las aguas marítimas y depósitos guaneros de procedencia marítima.

"IX. Formación de cartas pesqueras.

"X. Organización de la producción pesquera y de los elementos a su servicio, en previsión de casos de guerra, de acuerdo con los lineamientos que establezca el Estado Mayor de Marina."

Por lo tanto para su buen funcionamiento, el artículo 114 establecía que... "la Dirección General estará integrada como sigue:

- "I. Dirección General.
- "II. Oficina Técnica.
- "III. Oficina de Aprovechamiento y Socialización.
- "IV. Oficina de Pesca Interior.
- "V. Oficina de Control de Explotaciones.
- "VI. Oficina de Repoblaciones.
- "VII. Servicio de Inspección y Vigilancia.
- "VIII. Sección Administrativa."

Por lo anteriormente expuesto, observamos que la --- Secretaría de Marina comprendía actividades que con el --- transcurso del tiempo pasaron a formar parte de otras --- secretarías, temas que explicare más adelante.

2.1. Desincorporación de Algunas Direcciones de la Secretaría de Marina.

El Vicealmirante Mario Lavalle Argudín en su libro - "La Armada en el México Independiente" dice que... "De --- 1941 a 1958 la secretaría se conservó orgánica y administrativamente como había venido funcionando, ya que sólo - algunos departamentos fueron elevados de rango al trans-- formarse en direcciones; sin embargo, a fines del año de 1958 es cuando la secretaría sufre la primera transforma-

ción radical, al serle segregada la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas, misma que fuera, transferida a la Secretaría de Industria y Comercio, órgano administrativo federal, al cual se le asignaron las funciones relacionadas con la pesca.

"Nuevamente en el año de 1976, y con base con lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y con el objeto de dar mayor congruencia y racionalidad al aparato administrativo del Estado, se confirieron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- todas las funciones relativas al transporte marítimo y la administración de los puertos estatales, mismos que hasta esa fecha tenía asignadas la Secretaría de Marina. En consecuencia, las direcciones generales de Operación Portuaria, Marina Mercante, Obras Marítimas, Dragado, y la parte correspondiente a señalamiento marítimo, de la Dirección General de Oceanografía, quedaron adscritas a la -- Secretaría de Comunicaciones." ²⁹

Después de este breve esbozo, podemos considerar que a la actual Secretaría de Marina, le fueron desmenbradas de su organización las funciones inherentes con pesca y puertos, órganos que pasaron a formar parte de otras secretarías, motivando con ello una nueva reestructuración de la Secretaría de Marina, la cual analizaremos en otro tema.

(29) Lavalle Argudín, Mario. La Armada en el México Independiente. ED. Secretaría de Marina, México 1985, -- pp. 310 y ss.

3. SECRETARÍA DE MARINA.

El artículo 14 de la Ley de Secretarías de Estado, -- Departamentos Administrativos y demás Dependencias del -- Poder Ejecutivo Federal publicado el 6 de abril de 1934 -- en el Diario Oficial estableció que..."Para el despacho -- de los negocios del orden administrativo de la Federación habrá las siguientes dependencias del Ejecutivo: Las Se-- cretarías de Gobernación, Relaciones Exteriores, Hacienda y Crédito Público, Guerra y Marina, Economía Nacional, -- Agricultura y Fomento, Comunicaciones y Obras Públicas, -- Educación Pública y los Departamentos del Trabajo, Agra-- rio, Salubridad Pública, Establecimientos Fabriles y --- Aprovisionamiento Militar, el Departamento del Distrito -- Federal, la Procuraduría General de la República, la Pro-- curaduría de Justicia del Distrito y Territorios Federa-- les y los Gobiernos de los Territorios Federales."

Por lo que respecta al estudio de nuestro capítulo, ' el artículo 5a disponía que..."Corresponde a la Secreta-- ría de Guerra y Marina la organización, administración y' preparación del Ejército y la Armada nacionales, --de las -- que se señalaba que-- la Armada Nacional contará con los' cuerpos y servicios de Armada así como con los estableci-- mientos de educación militar de la Armada; --asimismo co-- rrespondía-- la asesoría técnica de carácter militar en -- toda clase de vías de comunicación, terrestres, aéreas, -- marítimas y fluviales, por lo que tiene la necesidad de --

construir arsenales y diques para la Armada Nacional - y' por último- el Ejercicio de la soberanía nacional en ---- aguas territoriales y vigilancia de las costas."

O sea que a la Secretaría de Guerra y Marina correspondía la salvaguarda y control de los puertos en cuanto a su jurisdicción y competencia.

Posteriormente y como hemos manifestado la Secretaría de Marina tiene su antecedente, según el Vicealmirante Lavalle, en... "el Departamento Autónomo de Marina, órgano administrativo creado el 1.º de enero de 1940, separándolo de la Secretaría de la Defensa Nacional, según decreto del 30 de diciembre de 1939 publicado en el Diario Oficial de la misma fecha, por el cual se incorporó a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en su ---- artículo 15.

Su creación fue con el propósito de diseñar una política unívoca en los asuntos nacionales del mar que fueran desde la salvaguarda de la soberanía y vigilancia de las costas hasta el desarrollo de la marina mercante y el fomento de la pesca; pasando por aspectos relacionados con la prevención de la contaminación acuática, así como la conservación, fomento, protección, vigilancia y control de la fauna marítima, fluvial y lacustre. Bajo este criterio sus atribuciones fueron:

Organizar, administrar y preparar a la Armada Nacional, su activo, las reservas y los retiros; el desarrollo de los planes y órdenes que sean formulados para la defen

sa del país o de sus instituciones; atender todos los beneficios y obligaciones que correspondan al personal de la Armada Nacional; el servicio de hidroaviación de marina; la Educación Pública Naval, la asesoría técnica y, en su caso, la inspección de toda clase de comunicaciones -- por agua y de las obras navales en construcción; el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales; la vigilancia de costas y puertos, almacenes y estaciones de combustibles y lubricantes de la Armada Nacional; la adjudicación y otorgamiento de contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como astilleros, diques y varaderos; la policía marítima; marina mercante, obras marítimas y conservación de puertos y faros; contribuir a la formación de instituciones de crédito para el desarrollo de la marina mercante y el fomento de la pesca, asesoramiento técnico a las asociaciones de marinos y de pescadores; asimismo la conservación, fomento, protección, vigilancia y control de la fauna marítima, fluvial y lacustre.

La Secretaría de Marina se creó con fecha 10 de ---- enero de 1941, según decreto del 31 de diciembre de 1940, publicado en el Diario Oficial de la Federación el mismo día, decreto por el cual se reformó la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, elevándose de rango a órgano administrativo, para transformarlo en Secretaría de ----- Marina.

Al transformarse de departamento en secretaría se le agregaron las atribuciones sobre investigación oceanográfica, así como la disposición y establecimiento del control para las actividades de la propia secretaría; de esta forma las funciones de la Secretaría de Marina eran las que tenía como Departamento de la Marina Nacional, y las de investigación, que fueron viveros, la fijación de las dunas marítimas, contratos, concesiones y permisos de pesca, la administración de los recursos del mar y las vedas de las diferentes especies de pesca; los institutos de investigación, de enseñanza elemental y superior, congresos, exposiciones, ferias y todo género de propaganda oficial y cultural en materia marítima, las explotaciones y recolecciones científicas de la flora y fauna marítima fluvial y lacustre; las salinas formadas directamente por las aguas marítimas; la inspección general y particular de todos los servicios de la Armada Nacional; explotación de la pesca en general; la formación y archivo de cartas marítimas y la estadística marítima en general.

La estructura orgánica de la Secretaría de Marina -- quedó integrada de la siguiente forma: Secretaría, Inspección General de la Secretaría, Consejo Técnico Administrativo, Consejo Técnico Militar, Subsecretaría, Estado Mayor de Marina, Oficialía Mayor, las Direcciones Generales de la Armada, Marina Mercante, Obras Marítimas y Arquitectura, Pesca e Industrias Conexas, así como los departamentos Jurídico, Médico y Administrativo." 30

Ante la diversidad de dependencias, organismos, usuarios y prestadores de servicios que tenía injerencia en la actividad de los puertos marítimos, así como la ausencia de una Autoridad Portuaria que interviniera en la operación y administración de los mismos. Se creó por decreto presidencial el 7 de abril de 1972, la Dirección General de Operación Portuaria, dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, con el propósito de evitar la interferencia con otras Direcciones Generales, duplicidad de funciones y dispersión de esfuerzos para efectuar con eficiencia la gestión encomendada.

Como quedo anotado líneas atrás, en 1958 la Secretaría de Marina sufre su primera transformación ya que le es separada la Dirección General de Pesca e Industrias -- Conexas, la que paso a formar parte de la Secretaría de -- Industria y Comercio; por otra parte, en 1976 y en base a lo disuelto por la Ley Orgánica de la Administración --- Pública Federal, se confirieron a la Secretaría de Comuni- caciones y Transportes todas las funciones relativas al -- transporte marítimo y la administración de los puertos -- estatales. En consecuencia, las direcciones generales de Operación Portuaria, Marina Mercante, Obras Marítimas, -- Dragado, y la parte correspondiente a señalamiento maríti- mo, de la Dirección General de Oceanografía, quedaron ad- critas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Actualmente la Secretaría de Marina tiene una estruc- tura que se ha venido adecuando a las necesidades del --- país, correspondiéndole el desarrollo y empleo de la Fede

ración, función que queda marcada por el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, que le asigna a la dependencia cuatro grandes áreas de acción:

Preservación y ejercicio de la soberanía en los mares y costas nacionales.

Protección y preservación de los recursos marítimos del país.

Investigación y exploración de los recursos marítimos del país.

Construcción y mantenimiento de las unidades de la Armada.

La Secretaría de Marina en el presente, cuenta con las siguientes unidades administrativas según su Reglamento Interior:

Organos directivos que son Secretaría, Subsecretaría, Oficialía Mayor y Jefatura de Operaciones Navales. Un órgano operativo que es precisamente la Armada de México. - Organos de apoyo como son: la Dirección General de Construcción de Obras y Dragado, la Dirección General de Reparaciones y Construcciones Navales y la Dirección General de Oceanografía.

Cuenta también con órganos de apoyo a los servicios que son: la Inspección General de la Armada, Dirección General de Asuntos Jurídicos, Dirección General de Informática y Estadística, Dirección General de Programación y Presupuesto, entre otras.

El órgano operativo que es la Armada de México, el -

cual es una institución militar, que forma parte de las - Fuerzas Armadas de nuestro país, cuya misión es emplear - el poder naval de la Federación, para garantizar la seguridad interior y efectuar la defensa exterior de la na--- ción. Su área de responsabilidad comprende una faja costera de diez kilómetros, tierra adentro, el mar territorial y la Zona Económica Exclusiva.

Analizando lo antes anotado, observamos que la Secretaría de Marina se involucra directamente con los puertos de altura y cabotaje, por lo que habrá que estudiar am--- pliamente los siguientes apartados.

4. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

En relación con nuestro tema principal, es hasta --- 1976 cuando todas las funciones relativas al transporte - marítimo y la administración de los puertos estatales --- paso a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es menester hacer un poco de historia para - comprender este cambio tan radical.

El Diario Oficial de la Federación del 6 de abril de 1934 publicó la Ley de Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos y demás Dependencias del Poder Ejecutivo Federal, la cual disponía en su artículo 8o que..... "Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Obras -- Publicas entre otras funciones, las comunicaciones por -- agua incluyendo Costas, Puertos, Faros, Zona Federal, Ma-

rina Mercante y Vías Navegables." Actividades que con el tiempo pasaron a formar parte de la Secretaría de Marina, por disposición de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, del 30 de diciembre de 1939 expedida por el entonces Presidente de la República general Lázaro Cárdenas. Con motivo de dicha ley se crea el Departamento Autónomo de Marina, quedando bajo su cargo la Marina Mercante, --- Otras Marítimas, Pesca, Alumbrado Marítimo, Zonas Marítimas entre otras, con el propósito de lograr el progreso - efectivo para México.

Con motivo de la iniciativa de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal presentada por el entonces Presidente de la República José López Portillo, quedo impreso el sentir de la Camara de Senadores en el Diario de los Debates del 16 de Diciembre de 1976 que entre otras - muchas cosas cita lo siguiente:

"La exposición de motivos de la citada iniciativa se hala la necesidad de adecuar la Administración Pública Federal a las actuales condiciones de desarrollo, así nacio nales como del orbe; efectuar los ajustes que eviten duplicidad de esfuerzos, precisen responsabilidades y simplifiquen estructuras, de modo que el Ejecutivo Federal - cuente con un instrumento eficaz y que el pueblo encuentre en esa Administración trámites sencillos y ágiles y - la atención que merece.

"Habiendo sido analizada la iniciativa de ley en --- cuestión, se llego a la conclusión de que en nada contra viene al texto constitucional que la fundamenta y que a -

demás, responde ampliamente a los propósitos a que hace mención en su exposición de motivos.

"A su vez, las comisiones que suscriben, aprovechan' la oportunidad para dejar constancia de los notorios adelantos que en materia administrativa contiene la referida iniciativa, que de ser aprobada, superaría ostensiblemente a la vigente Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, que como su nombre lo indica, únicamente regula la organización y el funcionamiento de la Administración Pública Centralizada.

"También es importante subrayar el que las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, puedan constituir unidades sectoriales y planear las políticas conducentes, coordinando a los organismos descentralizados, empresas de participación estatal y fideicomisos que se encuentren dentro de la misma área de actividad, para precisamente evitar duplicidad y aún multiplicidad de esfuerzos, contradicción de políticas en la toma de decisiones y derroche de recursos humanos, materiales y económicos.

"Todo lo anterior justifica plenamente...el que todo lo relacionado con la transportación naviera, se incorpore a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes."

En lo concerniente a lo antes mencionado, el Senador Jorge Cruickshank García plasmó lo siguiente..."Era ya necesario que se crearan las condiciones para el desarrollo acelerado de nuestra marina mercante. La decisión de in--

corporar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes' el fomento de la Marina Mercante, atendiendo igualmente a la provisión de su infraestructura y la administración de los puertos, es una medida justa. Es cierto que nuestra - Marina Mercante ha progresado en relación a la de hace al gunos años; pero todavía hay intereses que tratan de evitar que ésta se desarrolle para que sea una marina mercante competitiva.

"México gasta muchas divisas en el pago de fletes a' las flotas extranjeras particularmente las yanquis. El mo vimiento de nuestras exportaciones e importaciones es --- sumamente considerable.

"Es indudable que la medida de impulsar nuestra marina mercante se proyectará en forma importante en el desarrollo de nuestro comercio internacional, que se realizará fundamentalmente por estos medios de transporte."

Para cumplir con el programa de reestructuración --- orgánica de las Entidades del Gobierno Federal con base - en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal,' todas las funciones relativas al transporte marítimo y la administración de los puertos estatales; por lo que las - hasta entonces Direcciones Generales de Operación Portuaria, Marina Mercante, Obras Marítimas, Dragado y la parte correspondiente a Señalamiento Marítimo de la Dirección - General de Oceanografía que pertenecían a la Secretaría - de Marina pasaron a formar parte de la estructura orgánica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a ---

partir de: 29 de diciembre de 1970.

Por lo que respecta a nuestro tema, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra orgánicamente - de la siguiente forma: Secretario, Subsecretario de Transportes, Dirección General de Puertos y Marina Mercante, - Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos y como órgano desconcentrado de la secretaría tenemos a - Puertos Mexicanos.

Es importante señalar que en México existen otros --- organismos aparte de los ya citados que intervienen en la regulación de las actividades portuarias como es el caso' de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la cual' fue publicada el 29 de diciembre de 1970 en el Diario --- Oficial, este organismo se creó con el objeto de coordi-- nar en los puertos marítimos y fluviales las actividades' y servicios marítimos y portuarios; los medios de trans-- porte que operen en ellos, así como los servicios princi-- pales, auxiliares y conexos de las vías generales de comu-- nicación. Dicha comisión propició la formación de socieda-- des mercantiles de servicios portuarios, como medio de la realización de sus objetivos.

Además, existe el Fondo Nacional para los Desarro--- llos Portuarios (PONDEPORT), creado en 1975, tiene entre' sus facultades la promoción de la realización de nuevos - desarrollos portuarios y actualmente se encarga de 28 --- proyectos inmobiliarios en puertos tanto de altura como - de cabotaje.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

4.1. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE.

Al pasar las Direcciones Generales de Operación Portuaria, Marina Mercante, Obras Marítimas, Dragado y la parte correspondiente a señalamiento marítimo de la Dirección General de Oceanografía de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las dos primeras y la parte correspondiente a señalamiento marítimo pasaron a formar parte de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, cuyos objetivos generales de acuerdo a su ámbito de competencia son:

Participar y proponer las políticas y programas en materia de transporte marítimo y puertos y ejercer la autoridad marítimo-portuaria.

Regular, promover, organizar y controlar la marina mercante mexicana, las comunicaciones y transportes por agua, así como la reserva de carga.

Tramitar las solicitudes de concesión y otorgar los permisos y autorizaciones para la prestación de servicios públicos de transporte marítimo y portuario, las manobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba y en general todas aquéllas que auxilian y complementan el transporte marítimo.

Deslindar los recintos portuarios, reservas territoriales y las zonas federales marítimo terrestres relacionadas con la vía de comunicación por agua y llevar el catastro de las concesiones, permisos y autorizaciones re

lacionadas con esta vía y sus servicios auxiliares y conexos.

Conocer de las infracciones a la legislación marítima mexicana y apereibir, imponer, reducir y cancelar las sanciones correspondientes, así como efectuar modificaciones.

Regular, dirigir y coordinar la actividad de las capitanías de puertos y sus delegaciones.

4.1.1. Capitanías de Puerto.

Los antecedentes históricos de la Capitanía de Puerto se remontan en nuestro país a la época de la colonia, en la que el funcionario designado como capitán de puerto tenía a su cargo diversas facultades en las diferentes ramas de la administración pública, ya que además de la autoridad marítima, ejercía el poder político, lo que representaba gran concentración del poder en ésta.

El término capitanía deriva de capitán, que viene del latín "caput, capitis" que significa "cabeza", es decir el que piensa, decide, dirige y ordena.

En la actualidad dentro de la Administración Pública mexicana, la capitanía de puerto es la autoridad marítima y portuaria lugar donde físicamente se desarrollan las actividades propias de la navegación, el comercio marítimo y las actividades portuarias. La capitanía es una dependencia de alto rango, dada la importancia y diversidad de funciones que desempeña.

Es de vital importancia señalar, que se debe tener - la calidad de mexicano por nacimiento para ocupar el ---- puesto de capitán de puerto, ya que así lo establece el - artículo 32 de nuestra Carta Magna. Lo anterior tiene --- como denominador común el que constituye un puesto en el' que un sólo hombre puede, de no estar asegurada su fidelidad a la patria, causar grandes daños a la seguridad ---- nacional dada la concentración de poder e información que esta a su disposición.

Por otra parte, la Dirección General de Puertos y -- Marina Mercante dentro de su estructura orgánica cuenta - con la Dirección de Navegación a la que corresponde el -- control y coordinación de las capitanías de puerto. Esta' Dirección por las funciones que desempeña en relación con las capitanías de puerto y las relativas a navegación, -- desarrolla una importante labor como enlace entre las di-ferentes direcciones de área y las capitanías de puerto.

Las actividades que desempeña la capitanía de puerto son de carácter múltiple, derivadas de la descentraliza--ción de funciones y delegación de facultades que se le -- han asignado. A fin de que trabajen con la mayor eficien-cia posible, disponen de recursos humanos, materiales y - financieros necesarios para desempeñar acciones relativas a navegación y servicios portuarios; fomento y desarrollo inspección de seguridad y construcción naval y señalamien to marítimo, además de que funcionan como entidades de -- enlace con otras autoridades representadas en el puerto.

Por la naturaleza de la actividad marítima al desarrollarse en los litorales, las capitánías han implicado una desconcentración de la Dirección General de Marina Mercante, convirtiéndose en sus brazos ejecutores de las líneas generales trazadas desde las oficinas centrales.

Las Capitánías de Puerto en cuanto a su importancia movimiento marítimo, manejo de carga, actividad turística y pesquera, se dividen en capitánías y delegaciones de puerto. Esta división es únicamente de carácter administrativo interno en la estructura de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, ya que para los actos de autoridad dictados por el delegado de puerto, tendrán la misma validez y consecuencias jurídicas que los emanados directamente por una capitánía de puerto.

Actualmente existen 41 capitánías y 55 delegaciones distribuidas a lo largo de ambos litorales, y dentro del Programa de Fortalecimiento de las Capitánías de Puerto se clasificarán en Capitánías 9 Capitánías "A", 32 tipo "B" y 55 Delegaciones de Puerto.

La estructura orgánica de la Capitánía, es similar a la que tiene la Dirección General de Marina Mercante en sus oficinas centrales en la Ciudad de México, contando con oficinas de cada una de las distintas áreas en que se integra la Dirección General.

Así tenemos, que cuenta con oficina de navegación -- que atiende las funciones de expedición de libretas de mar, de entidad marítima, así como pasavantes a los tripulantes; desguace de embarcaciones; recibo y despacho de -

embarcaciones; permisos especiales para navegación en tráfico de cabotaje; actas de protesta por arribadas forzosas o imprevistas; aplicación de sanciones y multas por infracciones a la legislación marítima; control y combate de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas al mar; determinación de profundidades y calados oficiales; autorización del libro de registro de hidrocarburos y otras asignadas por la Dirección de Inspección a Nivel Central.

4.2. PUERTOS MEXICANOS.

El Presidente de la República Licenciado Carlos Salinas de Gortari dictó el Decreto por el que se crea el Organismo Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Denominado Puertos Mexicanos, que fue publicado el 28 de marzo de 1989 en el Diario Oficial.

En este orden de ideas, tenemos que las Direcciones Generales de Obras Marítimas y Dragado pasaron a formar parte de Puertos Mexicanos, al cual corresponde entre otras las siguientes actividades:

Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del sistema portuario nacional de acuerdo con las políticas que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en relación con los servicios que presta.

Proponer la delimitación de los recintos portuarios y las reservas territoriales que requiera el desarrollo de los puertos nacionales.

Construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias, así como realizar las obras conexas y accesorias por sí o a través de las entidades paraestatales encargadas de los servicios portuarios.

Proyectar, programar y ejecutar por sí o a través de terceros, los trabajos de dragado en los puertos y en las vías generales de comunicación marítimas, fluviales o lacustres.

Proponer el establecimiento de administraciones locales portuarias que se requieran para el adecuado cumplimiento de sus fines.

Administrar las áreas portuarias bajo la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y celebrar contratos sobre su uso y destino en los términos de las leyes aplicables; así como las áreas e instalaciones de las marinas turísticas.

Para realizar lo anterior Puertos Mexicanos ejercerá sus funciones en los puertos marítimos o fluviales existentes en la República y en aquellos lugares que le corresponda conforme a la Ley a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que se encuentren en construcción, así como en las áreas de la costa, riberas de los ríos, lagos, lagunas, esteros e islas de ambos mares, en que se realicen actividades marítimo-portuarias, no obstante que no hayan sido habilitados como puertos ya sea de altura o de cabotaje.

Orgánicamente Puertos Mexicanos en lo que respecta a nuestro tema se compone de; Vocalía Ejecutiva, Vocalía de Obras Marítimas y Vocalía de Dragado.

Al respecto el artículo sexto del Decreto por el que se crea el Organó Desconcentrado denominado Puertos Mexicanos dispone que..." 'Puertos Mexicanos' estará a cargo de un Vocal Ejecutivo designado por el Presidente de la República, a propuesta del Secretario de Comunicaciones y --- Transportes y contará con el personal técnico, administrativo y de apoyo necesario para su eficiente funcionamiento, de conformidad con el presupuesto autorizado."

Asimismo, el artículo séptimo del mismo Decreto establece que..."El Vocal Ejecutivo de Puertos Mexicanos será Vocal Coordinador Ejecutivo de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y tendrá las funciones a que se refiere el artículo sexto de la Ley que crea dicha Comisión." Este artículo dispone que..."el Vocal Coordinador Ejecutivo, será el Delegado de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, para el cumplimiento de sus fines."

4.2.1. Vocalía de Obras Marítimas.

Sus funciones principales son: Autorizar y evaluar -- la construcción, modernización y ampliación de los puertos nacionales, así como de sus obras conexas y acceso--- rias, sean por administración directa o por contrato.

Autorizar los lineamientos en la materia, así como --

determinar las normas y criterios técnicos aplicables con forme a los cuales deberán realizarse los programas y --- obras respectivas.

Dirigir los estudios que requieran los proyectos de' las obras a su cargo, cuando los mismos sean realizados - por otra entidad administrativa.

Supervisar que las obras se ejecuten conforme a normas y especificaciones, proyectos, precios unitarios y -- programas aprobados y, en su caso, conforme a lo estipula do en los contratos de obra.

Dictaminar y autorizar las solicitudes para cons---- truir o modificar puertos, obras conexas y accesorias.

Coordinar, autorizar y evaluar los estudios para las normas de construcción de los precios unitarios.

4.2.2. Vocabla de Dragado.

Sus principales funciones son: Dirigir y evaluar la' programación y ejecución de los trabajos de dragado en -- los puertos de operación y en las vías generales de comunicación marítimas, fluviales o lacustres que realice el' órgano por sí o a través de terceros.

Orientar y coordinar las acciones que se efectúen -- con relación a las asesorías y desahogo de consultas que' en materia de dragado, le sean formuladas por otras depen dencias o por particulares.

Orientar y coordinar las acciones que se efectúen --

con relación a las solicitudes presentadas por las dependencias o entidades de los gobiernos Federal, Estatales o Municipales, o los particulares, para la realización de los trabajos de dragado en los litorales del territorio nacional y en las vías generales de comunicación marítima fluviales y lacustres, así como coordinar la supervisión de dichos trabajos.

Orientar y coordinar la elaboración y aprobación del programa de mantenimiento y reparación del equipo y maquinaria y evaluar el desarrollo del mismo.

Coordinar la integración y aprobación del programa general de adquisición de maquinaria y equipo para los trabajos de dragado, así como las refacciones, combustibles y lubricantes necesarios para su operación

5. SECRETARÍA DE PESCA.

Inicialmente tuvo su origen en la estructura orgánica de la Secretaría de Marina y era conocida como Dirección General de Pesca e Industrias Conexas, es hasta 1958 cuando esta dirección es desincorporada de la Secretaría citada para pasar a formar parte de la Secretaría de Industria y Comercio, para 1976 la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece el Departamento de Pesca el cual posteriormente fue elevado a rango de Secre

taría de Estado. En la exposición de motivos de la citada Ley, el Senador Jorge Cruickshank García expuso que... "Es de especial importancia la creación del Departamento de Pesca, que se propone racionalizar la explotación y el aprovechamiento de los recursos del mar, con el fin de aumentar su consumo y equilibrar la dieta de los mexicanos. Al crearse el Departamento de Pesca, como lo especifica la Ley, debe explotar los recursos de alta mar y los costeros y organizar los recursos piscícolas de las aguas interiores. Creado el Departamento de Pesca está a su alcance la decisión de organizar una gran empresa del Estado que, con los medios técnicos y científicos más modernos, aprovecha intensa y racionalmente los recursos del mar y de las aguas interiores."

Por otra parte, el Senador Euquerio Guerrero López refiere que... "Este nuevo Departamento formulará y mejorará la política pesquera y creo que podrá lograr haciendo a un lado trabas y obstáculos, que el país se beneficie de lo que nos ha sido dado por la naturaleza."

Por lo que toca a nuestro tema, la fracción XIV del artículo 43 de la Ley a que hemos venido haciendo alusión establece que corresponde a la Secretaría de Pesca promover la creación de zonas portuarias reservadas para la instalación de terminales pesqueras y actividades conexas.

Al respecto, la fracción II del artículo 30 de la Ley de Pesca dispone que... "Corresponde a esta Secretaría

promover la construcción, mejora y equipamiento de embarcaciones y artes de pesca, así como de las obras de infraestructura en aguas de jurisdicción federal, portuaria, e industrial necesarias para impulsar el aprovechamiento, - transformación, distribución y comercialización de la --- flora y fauna acuáticas, proponer la creación de zonas -- portuarias pesqueras y participar en su administración."

Para su funcionamiento la Secretaría de Pesca cuenta con la Unidad Coordinadora de Delegaciones Federales de - Pesca en la que habrá un coordinador, que será auxiliado' por Directores de Area, Subdirectores y demás personal -- que requiera el servicio y figuren en el presupuesto.

Esta Unidad Coordinadora bajo la conducción de su -- Titular, tendrá las siguientes atribuciones:

Coordinar, en la esfera de atribuciones de la Secretaría de Pesca, y sin perjuicio de las que correspondan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la participación de las Delegaciones Federales de Pesca en los programas de promoción, construcción y operación de las instalaciones portuarias pesqueras.

También dentro de la estructura orgánica de esta --- Secretaría encontramos las Direcciones Generales de Administración de Pesquerías, de Infraestructura Pesquera y - de Organización y Capacitación Pesquera; así mismo para - el ejercicio de las atribuciones que le han sido asignadas, contará con Delegaciones Federales de Pesca en cada' una de las entidades federativas y al frente de cada dele

gación habrá un Delegado, quien será el representante de la Secretaría.

5.1. Dirección General de Administración de Pesquerías.

Entre otras atribuciones tiene que establecer programas de protección, restauración y recuperación de la flora y fauna acuáticas, en coordinación con las dependencias y entidades, cuyas actividades incidan en esta materia.

Formular y supervisar la aplicación de las normas, políticas y procedimientos internos para la realización de las funciones de inspección y vigilancia y para la calificación e imposición de las sanciones que procedan por violaciones a la Ley de Pesca.

Coadyuvar con las autoridades competentes en la aplicación de las normas, políticas y procedimientos de sanidad de las pesquerías.

Opinar ante la autoridad administrativa competente sobre la importación y exportación de especies bajo régimen proteccionista y establecer las normas y condiciones de manejo y cuidado que deban cumplirse durante su traslado y mantenimiento, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Social.

5.2. Dirección General de Infraestructura Pesquera.

Esta Dirección tiene las funciones siguientes:

Estudiar y evaluar la capacidad y operación de la -- flota, puertos, instalaciones conexas y la administración portuaria pesquera, así como proponer las medidas necesarias para incrementar su eficiencia.

Proponer los requisitos técnicos que deberán reunir' la flota pesquera, los puertos y la administración portuaria pesquera, intervenir en las convocatorias, celebraciones de concursos y adjudicación de los contratos de construcción de embarcaciones de la Secretaría y del Sector - Paraestatal.

Estudiar, proponer y promover la realización de Obras e Infraestructura Portuaria y de parques industriales --- pesqueros y la creación de zonas portuarias reservadas -- para la instalación de terminales pesqueras y actividades conexas así como promover ante las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, la ejecución de obras de apoyo y complementarias a la infraestructura --- pesquera.

5.3. Dirección General de Organización y Capacitación Pesquera.

Determinará de acuerdo con la Unidad Coordinadora de Delegaciones Federales de Pesca, los procedimientos y sig

temas conforme a los cuales las Delegaciones Federales -- ejercen las funciones de inspección y vigilancia, organización y funcionamiento de las sociedades cooperativas de producción pesquera, asociaciones pesqueras, uniones de pescadores.

5.4. El Delegado Federal de Pesca.

Al frente de cada Delegación Federal de Pesca habrá un Delegado, quien será nombrado y removido libremente -- por el Secretario y será auxiliado por el personal que -- las necesidades del servicio requieran y figuren en el -- presupuesto; como ya dijimos, el delegado tendrá la representación de la Secretaría para desempeñar las funciones que directamente o por conducto de la Unidad Coordinadora de Delegaciones, le encomienda el Secretario.

Entre otras atribuciones, los Delegados tendrán las siguientes funciones:

Realizar los servicios de inspección y vigilancia -- para comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Pesca y en su Reglamento, de conformidad con las políticas, normas y procedimientos que establezcan las unidades administrativas competentes; así como calificar e imponer las sanciones que procedan.

CAPITULO CUARTO

AUTORIDAD-ADMINISTRACION-JURISDICCION Y VIGILANCIA EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE

1. Autoridad en los puertos de altura y cabotaje.
2. Administración de los puertos de altura y cabotaje.
3. Jurisdicción en los puertos de altura y Cabotaje.
4. Vigilancia en los puertos de altura y cabotaje.

**AUTORIDAD-ADMINISTRACION-JURISDICCION Y
VIGILANCIA EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y
CABOTAJE.**

**1. AUTORIDAD EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y
CABOTAJE.**

En el caso de los puertos, las disposiciones jurídicas se refieren a la autoridad de muy diversas formas, -- por ejemplo el artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos habla de Autoridad Portuaria; el --- artículo 65 de la misma Ley hace alusión a Autoridad Marítima; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de -- acuerdo con el libro Tercero de la Ley de Vías Generales' de Comunicación considera la autoridad marítima. Todos -- estos artículos son derecho positivo ésto es aún cuando -- muchos datan de hace 50 años, están vigentes y además se' aplican.

Todas son la misma autoridad porque a la fecha no -- hay distingo entre marítimo y portuario, así tenemos que' el artículo 80 de nuestra Carta Magna establece que... -- "Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de' la Unión en un sólo individuo, que se denominará 'Presidente de los Estados Unidos Mexicanos'." De lo anterior, podemos entender el porque la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 15 dispone que: "La suprema -- autoridad radica en el Ejecutivo Federal."

De la misma manera el artículo 16 de la Ley de Puertos menciona la existencia de la autoridad portuaria y -- textualmente dispone que... "La autoridad en materia de -- puertos radica en el Ejecutivo Federal..." y por otro lado el artículo 17 nos habla de autoridad marítima.

Debemos entender por Autoridad Portuaria a aquel órgano que regula las actividades de administración y operación dentro de la jurisdicción del puerto y coordina las correspondientes a las diversas dependencias que intervienen en el mismo.

La autoridad portuaria radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y tendrá su residencia en la Ciudad de México; en los puertos de altura y cabotaje se encuentran asentadas las Superintendencias, las Capitánías de Puerto y las Delegaciones quienes, según el artículo 19 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos tendrán a sus órdenes el personal portuario; ordenarán el movimiento en el puerto; la inspección de las embarcaciones, de la carga y en general ejercerán las atribuciones que correspondan a su calidad de autoridades marítimas, dentro de la jurisdicción que se les asigne.

Actualmente las funciones de la Autoridad Marítima y Portuaria están concentradas en un sólo órgano, siendo los Capitanes de Puerto la autoridad responsable en su operación y desarrollo integral.

En este orden de ideas la Ley de Puerto dispone en su artículo 17 que: "En cada puerto habilitado existirá --

una capitania de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

"I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

"II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque - en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;

"III. Supervisar que las vías navegables reúnan las - condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

"IV. Coordinar las labores de auxilio y salvamento - en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios; y

"V. Actuar como auxiliar del ministerio público.

"Las capitánías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen."

Con respecto a lo anterior los artículos 4o y 5o del 'Reglamento de Operación en los Puertos de Administración' Estatal publicado en el Diario Oficial de la Federación - el 8 de abril de 1975, dispone que son atribuciones del - Capitán de Puerto, las siguientes:

Regular el tráfico marítimo y el uso de instalaciones de atraque, las maniobras y el depósito de mercancías intervenir en la coordinación de las medidas de transporte en los Recintos Portuarios de acuerdo a las necesidades derivadas del funcionamiento de los puertos y las instrucciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Llevar el registro del movimiento portuario y el control administrativo de personas y vehículos en los Recintos Portuarios.

Atender lo inherente al arribo y despacho de embarcaciones, expedición de documentos a tripulantes, conocimiento de infracciones a las leyes, reglamentos y otras disposiciones legales en materia de Vías Generales de Comunicación por agua y la imposición de las sanciones respectivas.

Poner en conocimiento del Ministerio Público Federal diligencias relativas a accidentes marítimos y desempeñar las demás atribuciones que le corresponden y que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Asimismo, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su parte relativa establece que:

"ART. 208. Los capitanes de los puertos y las demás autoridades de los mismos están obligados a procurar que no se prolongue la permanencia de las embarcaciones en ellos sin causa justificada.

"ART. 209. Los capitanes de las embarcaciones durante su permanencia en puerto nacional, están obligados:

"I. A hacer que se enciendan las luces reglamentarias de las embarcaciones y que se pongan las señales que por circunstancias especiales fije la Capitanía de Puerto.

"II. A amarrar o arrear sus embarcaciones de la forma que lo disponga la propia autoridad.

"III. A permitir que a sus embarcaciones se les acode

ren otras, cuando desempeñen servicios de utilidad pública.

"IV. A prestar auxilios de salvamento..., y

"V. A utilizar el servicio de pilotaje cuando lo --exija esta ley o sus reglamentos.

"ART. 211. Las embarcaciones cargadas con substan---cias explosivas o inflamables ejecutaran sus operaciones' de carga y alijo precisamente en el lugar que determine -- el reglamento respectivo y obedciendo estrictamente to--das las indicaciones que para mayor seguridad les haga la Capitanía de Puerto."

Por lo anteriormente expuesto, se debe entender que' la autoridad marítima y portuaria radica en el Ejecutivo' Federal quien la ejercerá por conducto de la Secretaría -- de Comunicaciones y Transportes, la cual a su vez la depo--sitará en las Superintendencias, en las Capitanías de --- Puerto y en las Delegaciones Portuarias; en el entendido' de que estas últimas realizarán las mismas funciones que' las Capitanías de Puerto.

2. ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

La Gran Enciclopedia Focus nos indica que... "La organización de un puerto consiste en la entidad u organización local que cuida de un puerto se llama administración portuaria y está a cargo de un director de puerto, un capitán de puerto, varios pilotos del puerto y otros oficiales. En las grandes poblaciones hay reglas especiales portuarias. La autoridad ejecutiva local forma la junta del puerto. La administración portuaria calcula las tasas portuarias que debe abonar cada navío." ³¹

Antiguamente existían en los puertos tanto de altura como de cabotaje la administración estatal y la administración descentralizada; la primera estaba directamente administrada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mientras que la segunda para su funcionamiento era necesario crear una administración portuaria autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propios y con amplias funciones para regular y dirigir la administración del puerto.

Estos tipos de administración vinieron funcionando hasta el 19 de julio de 1993, año en que se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Puertos, la cual dispone en el artículo tercero transitorio fracción II que se derogan los artículos 43 a 52 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, mismos que contemplaban los tipos de administración antes mencionados.

(31) Gran Enciclopedia Focus. ED. Argos Vergara, Barcelona España, 1987, p. 4197.

En México la administración portuaria emana directamente del Presidente de la República quien la ejercerá -- por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 de -- la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el' cual dispone entre otras actividades que corresponde a -- esta Secretaría administrar los puertos centralizados y -- coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

A fin de dar cumplimiento a lo antes mencionado, la' Ley de Puertos contempla en su capítulo V`la Administración Portuaria Integral y nos menciona que existirá esta' cuando la planeación, programación, desarrollo y demás -- actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, --- mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios' respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, - la administración portuaria integral de un conjunto de -- terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, - a una sociedad mercantil constitutiva por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

Además la administración portuaria integral será --- autónoma en su gestión operativa y financiera.

Por lo tanto corresponderá a las autoridades portuarias:

Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.

Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos.

Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.

Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.

Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otras, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios.

Asignar las posiciones de atraque y percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades que realicen.

En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondiente, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto.

Este comité emitirá recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación de desarrollo portuario y -- sus modificaciones; el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto.

Este tipo de administración portuaria esta encomendado a una Superintendencia de Operación Portuaria y a -- las Capitanías de Puerto dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, asimismo la segunda dependerá de la primera en cuestiones relativas a operación y administración portuaria.

ESTRUCTURA ORGANICA DE LAS SUPERINTENDENCIAS

OFICINA TECNICA

Sección de Mantenimiento de Instalaciones Eléctricas y Mecánicas.
Sección de Mantenimiento de Obras Portuarias.
Sección de Control y Mantenimiento de Equipos.
Sección de Seguridad.

OFICINA DE OPERACION

Sección de Maniobras.
Sección de Tráfico.
Sección de Servicios Marítimos.
Sección de Radiocomunicación.
Sección de Investigación y Cálculo de Datos.

DELEGACION DE OPERACION PORTUARIA

Sección de Operación.
Sección de Mantenimiento de Obras y Equipos.
Sección de Estadística.
Sección Administrativa.

OPICINA ADMINISTRATIVA	Sección de Personal. Sección de Presupuesto y Contabilidad. Sección de Servicios Generales.
OPICINA DE ESTADISTICA Y SISTEMATIZACION DE DATOS	Sección de Recopilación y Análisis de Datos. Sección de Procesamiento.

Las Superintendencias tendrán las siguientes funciones;

Programar y supervisar las operaciones del puerto, - verificando que la ejecución de las maniobras se realice' de acuerdo a las normas y métodos establecidos.

Controlar el movimiento portuario de carga, descarga y almacenamiento de mercancías de importación y exportación, así como el tránsito de vehículos y personas al recinto portuario.

Coordinar y controlar el uso de las instalaciones y' medios de transporte en el recinto portuario.

Vigilar que los sistemas y equipo de seguridad contra incendio se encuentre en óptimas condiciones de servicio para ser operados en caso de emergencia en el recinto portuario.

Vigilar el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones vigentes en materia de operación portuaria dentro' de su jurisdicción.

Supervisar que las Empresas Concesionarias de Servicios Portuarios cumplan con las condiciones establecidas' en el contrato concesión otorgado por la Secretaría.

Controlar la ejecución de las actividades administrativas y del personal de las Superintendencias.

Por lo anteriormente expuesto, cabe señalar que los puertos de altura y cabotaje a los que he venido haciendo referencia se sujetan a la administración portuaria integral y serán operados por conducto de las Superintendencias dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3. JURISDICCION EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

En cuanto a este tema, es importante señalar que cada una de las Secretarías tienen injerencia directa o indirecta en los puertos de altura y cabotaje.

Como es el caso de la Secretaría de Marina, quien es la encargada de preservar la Soberanía Nacional; la Secretaría de Pesca que preserva el mundo marino; Secretaría de Comunicaciones y Transportes, encargada de las Superintendencias y Capitanías de Puerto, y por supuesto otras Secretarías que intervienen mismas que se explicaran en otro capítulo.

La Ley Orgánica de la Armada de México dispone que son funciones de la Armada de México ejercer la jurisdicción militar en nombre de la Federación en los mares te--

toriales, zonas marítimo-terrestres, islas, cayos, ---
 arrecifes, zócalos y plataformas continentales, incluyen-
 los espacios aéreos correspondientes, aguas interiores
 las fluviales y lacustres en sus partes navegables, ---
 según lo determina el Presidente de la República, el cual
 es considerado en las fuerzas armadas como el Mando Su---
 premo.

Al tener jurisdicción militar en los lugares antes -
 citados se sobre entiende que debe abarcar también a los'
 puertos tanto de altura como de cabotaje, y siendo una --
 facultad que le confiere el Mando Supremo a la Armada de'
 México ésta debe estar preparada para ejercer protección'
 de la Soberanía en todos los puertos.

Por otra parte, la Secretaría de Comunicaciones y --
 Transportes cuenta con Capitanías de Puerto las cuales --
 para el ejercicio de sus funciones tendrán jurisdicción -
 sobre los bienes de dominio marítimo como son: el mar te-
 rritorial y las aguas marítimas interiores, la plataforma
 continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y
 arrecifes adyacentes de los puertos, lagos, lagunas o es-
 teros que comuniquen con el mar; los cuales que comuni---
 quen espacios marítimos; los ríos navegables, cuando con-
 duzcan a puertos de navegación marítima; las playas marí-
 timas, entendiéndose por tales las partes de tierra que -
 por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde --
 los límites de mayor refluo hasta los límites de mayor -
 flujo anuales; las porciones de la zona marítimo terres--
 tre que formen parte de los recintos portuarios; los ----

puertos, bahías, radas y ensenadas; los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras e instalaciones de -- los puertos, cuando sean de uso público; los recursos y -- productos de los bienes antes mencionados y las construcciones e instalaciones realizadas por particulares, en -- bienes del dominio marítimo, al revertir en favor de la -- Nación.

En tal virtud, las Capitanías de Puerto tendrán la -- jurisdicción comprendida en los siguientes paralelos y -- meridianos:

GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE

Delegaciones	Adscripción
Tampico, Tam.	El límite fronterizo con Estados Unidos de América y el paralelo $21^{\circ}33'36''$ Norte (Cabo Rojo).
Tuxpan, Ver.	Los paralelos $21^{\circ}33'36''$ Norte (Cabo Rojo) y $20^{\circ}39'00''$ Norte.
Tecolutla, Ver.	Los paralelos $20^{\circ}39'00''$ Norte y $20^{\circ}20'00''$ Norte.
Nautla, Ver.	Los paralelos $20^{\circ}20'00''$ Norte y $19^{\circ}51'30''$ Norte (Punta Delgada).
Veracruz, Ver.	El paralelo $19^{\circ}51'30''$ Norte (Punta Delgada). El meridiano $95^{\circ}55'00''$ Oeste.
Alvarado, Ver.	Los meridianos $95^{\circ}55'00''$ Oeste y $95^{\circ}10'30''$ Oeste (Roca Partida) incluyendo el sistema fluvial y lacustre del Río Papaloapan hasta el paralelo $18^{\circ}42'00''$ Norte.
Coatzacoalcos, Ver.	Los meridianos $94^{\circ}48'00''$ Oeste (Zapotitlán) y $93^{\circ}25'00''$ Oeste (Barra de --

Delegaciones	Adscripción
	Tupilco), incluyendo el sistema fluvial y lacustre del Río Coatzacoalcos.
Frontera, Tab.	Los meridianos $93^{\circ}25'00''$ Oeste (Barra de Tupilco) y $92^{\circ}28'20''$ Oeste (Punta W. desembocadura del Río San Pedro), incluyendo el sistema fluvial y lacustre del Río Grijalva hasta el paralelo $18^{\circ}10'00''$ Norte.
Villahermosa, Tab.	El sistema fluvial y lacustre del Río Grijalva al Sur del Paralelo $18^{\circ}10'00''$ Norte.
Cd. del Carmen, Camp.	Los meridianos $92^{\circ}28'20''$ Oeste (San Pedro) y $91^{\circ}05'00''$ Oeste, incluyendo el sistema fluvial y lacustre hasta el paralelo $18^{\circ}10'00''$ N.
Champotón, Camp.	El meridiano $91^{\circ}05'00''$ Oeste. El paralelo $19^{\circ}35'50''$ Norte (Punta Sihoplalá).
Campeche, Camp.	Los paralelos $19^{\circ}35'50''$ Norte (Punta Sihoplalá) y $20^{\circ}52'00''$ Norte (Celestún).
Progreso, Yuc.	El paralelo $20^{\circ}52'00''$ Norte (Celestún) El meridiano $87^{\circ}41'30''$ Oeste (El --- Cuyo).
Islas Mujeres, Q.R.	El meridiano $87^{\circ}41'30''$ Oeste (El --- Cuyo) y El paralelo $21^{\circ}00'00''$ Norte.
Cozumel, Q.R.	Los paralelos $21^{\circ}00'00''$ Norte y $20^{\circ}00'00''$ Norte (El Zarzal).
Chetumal, Q.R.	El paralelo $20^{\circ}00'00''$ Norte (El Zarzal) y el límite fronterizo con Bécica.

LITORAL DEL PACIFICO

Ensenada, B.C.	Los paralelos $32^{\circ}31'58''$ Norte (Límite Fronterizo con U.S.A.) y $28^{\circ}39'45''$ N. (Punta Sta. Rosalía).
----------------	---

Delegaciones	Adscripción
Isla Cedros, B.C.	Los paralelos $26^{\circ}39'45''$ Norte (Punta' Sta. Rosalía) $26^{\circ}03'00''$ Norte (Punta' San Juanico).
San Carlos, B.C.	Los paralelos $26^{\circ}03'00''$ Norte (Punta' San Juanico) y $23^{\circ}57'30''$ Norte (Punta Márquez).
San Lucas, B.C.	Los paralelos $23^{\circ}57'30''$ Norte (Punta' Márquez) y $23^{\circ}26'40''$ Norte (Cabo ---- Pulmo).
La Paz, B.C.	Los paralelos $23^{\circ}26'40''$ Norte (Cabo - Pulmo) y $25^{\circ}30'30''$ Norte (Punta San - Marcial).
Sta. Rosalía, B.C.	Los paralelos $25^{\circ}30'30''$ Norte (Punta' San Marcial) y $28^{\circ}27'24''$ Norte (Punta San Francisquito).
San Felipe, B.C.	Los paralelos $28^{\circ}27'24''$ Norte (Punta' San Francisquito) y $31^{\circ}15'00''$ Norte.
Sta. Clara, Son.	El paralelo $31^{\circ}15'00''$ Norte y el meri- diano $114^{\circ}03'30''$ Oeste (Punta SO del' Pantano).
Puerto Peñasco, Son.	El meridiano $114^{\circ}03'30''$ Oeste (Punta' SO del Pantano). El paralelo $30^{\circ}16' - 12''$ Norte (Cabo Tepoca).
Guaymas, Son.	Los paralelos $30^{\circ}16'12''$ Norte (Cabo - Tepoca) y $20^{\circ}47'00''$ Norte (Punta Arbo- leda).
Yavaros, Son.	Los paralelos $26^{\circ}47'00''$ Norte (Punta' Arboleda) y $25^{\circ}36'48''$ (Punta San <u>Ignacio</u>).
Topolobampo, Sin.	Los paralelos $25^{\circ}36'48''$ Norte (Punta' San Ignacio) y $24^{\circ}47'30''$ Norte (Punta Sur de la Isla Altamura).
Altata, Sin.	Los paralelos $24^{\circ}47'30''$ Norte (Punta' Sur de la Isla Altamura) $24^{\circ}14'30''$ N. (Punta NW de la Península de Quevedo).

Delegaciones	Adscripción
Mazatlán, Sin.	El paralelo $24^{\circ}14'30''$ Norte (Punta NW de la Península de Quevedo). El meridiano $106^{\circ}17'40''$ Oeste.
Escuinapa, Sin.	El meridiano $106^{\circ}17'40''$ Oeste El paralelo $22^{\circ}00'00''$ Norte.
San Blas, Nay.	Los paralelos $22^{\circ}00'00''$ Norte $21^{\circ}02'30''$ Norte (Punta Raza).
Puerto Vallarta, Jal.	Los paralelos $21^{\circ}02'30''$ Norte (Punta Raza) y $20^{\circ}24'00''$ Norte (Cabo Corrientes).
Manzanillo, Col.	El paralelo $20^{\circ}24'00''$ Norte (Cabo -- Corrientes) $103^{\circ}30'00''$ Oeste (Punta - San Telmo).
Lázaro Cardenas	Los meridianos $103^{\circ}30'01''$ Oeste ---- (Punta San Telmo) y $101^{\circ}45'00''$ (Punta Troncones).
Zihuatanejo, Gro.	Los meridianos $101^{\circ}45'00''$ Oeste ---- (Punta Troncones) y $101^{\circ}03'30''$ Oeste' (Morro Papanoa).
Acapulco, Gro.	Los meridianos $101^{\circ}03'30''$ Oeste (Morro de Papanoa) y $97^{\circ}42'00''$ Oeste (Punta Galera).
Puerto Angel, Oax.	Los meridianos $97^{\circ}42'00''$ Oeste (Punta Galera) y $95^{\circ}46'50''$ Oeste (Morro ---- Ayutla).
Salina Cruz, Oax.	Los meridianos $95^{\circ}46'50''$ Oeste (Morro Ayutla) y $94^{\circ}30'00''$ Oeste.
Puerto Madero, Chis.	Los meridianos $94^{\circ}30'00''$ Oeste y $92^{\circ}14'00''$ Oeste.

La jurisdicción federal con que cuenta la Secretaría de Pesca abarca las aguas de los mares territoriales, las aguas marinas interiores, las de las lagunas y esteros -- que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural' que esten ligados directamente a corrientes constantes; - las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, -- desde el punto del cauce en que se inicien las primeras - aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional.

Al respecto también, ejerce jurisdicción en la zona' económica exclusiva la que se extenderá a ~~do~~cientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial.

Por lo anteriormente expuesto, podemos concluir que' cada una de las Secretarías cuenta con jurisdicción dentro de los puertos de altura y cabotaje por lo que deberá existir un ordenamiento que regule y centre la jurisdicción en una sola secretaría, esto para evitar triplicidad de funciones.

4. VIGILANCIA EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.

En la vigilancia de los puertos intervienen una gran gama de autoridades, por lo que se analizarán por separado para lograr un mayor entendimiento.

La Secretaría de Marina en la cual esta integrada la Armada de México, cuenta para la vigilancia con Zonas y - Sectores Navales, siendo las primeras áreas geográficas - en que se divide la faja costera, el mar territorial y la zona económica exclusiva y que son puestas bajo la responsabilidad de un Mando que ejerce las funciones que corresponden a esta institución. Los Sectores Navales son subdivisiones de esas áreas y cuentan también con un mando.

Por otra parte, existen dos Fuerzas Navales, la del Golfo de México y Mar Caribe y la del Pacífico, las ---cuales están organizadas con unidades de superficie, sus' sedes están la primera en Veracruz y la segunda en Acapulco, teniendo al frente a un comandante quien es el responsable de cumplir con todas las misiones que les sea encomendadas. Cuenta con un Jefe de Estado Mayor, así como --- con las dependencias necesarias para el mejor desempeño - de sus funciones.

La localización de las Zonas Navales en los litorales del país es de la siguiente manera:

Zona Naval I	Ciudad Madero, Tamps.
Zona Naval III	Veracruz, Ver.
Zona Naval V	Frontera, Tab.

Zona Naval VII	Ciudad del Carmen, Camp.
Zona Naval IX	Yukalpetén, Yuc.
Zona Naval XI	Chetumal, Q. Roo.

Las zonas navales antes mencionadas se encuentran --
ubicadas en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe.

Por lo que respecta a las zonas navales ubicadas en'
el litoral del Pacífico, su localización es la siguiente:

Zona Naval II	Ensenada, B.C.N.
Zona Naval IV	La Paz, B.C.S.
Zona Naval VI	Guaymas, Son.
Zona Naval VIII	Mazatlán, Sin.
Zona Naval X	San Blas, Nay.
Zona Naval XII	Puerto Vallarta, Jal.
Zona Naval XIV	Manzanillo, Col.
Zona Naval XVI	Lázaro Cárdenas, Mich.
Zona Naval XVIII	Acapulco, Gro.
Zona Naval XX	Salina Cruz, Oax.
Zona Naval XXII	Puerto Madero, Chis.

Los Sectores Navales son 14 y su ubicación es la si-
guiente:

En el litoral del Golfo de México y Mar Caribe están
los de Tuxpan, Ver.; Coatzacoalcos, Ver.; Champotón, ---
Camp.; Lerma, Camp.; Progreso, Yuc.; Isla Mujeres, Q.Roo;
San Miguel de Cozumel, Q. Roo, y Matamoros, Tamps.

En el litoral del Pacífico se encuentran localizados los de Santa Rosalía, B.C.S.; Puerto Cortés, B.C.S.; Puerto Peñasco, Son.; Isla Socorro, Col.; Ixtapa-Zihuatanejo, Gro., y Puerto Angel, Oax.

Asimismo, tiene unidades aeronavales, las cuales --- están formadas por aparatos de ala fija y ala rotativa, - estas últimas han dado un gran resultado en la vigilancia del mar territorial y zona económica exclusiva ya que han formado un gran binomio con las unidades de superficie -- como los guardacostas tipo "Halcón" que cuentan con un -- helicóptero a bordo, lo cual les permite una área mayor - en sus tareas de vigilancia y de búsqueda y salvamento.

Por lo que respecta a las unidades y grupos de la infantería de marina, cuentan con un alto grado de entrenamiento, pudiendo llevar a cabo misiones tales como operaciones anfibas, estos elementos combaten también la pesca ilegal. Los Infantes de Marina de la Armada de México' combaten el tráfico ilegal de armas y prestan apoyo a las autoridades civiles para preservar el auxilio necesario - en casos de desastre.

Existen también compañías de Policía Marítima cuya - función es hacer cumplir la legislación y las disposiciones legales para la seguridad de las zonas marítimo-por--tuarias del país, esto en coordinación con otras autoridades gubernamentales.

Pero la columna vertebral de la Armada de México la' forman las unidades de superficie, que son las encargadas del dispositivo de vigilancia y control de los mares ----

nacionales y de la fundamental tarea de ejercer la defensa exterior del país.

Todo el personal de las unidades navales tienen un alto grado de aptitud para cumplir con las funciones --- antes señaladas, ya que constantemente realizan ejerci--- cios de guerra antisubmarina, operaciones anfibias y de - protección al tráfico marítimo, además de algunas otras - inherentes a su misión.

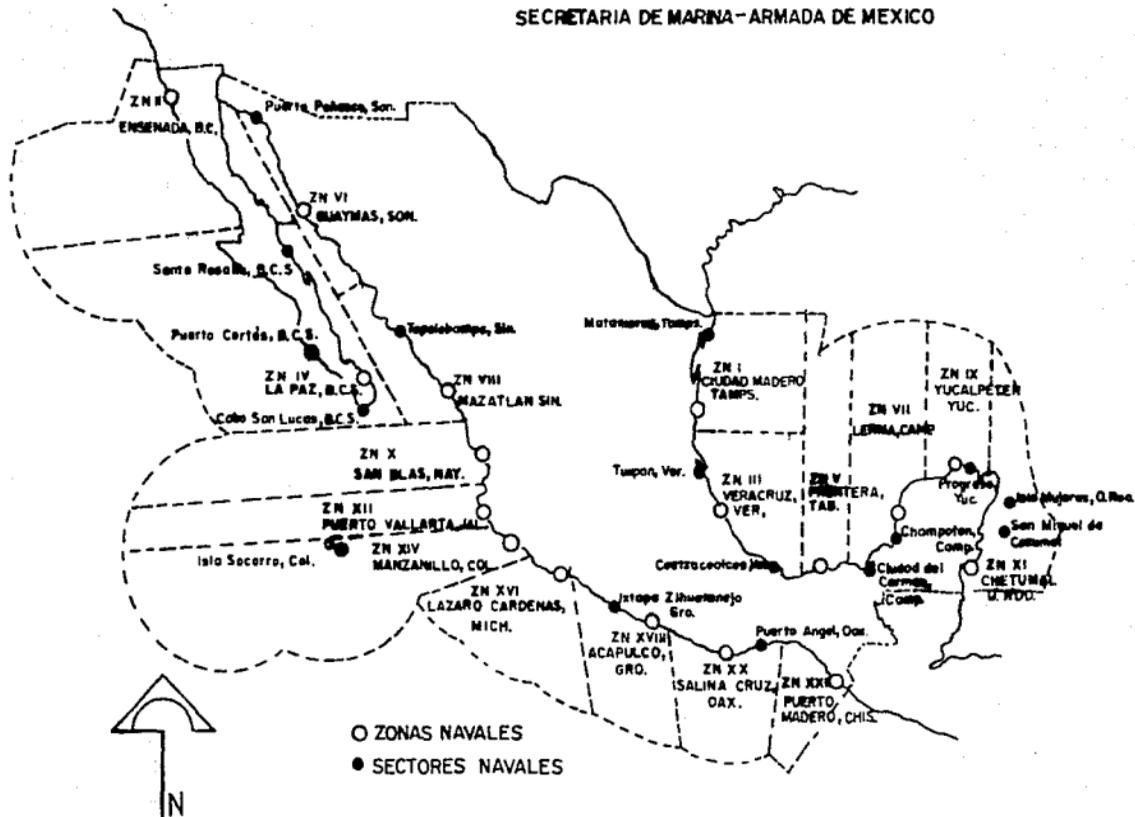
Una nueva actividad es la vigilancia contra la conta minación marina; la creciente demanda de petróleo ha au-- mentado la necesidad de un mayor rendimiento de sus embar caciones; esto a conducido a los países exportadores e im portadores que cuentan con flotas petroleras propias a in crementar la capacidad de los buques cisternas, por lo -- que la probabilidad de que ocurran accidentes y contamina ción del ambiente marino es amplia. Asimismo, los buques' que transportan derivados del petróleo efectuan activida des de lavado de tanques en alta mar, por lo que ha sido' necesario aumentar la vigilancia de nuestros mares en --- beneficio del ambiente, para hacer frente a la contamina ción que los últimos años a crecido considerablemente, -- amenazando con destruir la vida natural en las rutas marí timas petroleras por el constante vertimiento de contami nantes.

La Dirección de Protección al Medio Ambiente Marino' de la Secretaría de Marina, creada por acuerdo presiden-- cial en abril de 1983 tiene en funcionamiento equipos --- para el control de desechos y vertimiento de contaminan--

tes al mar, que están distribuidos en los principales --- puertos de la República. Cada uno de estos equipos cuen-- tan con todos los implementos necesarios y el personal -- idóneo y altamente capacitado para el desarrollo de sus - actividades dentro del Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras -- Sustancias Nocivas para el Mar distribuido de acuerdo al' potencial de derrames que se contempla en cada puerto. (32)

(32) Calzada. Ob.Cit. pp. 30 y ss.

ZONAS Y SECTORES NAVALES PERTENECIENTES A LA
SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO



Por lo que se refiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el cumplimiento de la vigilancia - en los puertos de altura y cabotaje, cuenta con la Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos.

A fin de dar cumplimiento a lo establecido por el -- artículo 25 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, funcionará un Cuerpo de Resguardo Marítimo dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tendrá a su cargo las funciones de policía marítima; la inspección y vigilancia de la navegación en general, y el ---- auxilio a las embarcaciones en peligro.

Cabe hacer la observación que aunque el texto de la' Ley indica "Secretaría de Marina", debe entenderse "Secretaría de Comunicaciones y Transportes" como lo indica el' artículo sexto transitorio de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Por otra parte, el artículo tercero transitorio de - la Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone que: -- "En tanto se reglamenta y organiza el Resguardo Marítimo, conforme a esa ley, la Secretaría de Marina ejercerá las' funciones que a dicho cuerpo se atribuyen, por medio de - la policía marítima o de las autoridades que determine el Ejecutivo Federal."

Para resolver lo antes anotado fue publicado el 6 de abril de 1989 en el Diario Oficial de la Federación, un - Acuerdo Intersecretarial en el cual se instrumentan diferentes acciones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Entre las que encontramos la reorgani-

zación del Resguardo Marítimo el que quedo integrado a la Policía Federal de Caminos y Puertos, a fin de que en forma inmediata sea posible acentuar o incrementar la vigilancia en los Recintos Portuarios, incidiendo en forma definitiva en mayores niveles de seguridad.

Es así como el 17 de noviembre de 1989, salió publicado en el Diario Oficial el Reglamento Interior de la -- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual señala en su artículo 19 lo siguiente:

"ARTICULO 19.- Corresponde a la Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos:

"I.- Vigilar, mantener el orden y garantizar la seguridad pública en los caminos de jurisdicción federal y' en los puertos.

"X.- Elaborar y aplicar, en coordinación con las -- Direcciones Generales de Transporte Terrestre y de Puertos y Marina Mercante, programas de vigilancia, supervisión y seguimiento de normas.

"XI.- Realizar la vigilancia en general y prestar el servicio de policía en las carreteras y puertos.

"XII.-Coordinar acciones con las capitánías de puertos para hacer cumplir las disposiciones en materia de -- seguridad marítima portuaria."

Para el cumplimiento de sus funciones, la Dirección' General de Policía Federal de Caminos y Puertos tendrá --- cierta coordinación, la cual se encuentra plasmada en la -- Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo --

28 que a la letra dice: "El personal de la armada auxiliará el Resguardo Marítimo, cuando la autoridad marítima lo solicite."

Es en este sentido que la Ley de Puertos, dispone -- que la Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, auxiliarán en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la capitanía del mismo. De la misma manera; las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra -- que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

Por lo anteriormente expuesto, la Policía Federal de Caminos y Puertos facilitará de inmediato el apoyo del -- personal que lo integra a las demás dependencias que ---- tienen jurisdicción y competencia en el recinto portuario cuando lo soliciten en el desempeño de sus atribuciones, -- disposiciones consignadas en la Base Novena Letra "P" del Acuerdo Intersecretarial del 6 de abril de 1989.

Corresponde a la Policía Federal de Caminos y Puertos la vigilancia policiaca y el cumplimiento de las normas establecidas en el "Instructivo para el control del -- acceso, permanencia y salida de personas y vehículos en -- los Recintos Portuarios de Administración Estatal y Des-- centralizada", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de abril de 1986.

Al respecto y en relación con el Instructivo antes --

citado el artículo 11 dispone que: "Corresponde al personal de las Superintendencias, de las Capitanías de Puerto y de la Policía del Puerto la vigilancia y cumplimiento de las presentes normas."

Asimismo, el artículo 14 contempla que: "El personal encargado del control y vigilancia del acceso a los recintos portuarios deberá llevar un libro de registro de visitantes eventuales. Dichos visitantes deberán registrarse en el libro, anotando de su puño y letra su nombre, dirección, procedencia y destino. Al abandonar los visitantes el recinto, el personal de las Superintendencias encargadas del control y vigilancia, anotará esta circunstancia en el libro y recogerá el pase correspondiente. No será necesaria la anotación en el libro cuando se trate de la tripulación de los buques y de los turistas y pasajeros que hayan venido en ellos."

"Al concluir cada turno de trabajo, el personal de vigilancia cotejará el libro de registro de visitantes para determinar si han quedado en el recinto algunas personas, después del tiempo autorizado. En este supuesto lo reportarán a la Superintendencia para que se adopten las medidas procedentes."

Por otra parte, el artículo 15 establece que: "Las Superintendencias y la Policía del Puerto estarán facultadas para exigir a cualquier persona que se encuentre dentro del área e instalaciones portuarias, su identificación, así como para que explique satisfactoriamente su presencia en el lugar."

Por lo que se refiere al artículo 21 establece que:
"El Superintendente de Operación Portuaria, el Capitán -- del Puerto y la Policía Federal de Puertos en su calidad' de autoridades marítimo-portuarias, así como el inspector técnico naval y los vehículos oficiales de dichas depen-- dencias, tendrán libre acceso al recinto portuario para - el cumplimiento de sus funciones."

La Policía Federal de Caminos y Puertos, para el ade cuado desempeño de las funciones de control y vigilancia' y seguridad de personas y bienes en los puertos deberá es tablecer en coordinación con la Autoridad Marítima y ---- Puertos Mexicanos; las reglas a las que se sujetará la -- admisión, permanencia y salida de personas y vehículos en los Recintos Portuarios.

De lo anterior tenemos que, es responsabilidad de -- Puertos Mexicanos la determinación y conservación de ---- áreas de estacionamiento, planeación y fijación de la circu lación en el área o recinto portuario, con objeto de vi gilar y agilizar el tráfico, siendo apoyada esta acción - por elementos de la Policía Federal de Caminos y Puertos' a fin de que la vialidad sea permanente y evitar el esta- cionamiento de vehículos fuera de las áreas destinadas a' este fin.

Deberá existir vigilancia en el Recinto Portuario el cual es la zona constituida por áreas de agua y tierra y' que abarca las obras exteriores, antepuertos, dársenas, - obras de atraque, de almacenamiento, patios de maniobra,' astilleros y otras instalaciones para construir y reparar

barcos, así como las oficinas administrativas correspondientes a la Operación Portuaria.

Para el buen cumplimiento de sus funciones, la Policía Federal de Caminos y Puertos tendrá personal en todas las Capitanías de Puerto las cuales, en cuanto a su importancia, movimiento marítimo, manejo de carga, actividad turística y pesquera, se dividen en Capitanías y Delegaciones de Puerto, esta división es unicamente de carácter administrativo interno en la estructura de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, ya que para los actos de autoridad dictados por el Delegado de Puerto, -- tendrán la misma validez y consecuencias jurídicas que -- los emanados directamente por una Capitanía de Puerto.

Actualmente existen 41 Capitanías y 55 Delegaciones' distribuidas a lo largo de ambos litorales, y dentro del programa de fortalecimiento de las Capitanías de Puerto -- se clasifican en Capitanías 9 Capitanías "A", 32 tipo "B" y 55 Delegaciones de Puerto.

PRINCIPALES CAPITANIAS DE PUERTO.

TIPO "A"

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1.- GUAYMAS, SON. | 9.- COATZACOALCOS, VER. |
| 2.- MAZATLAN, SIN. | 4.- MANZANILLO, COL. |
| 3.- LAZARO CARDENAS, MICH. | 5.- SALINA CRUZ, OAX. |
| 7.- TUXPAN, VER. | 6.- TAMPICO, TAMPS. |
| 8.- VERACRUZ, VER. | |

TIPO "B"

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 10.- ROSARITO, B.C.N. | 26.- TLACOTALPAN, VER. |
| 11.- ENGENADA, B.C.N. | 27.- NAUTLA, VER. |
| 12.- ISLA CEDROS, B.C.N. | 28.- ALVARADO, VER. |
| 13.- SAN FELIPE, B.C.N. | 29.- MINATITLAN, VER. |
| 14.- SAN CARLOS, B.C.S. | 30.- DOS BOGAS, TAB. |
| 15.- LA PAZ, B.C.S. | 31.- FRONTERA, TAB. |
| 16.- CABO SAN LUCAS, B.C.S. | 32.- CD.DEL CARMEN, CAMP. |
| 17.- SANTA ROSALIA, B.C.S. | 33.- CAMPECHE, CAMP. |
| 18.- TOPOLOBAMPO, SIN. | 34.- CATO ARCAS, CAMP. |
| 19.- SAN BLAS, NAY. | 35.- PROGRESO, YUC. |
| 20.- PUERTO VALLARTA, JAL. | 36.- PTO. JUAREZ, Q.ROO. |
| 21.- ZIHUATANEJO, GRO. | 37.- ISLA MUJERES, Q.ROO. |
| 22.- ACAPULCO, GRO. | 38.- COZUMEL, Q. ROO. |
| 23.- EL MEZQUITAL, TAMPS. | 39.- CHETUMAL, Q. ROO. |
| 24.- LA PESCA, TAMPS. | 40.- HUATULCO, OAX. |
| 25.- TECOLUTLA, VER. | 41.- PUERTO MADERO, CHIS. |

PRINCIPALES DELEGACIONES PORTUARIAS.

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 42.- PRESA FALCON, TAMPS. | 70.- EL SAUSAL, B.C.N. |
| 43.- PRESA RDZ. GOMEZ, TAMPS. | 71.- SAN JOSE DEL CABO, BCS. |
| 44.- MATAMOROS, TAMPS. | 72.- LORETO, B.C.S. |
| 45.- ALTAMIRA, TAMPS. | 73.- MULEGE, B.C.S. |
| 46.- TAMIHUA, VER. | 74.- GOLFO STA. CLARA, SON. |
| 47.- CATEMACO, VER. | 75.- PTO. PEÑASCO, SON. |
| 48.- CAZONES, VER. | 76.- BAHIA DE KINO, SON. |
| 49.- PLAYA VICENTE, VER. | 77.- YAVAROS, SON. |
| 50.- BALZAPOTE, VER. | 78.- ALTATA, SIN. |
| 51.- JESUS CARRANZA, VER. | 79.- ESCUINAPA, SIN. |
| 52.- TONALA, TAB. | 80.- CHACALA, NAY. |
| 53.- SANCHEZ MAGALLANES, TAB. | 81.- BARRA DE NAVIDAD, JAL. |
| 54.- VILLAHERMOSA, TAB. | 82.- CHAPALA, JAL. |
| 55.- ISLA AGUADA, CAMP. | 83.- PATZCUARO, MICH. |
| 56.- CHAMPOTON, CAMP. | 84.- PTO. MARQUEZ, GRO. |
| 57.- CEYBAPLAYA, CAMP. | 85.- PTO. ESCONDIDO, OAX. |
| 58.- CELESTUN, YUC. | 86.- PTO. ANGEL, OAX. |
| 59.- SISAL, YUC. | 87.- PALIZADA, CAMP. |
| 60.- YUCALPETEN, YUC. | 88.- PUNTA SAM, Q. ROO. |
| 61.- TELCHAC, YUC. | 89.- BAHIA MAGDALENA, BCS. |
| 62.- DZILAM DE BRAVO, YUC. | 90.- ZIRAHUEM, MICH. |
| 63.- LAS COLORADAS, YUC. | 91.- INPIERNILLO, MICH. |
| 64.- EL CUYO, YUC. | 92.- TAMASCAL, OAX. |
| 65.- PUERTO MORELOS, Q. ROO. | 93.- TUXTEPEC, OAX. |
| 66.- ISLA HOLBOX, Q. ROO. | 94.- VALLE DE BRAVO, EDOMEX. |
| 67.- PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO. | 95.- TEQUESQUITENGO, MOR. |
| 68.- XCALAK, Q. ROO. | 96.- VALSEQUILLO, PUE. |
| 69.- VENUSTIANO CARRANZA, BCN. | |

Siguiendo con la vigilancia, el artículo 35 del Reglamento de la Zona Federal Marítima dispone que: "La Secretaría dispondrá en forma sistemática la vigilancia de la Zona Federal Marítimo Terrestre y de los terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito que se forme con aguas marítimas; así como la práctica de visitas de inspección periódica, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas en la materia y verificará que los concesionarios, destinatarios y permisionarios lleven a cabo el uso, explotación o aprovechamiento aprobados, a la vez que compruebe que las áreas libres no hayan sido invadidas o estén detentadas ilegalmente."

Otra de las actividades de la Policía Federal de Caminos y Puertos es la de coadyuvar en la verificación del funcionamiento de las señales de ayuda a la navegación marítima, fluvial y lacustre, y tomará las medidas preventivas para evitar su destrucción, robo o inutilización.

Tampoco permitirá la operación de los servicios cuando las condiciones de la embarcación y equipo auxiliar no reúnan los requisitos mínimos de seguridad, pongan en peligro las demás embarcaciones, instalaciones o personas; controlará la operación de las embarcaciones, de acuerdo con las condiciones climatológicas y determinará todos aquellos aspectos para brindar seguridad a los usuarios. Por lo anterior, llevará a cabo inspecciones oculares de las embarcaciones y equipos de seguridad de la navegación.

La Policía Federal de Caminos y Puertos al tener conocimiento de una falta o infracción a las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, de Puertos y sus Reglamentos y demás disposiciones legales vigentes, previa constatación de los hechos, formulará un citatorio al infractor para que se presente a la Capitanía de Puerto, el citatorio contendrá los --- siguientes datos:

- a) Lugar y fecha.
- b) Nombre a quien va dirigido (Presunto infractor) - (Libreta de mar No.)
- c) Clasificación de la embarcación (Pesca, carga, -- pasaje).
- d) Características (Eslora, manga, puntal, toneladas)
- e) Número de certificado de inspección de cubierta y máquinas, fecha de expedición y expiración.
- f) Actos o hechos en que consista la falta o infracción que se le atribuye, debidamente fundamentada y motivada.
- g) Día y hora en que deba presentarse a la Capitanía de Puerto.
- h) Firma del Oficial de la F.F.C. y P.

De la misma manera, el Capitán de Puerto notificará al infractor o a su representante legal cuando se presente a la Capitanía de Puerto, sobre los hechos que se le atribuyen, de acuerdo al citatorio formulado por el Oficial - de la Policía Federal de Caminos y Puertos, denuncia ----

existente u otra causa, para que alegue lo que a su derecho convenga.

Por lo anteriormente expuesto, el C. Capitán de ---- Puerto como Autoridad Marítima o quien se encuentre facultado para actuar en su lugar, levantará acta en la fecha y hora que se señalo en el citatorio, misma que contendrá lo siguiente:

- a) Lugar, fecha y hora.
- b) Nombre del Capitán de Puerto que precide el acto' o de quien lo substituya, dos testigos de asistencia y la base legal para actuar (artículo 16 ---- frac. I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículo 169 frac. I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y artículo 17 frac. V de la Ley de Puertos).
- c) Generales del presunto infractor o de su representante.
- d) La falta que se le imputa conforme a los datos -- del expediente.
- e) Se tomará la declaración del infractor sobre los hechos que se le atribuyen, apercibiéndolo de las sanciones en que incurran los que se conducen con falsedad ante la autoridad y se le indicará que -- disposiciones infringio, base legal para sancionar (artículo 80. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y artículos 65, 66, 67, 68 y 69 -- de la Ley de Puertos) y el monto de la fianza que debe presentar ante la oficina de la Tesorería --

Municipal o en su defecto ante la Oficina Federal de Hacienda para garantizar la posible multa que le imponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; esta fianza tendrá un monto de ---- acuerdo a la naturaleza de la infracción cometida y a las condiciones económicas del infractor, la fianza debe ser garantizada por una institución afianzadora o en su caso efectuar un depósito en efectivo ante la propia Tesorería Municipal u Oficina Federal de Hacienda.

- f) Se le concederá un término de 15 días hábiles -- contados a partir de ese momento para que presente pruebas y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga.
- g) Transcurrido dicho plazo, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no -- mayor de 30 días hábiles.

En caso de que el infractor o su representante legal no se presente a la Capitanía de Puerto a dar cumplimiento al citatorio, el Capitán de Puerto le enviará un nuevo citatorio fijándole nuevamente día y hora dentro de los siguientes tres días hábiles en que debe acudir a la Oficina de la Capitanía de Puerto, apercibiéndolo que de no cumplir, se le aplicará la sanción que corresponda y se ordenará su presentación por la autoridad competente que en este caso será la Policía Federal de Caminos y Puertos, los capitanes de buques, patronos y gente de mar que -

comparezcan al llamado de la Autoridad Marítima y Portuaria o no lo hagan en el plazo que se les señala, serán -- consignados a la Autoridad Judicial competente para que -- se les castigue por desobediencia, conforme a los artículos 178 y 179 del Código Penal para el Distrito Federal o los relativos del Código Penal de cada Estado.

De lo anterior se puede concluir, que la Policía Federal de Caminos y Puertos vigilará en coordinación y --- apoyo de la Autoridad Marítima lo que señala el Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal; también vigilará que las embarcaciones atracadas a los -- muelles o fondeadas, no contaminen el medio ambiente marítimo, achicando sentinas, derramar combustibles o arrojar las aguas negras u otras substancias contaminantes en el' puerto conforme a lo establecido en los Convenios Internacionales sobre contaminación de las aguas.

La Secretaría de Pesca para el cumplimiento de la -- inspección y vigilancia en los puertos, contará con un -- Delegado Federal de Pesca, quien será el representante de la Secretaría y existirá un delegado por cada entidad federativa, asimismo se auxiliará del personal idóneo para el cumplimiento de la inspección y vigilancia que son parte de sus funciones.

Así tenemos, que en los puertos de altura y cabotaje la Secretaría tendrá a un delegado federal con su respec-

tivo equipo de trabajo (inspectores, secretarios, etc); - también abarca la inspección y vigilancia en aguas de jurisdicción federal y embarcaciones de bandera mexicana -- que realicen actividades pesqueras en alta mar.

Para el cumplimiento de lo antes mencionado, el ---- artículo 30 en su parte relativa de la Ley de Pesca faculta a la Secretaría de Pesca a promover la construcción, - mejora y equipamiento de embarcaciones y artes de pesca, ' así como de las obras de infraestructura en aguas de jurisdicción federal, portuaria e industrial necesaria para impulsar el aprovechamiento, transformación, distribución y comercialización de la flora y fauna acuáticas, proponer la creación de zonas portuarias pesqueras y participar en su administración; asimismo deberá vigilar, en --- coordinación con las autoridades competentes, que se cumplan las normas vigentes en las operaciones de transbordo descarga y cambio de tripulantes en las embarcaciones pegueras de bandera mexicana o inscritos en el padrón de -- abanderamiento mexicano, en la zona económica exclusiva o en alta mar.

En este orden de ideas, la Secretaría de Pesca podrá realizar, por conducto del personal debidamente autorizado, visitas de inspección para cuyo efecto dicho personal deberá estar provisto de documento oficial que lo acredite, así como de la orden escrita debidamente fundada y motivada, expedida por autoridad competente.

En la misma diligencia, la autoridad procederá en su caso, a levantar el acta correspondiente en presencia de'

dos testigos que designe el interesado y sólo en caso de negativa, serán designados por la autoridad. Podrá retener provisionalmente los bienes o productos que sean susceptibles de decomiso definitivo; asimismo, designará al depositario de los productos o bienes retenidos, pero en ningún caso podrá tener ese carácter la Secretaría de Pesca salvo cuando se trate de instrumentos o artes de pesca prohibidos, a los que de inmediato se les dará el destino que legalmente proceda.

En los casos de flagrancia, se levantará el acta respectiva en el lugar de los hechos, haciendo constar con precisión esta circunstancia.

Por lo anteriormente expuesto, el Reglamento de la Ley de Pesca contempla a la inspección, como todas aquellas actividades efectuadas por la Secretaría, a través del personal debidamente acreditado, así como de la Secretaría de Marina, que tenga por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia pesquera y comprenderá el examen de embarcaciones, instalaciones --- para el procesamiento de productos pesqueros, vehículos, artes de pesca y productos pesqueros.

Asimismo, se entiende por vigilancia, toda actividad efectuada por personal autorizado de la Secretaría o por el de la Secretaría de Marina, encaminada a prevenir la realización de operaciones pesqueras ilícitas.

Es en este sentido que la inspección y vigilancia se llevará a cabo por personal autorizado a través de requerimiento de informes y datos, visitas domiciliarias, ins-

pección a embarcaciones, instalaciones para el procesa---
miento de productos pesqueros, vehículos, artes de pesca'
y productos pesqueros, y actuaciones en los casos de fla-
grancia.

Los inspectores o agentes pesqueros, así como el per-
sonal de la Secretaría de Marina, levantarán acta en el -
mismo lugar, en tratándose de flagrancia, recabando la --
firma del presunto infractor o asentarán que se negó a --
hacerlo.

Para el levantamiento de las actas de inspección, el
personal actuante, se sujetará al cumplimiento de los si-
guientes requisitos:

a) Lugar, día y hora en que se practicó la inspec---
ción.

b) Nombre de la persona que la practique, su cargo y
el número y fecha del oficio de comisión.

c) Nombre de la persona con quien se entendió la di-
ligencia.

d) Nombre, razón social o denominación de la nego---
ciación en la que se practicó la inspección y su domici--
lio, en su caso.

e) Nombre de los testigos propuestos por la persona'
con quien se entendió la diligencia o razón por la que no
fueron propuestos y, en tal situación, el de los testigos
designados por quien la practique.

f) Los productos pesqueros inspeccionados, así como'
los instrumentos y artes de pesca y demás bienes e insta-
laciones objeto de la inspección.

g) Los documentos que amparen la legal procedencia - de los productos pesqueros, al igual que otros documentos relacionados con la pesca o con los actos previos o posteriores a ella.

h) El hecho que se estime constituye la infracción.

i) Las providencias que de conformidad con lo establecido por la ley y por el reglamento de pesca, se establezcan en el acto de la diligencia.

j) Las observaciones que desee exponer la persona -- con quien se entendió la diligencia y las que se exprese' quien la practique, y

k) La firma de la persona que practicó la diligencia la de aquella con quien se entendió o la mención de que - se negó a firmar, así como la de los testigos que intervinieron.

La falta de firma del presunto infractor, no afectará la validez del acta.

Por otra parte, la Secretaría de Marina, actuando en apoyo de la de Pesca, levantará las actas relativas que - pondrá a disposición inmediata de ésta, junto con las embarcaciones, equipos, vehículos, artes de pesca y productos relacionados con las mismas, las que serán calificadas por la Secretaría de Pesca conforme a lo establecido' en su Ley. También los inspectores o agentes pesqueros -- que levanten las actas, las deberán remitir al Jefe de la Oficina debidamente requisitadas a más tardar al día siguiente de que fue practicada la diligencia y éste las en

viar dentro de los tres días hábiles siguientes de su reciba al Delegado, para que las califique en un plazo no mayor de diez días hábiles.

Finalmente, se concluye que las Secretarías de Marina, Comunicaciones y Transportes y Pesca cuentan con amplia vigilancia en los puertos de altura y cabotaje; la primera con la Armada de México, Comunicaciones con la Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos y Pesca tiene a su cargo a los Delegados Federales de Pesca.

Como podemos comprender, existe triplicidad de funciones para el mejor funcionamiento de la vigilancia en todos los puertos de la República Mexicana.

CAPITULO QUINTO

CONCURRENCIA Y COORDINACION DE OTRAS AUTORIDADES QUE PARTICIPAN EN LOS PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE

1. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
2. Secretaría de Salud.
3. Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.
4. Secretaría de Gobernación.
5. Secretaría de Desarrollo Social.
6. Secretaría de Turismo.

**CONCURRENCIA Y COORDINACION DE OTRAS
AUTORIDADES QUE PARTICIPAN EN LOS
PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE.**

Existen otras autoridades que ejercen funciones en los puertos de altura y cabotaje, pero no se deben catalogar como autoridades marítimas o portuarias, por que no tienen competencia para conocer de la actividad sustantiva del puerto. Estas autoridades federales en los puertos tendrán la función de vigilancia de disposiciones específicas, que ha continuación se señalan.

1. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.

A esta Secretaría le corresponde según el artículo 31 fracción XI y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal lo relacionado con el cobro de los impuestos, contribuciones de mejoras, derechos, productos y aprovechamientos federales en los términos de las leyes aplicables y vigilar y asegurar el cumplimiento de las disposiciones fiscales. Tambien debe dirigir los servicios aduanales y de inspección y la policía fiscal de la Federación, asimismo contará con las Autoridades Aduaneras quienes ejercerán las atribuciones que le confiere la Ley Aduanera y su Reglamento, en los Recintos Fiscales en cuyo perimetro queden comprendidas las obras e instalaciones declaradas hábiles para el tráfico marítimo, así -

como en los lugares autorizados para la entrada o salida del territorio nacional de mercancías, personas y medios de transporte y en aquellos en que se efectúen maniobras y se establezcan rutas fiscales.

Por lo antes expuesto, quedan establecidas Aduanas - Marítimas en los siguientes puertos: En el litoral del -- Golfo de México y Mar Caribe tenemos a Tampico, Tamps.; - Tuxpan, Ver.; Veracruz, Ver.; Coatzacoalcos, Ver.; Fron-- tera, Tab.; Ciudad del Carmen, Camp.; Campeche, Camp.; -- Progreso, Yuc.; Isla Cozumel, Q. Roo; Chetumal, Q. Roo.

Por otra parte, el litoral del Pacífico cuenta con: Ensenada, B.C.; La Paz, B.C.; Santa Rosalía, B.C.; Puerto Peñasco, Son.; Guaymas, Son.; Topolobampo, Sin.; Mazatlán, Sin.; Manzanillo, Col.; Lázaro Cárdenas, Mich.; Acapulco, Gro.; Salina Cruz, Oax.

En relación con lo antes citado, quedan establecidas secciones aduaneras en los puertos siguientes y depende-- rán de las Aduanas que se indican:

IITORAL DEL GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE

Secciones Aduaneras	Dependencias
Nautla, Ver.	Aduana de Tuxpan, Ver.
Alvarado, Ver.	Aduana de Veracruz, Ver.
Celestún, Yuc.	Aduana de Progreso, Yuc.
Puerto Morelos, Q. Roo .	Aduana de Cozumel, Q. Roo.
Isla Mujeres, Q. Roo ...	Aduana de Cozumel, Q. Roo.
Subteniente López, Q. Roo.	Aduana de Chetumal, Q. Roo.

LITORAL DEL PACIFICO

Secciones Aduaneras	Dependencias
Isla de Cedros, B.C.	Aduana de Ensenada, B.C.
San Carlos, B.C.	Aduana de la Paz, B.C.
San José del Cabo, B.C. ...	Aduana de la Paz, B.C.
San Felipe, B.C.	Aduana de Mexicali, B.C.
Altata, Sin.	Aduana de Mazatlán, Sin.
San Blas, Nay.	Aduana de Mazatlán, Sin.
Puerto Vallarta, Jal.	Aduana de Guadalajara, J.
San Pedrito, Col.	Aduana de Manzanillo Col.
Zihuatanejo Gro.	Aduana de Acapulco, Gro.
Puerto Angel, Oax.	Aduana de Salina Cruz, O.
Puerto Madero, Chis.	Aduana de Cd. Hidalgo, C.

Las secciones aduaneras establecidas en Isla de Cedros, B.C.; San Carlos, B.C.; San José del Cabo, B.C.; -- Puerto Vallarta, Jal.; San Pedrito, Col.; Zihuatanejo, -- Gro.; Puerto Madero, Chis.; Isla Mujeres, Q. Roo; Puerto Morelos, Q. Roo y Subteniente López, Q. Roo, están autorizadas para verificar operaciones reservadas a las Aduanas.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá garitas de recaudación en los siguientes puertos, -- que dependerán de las Aduanas a las que corresponda de -- acuerdo con su jurisdicción: Puerto Escondido, B.C.; Cabo San Lucas, B.C.; Puerto Juárez, Q. Roo.

La propia Secretaría de Hacienda y Crédito Público, - establecerá servicios de vigilancia del Resguardo Aduanal, a cargo de las Aduanas cuya jurisdicción corresponda en - los siguientes lugares: Tecolutla, Ver.; Tlacotalpan, Ver. Villahermosa, Tab.; Champotón, Camp.; Las Coloradas, Yuc.; Yukalpetén, Yuc.; Venustiano Carranza, B.C.; Loreto, B.C.; Santa Clara, Son.; Yavaros, Son.; Escuinapa, Sin.; y Puerto Escondido, Oax.

Corresponden a las Aduanas Marítimas, las siguientes jurisdicciones:

Tampico, Tamps.	Desde la Barra de San Antonio, ' inclusive, hasta el Cabo Rojo, ' exclusive, en el Estado de Ver <u>g</u> cruz.
Tuxpan, Ver.	Desde el Cabo Rojo, inclusive, ' hasta la desembocadura del Río ' Cazonas, exclusive. Depende de ' esta Aduana la Sección Aduanera de Nautla.
Veracruz, Ver.	Desde Punta Delgada, inclusive, hasta la Barra de Santecomapan, exclusive. Depende de esta Adu <u>a</u> na, la Sección Aduanera de Alva <u>r</u> rado.
Coatzacoalcos, Ver.	Desde la Barra de Santecomapan, inclusive, hasta la Barra de -- Santa Ana, exclusive, en el Es <u>t</u> ado de Tabasco. Forma parte de esta Aduana, el Puerto de Min <u>a</u> titlán.
Frontera, Tab.	Desde la Barra de Santa Ana, in <u>cl</u> usive, hasta el punto denomi <u>n</u> ado Trinidad, exclusive.

- Cd. del Carmen, Camp. Desde el punto denominado Trinidad, inclusive, hasta el Paso de Sabancuy, frente a la población del mismo nombre, exclusive.
- Campeche, Camp. Desde el Paso de Sabancuy, frente a la población del mismo nombre, inclusive, hasta los límites de los Estados de Campeche' y Yucatán, frente a la población de Real de Salinillas, exclusive; y por la parte frontera sur, desde el límite de los Estados de Tabasco y Campeche, en la frontera con Guatemala, inclusive, hasta el lugar donde entra a territorio nacional el Río Usumacinta, exclusive.
- Progreso, Yuc. Desde el punto denominado Real' de Salinillas que se encuentra en los límites de los Estados de Campeche y Yucatán, inclusive, hasta el lugar llamado Chipecté en los límites que forman el Estado de Yucatán y el Territorio de Quintana Roo, exclusive. Depende de esta Aduana la Sección Aduanera de Celestún.
- Cozumel, Q. Roo Desde el punto denominado Chipecté, inclusive, hasta la Bahía Venustiano Carranza (antes del Espíritu Santo), exclusive, dependen de esta Aduana las Secciones Aduaneras de Isla Mujeres y Puerto Morelos.
- Chetumal, Q. Roo Desde la Bahía Venustiano Carranza, inclusive, hasta el límite de los Estados de Tabasco' y Campeche, en la frontera con Guatemala, exclusive. Depende -

- de esta Aduana la Sección Aduanera de Subteniente López.
- Ensenada, B.C. Desde la Punta de San Hipólito, inclusive, hasta el vértice que forman la línea divisoria internacional y la costa de la Baja California. Depende de esta --- Aduana la Sección Aduanera de Isla de Cedros.
- La Paz, B.C. Desde la Isla de Konserrate, -- hasta la Punta de San Hipólito. Dependen de esta Aduana las Secciones Aduaneras de San José -- del Cabo y Puerto San Carlos.
- Santa Rosalía, B.C. Desde el Puerto de San Felipe, ' inclusive, hasta la Isla de Monserrate, exclusive.
- Puerto Peñasco, Son. Desde el punto denominado La Salina, inclusive, hasta la desembocadura del Río Colorado, exclusive.
- Guaymas, Son. Desde el punto denominado Agiabampo, en los límites de los Estados de Sinaloa y Sonora, inclusive, hasta el punto denominado La Salina, exclusive.
- Topolobampo, Sin. Desde la Isla de San Isidro, inclusive, hasta el punto denominado Agiabampo en los límites de los Estados de Sinaloa y Sonora, exclusive.
- Mazatlán, Sin. Desde la Punta Mita, inclusive, hasta la Isla de San Ignacio, -- exclusive. Dependen de esta --- Aduana las Secciones Aduaneras' de Altata y San Blas.
- Manzanillo, Col. Desde la Punta Lizardo, inclusive, hasta el lugar denominado -

	Punta Mita, exclusive. Depende de esta Aduana la Sección Aduanera de San Pedro.
Lázaro Cárdenas	Desde Punta Troncones, inclusive, hasta Punta Lizardo, exclusive.
Acapulco, Gro.	Desde la desembocadura del Río Ometepec, inclusive, hasta Punta Troncones, exclusive. Depende de esta Aduana la Sección -- Aduanera de Zihuatanejo.
Salina Cruz, Oax.	Desde la Barra de Tolomita, --- Chiapas, inclusive, hasta la -- desembocadura del Río Ometepec, exclusive. Depende de esta Aduana la Sección Aduanera de Puerto Angel.

Es importante resaltar que el Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 47 dispone que: "La entrada de embarcaciones en las aguas territoriales del país y su salida de las mismas, no constituyen operaciones importantes por lo que respecta a las mismas naves y a su equipo propio e indispensable." Asimismo, los ---- artículos siguientes establecen que el tráfico marítimo puede ser de altura, cabotaje o mixto y se practicará por los lugares en donde exista aduana, en aquellos otros lugares en donde sólo haya sección aduanera únicamente se practicará el cabotaje en tráfico exclusive o mixto. Debemos entender por tráfico de altura:

a) El transporte de mercancías extranjeras y el de nacionales o nacionalizados que retornen al país o se re-

mitan con destino al extranjero o para transitar por él, y

b) La simple navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa.

Por otra parte el tráfico de cabotaje comprende el - transporte de mercancías nacionales o nacionalizadas, o - la simple navegación entre dos puntos de la costa del --- país situados en el mismo litoral.

De lo anterior se deriva que toda embarcación en tráfico de cabotaje, está exenta de las visitas fiscales, - salvo los casos de visita extraordinaria, careo, o a petición de la autoridad marítima.

Así tenemos que las Aduanas practicarán visita de -- fondeo a las naves, inmediatamente después de que sean -- declarados a libre plática, dichas visitas serán practicadas por el comandante del Resguardo o quien haga sus veces. y tendrá por objeto:

Establecer a bordo la vigilancia necesaria mientras' la nave se encuentre en el puerto.

Sellar los departamentos de la nave, en los que se - efectúe o pueda efectuarse la venta de artículos, y sólo' para satisfacer necesidades de la propia nave, de sus pasajeros o tripulación, a petición del capitán y con la -- autorización del jefe de la vigilancia aduanera a bordo,' se podrán levantar los sellos.

Concluida las operaciones del buque y en el momento' de retirarse de éste la vigilancia fiscal, se levantarán' los sellos fijados en dichos departamentos.

Por otra parte, el capitán del barco deberá entregar al empleado que practique la visita los siguientes documentos:

- a) Manifiestos por duplicado, de las mercancías que conduzca para el puerto.
- b) Manifiestos especiales por duplicado, si el buque tiene servicio express.
- c) Relación por triplicado de los bultos que contengan materias explosivas, inflamables o corrosivas.
- d) La lista por duplicado de pasajeros.

Al regresar a tierra el empleado que practique la visita de fondeo, procederá a formular por duplicado, un -- parte de cuanto haya ocurrido en la visita y lo entregará al jefe de aduana junto con los documentos recibidos del capitán. El jefe de aduana, tan luego como reciba el parte y documentos de la visita de fondeo, ordenará que se -- asiente el arribo del buque en el libro de entrada de embarcaciones.

Cuando un buque vaya a salir del puerto en tráfico -- de altura, quedará sujeto, en lo que se refiere al despacho aduanero a los siguientes requisitos:

El capitán presentará una solicitud, pidiendo a la -- aduana la expedición del certificado de solvencia, con -- expresión de la clase, nacionalidad y nombre del buque, y puerto extranjero a que se dirige.

Para la expedición del certificado será indispensable -- que la nave haya terminado sus operaciones en el puer

to y no tenga ningún adeudo fiscal pendiente. Si la salida es con carga tomada en el puerto, el certificado se expedirá hasta que el capitán de la nave entregue el manifiesto de salida.

Cumplido lo anterior, el jefe de aduana expedirá el certificado de solvencia.

Así pues, en el caso de las arribadas imprevistas y accidentes marítimos en que se descarguen definitivamente en puerto no habilitado para el tráfico de altura, mercancías o equipajes que sean objeto de este tráfico la sección aduanera que conozca del asunto dará aviso a la aduana de que dependa para que sea ésta la que, en su caso, proceda al despacho de los efectos.

En los casos de accidente marítimo fuera de puerto, conocerá la oficina aduanera más próxima del lugar donde haya acaecido.

Es de importancia señalar que la nave al arribar a un puerto nacional por causa de accidente marítimo, quedará sujeta a la visita de fondeo, en la cual el capitán deberá dar cuenta del accidente que motive su arribada. Asimismo el empleado que practique la visita de fondeo hará constar en el parte que de ella rinda, los motivos del accidente, como los explique el capitán del buque y este parte servirá para iniciar el registro de entrada de la embarcación.

2. SECRETARIA DE SALUD.

Corresponde a esta Secretaría según el artículo 39 - de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal - las siguientes funciones:

Dirigir la policía sanitaria especial en los puertos costas y fronteras, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana.

Realizar el control higiénico e inspección sobre --- preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y circulación de combustibles y bebidas.

Actuar como autoridad sanitaria, ejercer las facultades en materia de salubridad general que las leyes le confieren al Ejecutivo Federal, vigilar el cumplimiento de la Ley General de Salud, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables y ejercer la acción extraordinaria en materia de salubridad general.

Así tenemos que a la Secretaría de Salud en ejercicio de sus atribuciones y de acuerdo con el Reglamento de la Ley General de Salud en materia de sanidad internacional, llevará, a cabo las acciones siguientes:

a) Establecerá servicios permanentes de sanidad internacional en las zonas fronterizas, puertos, aeropuertos, y demás lugares autorizados legalmente para el tránsito internacional de personas y carga.

b) La Secretaría otorgará libre plática a las embarcaciones cuando, de acuerdo a los informes que estas faciliten antes de su llegada, juzgue que el arribo no dará -

lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud.

c) En los puertos de altura y aeropuertos de tránsito internacional, la secretaría podrá, en los casos en -- que exista sospecha de que no se cumplió satisfactoriamente con lo informado en la declaración sanitaria, inspeccionar las embarcaciones y aeronaves para comprobar que -- se ha cumplido con lo asentado en los documentos sanitarios proporcionados.

Es menester señalar que quedo exento de visitas sanitarias el tráfico de cabotaje, lo anterior quedo primeramente establecido en los artículos 2, 3, 8, 10 de la -- Ley sobre disposiciones especiales para el Servicio de -- Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República,' que fue publicado en el Diario Oficial el 2 de febrero de 1929.

Posteriormente aparecía publicado el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, en el Diario Oficial de la Federación el día 5 de septiembre de 1941, que disponía en' su parte relativa lo siguiente

"ART. 9.- Toda embarcación en tráfico de cabotaje, -- está exenta (sic):

"I.- Del requisito de proveerse de patente de sanidad y de las visitas sanitarias a su entrada a puerto, -- procedente de otro nacional, salvo el caso de que la embarcación arribe de un puerto que haya sido declarado infestado o sospechoso por el Departamento de Salubridad --

Pública, o en el caso de que en el trayecto de la navegación ocurra la muerte o enfermedad grave de algún miembro de la tripulación o del pasaje, en este caso el capitán - de la embarcación quedará obligado, bajo su responsabilidad, a solicitar la intervención inmediata del delegado - sanitario, sin poder quedar a libre plática hasta que lo' resuelva así la autoridad sanitaria."

Asimismo, el Reglamento de Operación en los Puertos' de Administración Estatal publicado en el Diario Oficial' el 8 de abril de 1975 dispone en su artículo 7o que:

"La autoridad sanitaria practicará en el buque, que proceda de puerto extranjero, la visita de sanidad y si aquél' la pasare sin novedad, dará la señal de que queda a libre plática. Si el buque quedare en cuarentena, se fondeara - en el lugar designado para ello, mientras dure la incomunicación. En caso de que el buque solicite el servicio de libre plática por radio, si éste se acepta, entregará la' declaración correspondiente a la autoridad sanitaria ---- cuando se le requiera para ello."

De la misma manera la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que las embarcaciones nacionales autorizadas para efectuar exclusivamente las navegaciones de ca botaje o interior no estarán obligadas a proveerse de patente de sanidad ni a ser objeto de visitas sanitarias -- como requisito previo a su comunicación por tierra, excepto en los siguientes casos:

- 1.- Cuando la embarcación proceda de un puerto que - haya sido infectado.
- 2.- Cuando en el trayecto de la navegación se registre algún caso de enfermedad infecciosa.
- 3.- Cuando se conduzcan cadáveres.

En lo concerniente al Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos, en su parte relativa dispone que corresponde a la Secretaría de Salud los asuntos de sanidad internacional y, en consecuencia tendrá las siguientes -- funciones:

- a) La administración de los Servicios de Sanidad --- Marítima, Aérea y Terrestre.
- b) La administración de los Servicios Sanitarios de' Migración, y
- c) La administración de todos los demás Servicios Sa nitarios en los puertos de altura, en las poblaciones --- fronterizas de tránsito y tráfico internacional y en los' puertos aéreos.

Para cumplir con lo anterior las oficinas sanitarias en los puertos marítimos o aéreos, así como en las poblaciones fronterizas ejercerán también atribuciones en las' zonas marítimas fluviales y fronterizas, en las islas sujetas al dominio de la Federación; Servicio de Sanidad Ma rítima el cual tiene por objeto proteger a los habitantes del país, de las infecciones y al territorio nacional de' las infecciones, susceptibles de transmitirlos a la espe-

cie humana y de propagarse a otros países.

Las medidas de profilaxis en los puertos con objeto de impedir la importación de enfermedades transmisibles, consistirán en:

- a) Inspección médica sanitaria de las naves.
- b) La vigilancia y aislamiento de los pasajeros y tripulantes enfermos o sospechosos, está perdurará hasta que haya pasado el peligro de transmisión, a juicio de la autoridad sanitaria.
- c) La desinfección, desinfestación y desratización, cuando procedan a juicio de la autoridad sanitaria.

Así tenemos, que se considera infestada un área ---- local:

Cuando exista un foco de peste, cólera, fiebre amarilla o viruela;

Cuando exista una epidemia de tifo o fiebre recurrente;

Cuando exista peste entre los roedores, en tierra o a bordo de instalaciones flotantes portuarias.

Para saber que todo esta en orden todo puerto abierto al tránsito internacional deberá poseer una organización sanitaria capacitada para aplicar las medidas que prescribe el Código aludido y el Reglamento de Sanidad Internacional.

La desinfección, la desratización y la desinfección deben llevarse a cabo periódicamente en los buques -

de preferencia cada seis meses, y extenderse a toda nave' y sus botes salvavidas. No se someterán a fumigación las' camaras de refrigeración de los transportes pesqueros.

Por la anteriormente expuesto, el capitán de un ---- buque que transporte pasajeros con destino a la República Mexicana, entregará a los funcionarios de sanidad, al --- practicarse la visita correspondiente, las siguientes --- listas:

- a) De los pasajeros y tripulantes.
- b) De los pasajeros y tripulantes que pretendan ---- bajar a tierra y que hayan llenado los requisitos sanitarios que para ello se requieran.
- c) De los pasajeros enfermos, con expresión del diagnóstico de la enfermedad que padezcan, anotando bajo la - responsabilidad del médico de abordo quien firmará dicha' constancia en unión del capitán.

3. SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en el artículo 35 le confiere a esta Secretaría las siguientes atribuciones:

Programar, fomentar y asesorar técnicamente la producción, industrialización y comercialización agrícola, ganadera, avícola, apícola y forestal, en todos sus aspectos, en coordinación con las dependencias competentes.

Organizar y administrar los servicios de defensa agrícola y ganadera y de vigilancia de sanidad agropecuaria y forestal, considerando la producción de fármacos biológicos destinados a la población animal.

En cuanto a sanidad vegetal y animal y en ejercicio de sus atribuciones, esta Secretaría realizará las acciones siguientes:

Agilizar la intervención y vigilancia que los representantes de la Secretaría en los Recintos Portuarios y Fiscales deban realizar para la inspección y control de entrada y salida de animales y vegetales, sus productos y subproductos y verificar que la importación y exportación de productos y subproductos agropecuarios y forestales se ajusten al cumplimiento de los requisitos establecidos en las autorizaciones sanitarias que se hubieren otorgado para este efecto.

Las acciones mencionadas se llevarán a cabo, bajo la responsabilidad directa del C. Jefe de la Inspectoría de Sanidad Fitopecuaria en cada cruce fronterizo, puerto --- marítimo o aeropuerto, a bordo de autotransportes, embarcaciones y aeronaves a efecto de que pasaren sin novedad' la visita sanitaria y en el caso de las embarcaciones puedan quedar a libre plática.

Todo lo anterior lo lleva a cabo la Secretaría a que hemos venido haciendo alusión, pues se necesita checar -- que se encuentren en buenas condiciones, principalmente -- los vegetales y animales para proteger la salud en general y en beneficio del pueblo mexicano.

4. SECRETARIA DE GOBERNACION.

Por lo que se refiere a los asuntos de orden migratorio, a esta Secretaría le correspondió vigilar la entrada' y salida de los nacionales y extranjeros al país, y revisar la documentación de los mismos.

Esto se lleva a cabo para evitar que se introduzcan' al país por los puertos de altura y cabotaje, personas -- ilegales o indocumentados; o sea que no tienen una estancia legal para permanecer en el territorio mexicano.

A este respecto, la Ley de Vías Generales de Comunicación prevee que las embarcaciones nacionales que hagan' navegación de altura con escalas deberán cumplir con los' requisitos de migración en el primer puerto mexicano a su arribada, y en el último a su salida.

5. SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL.

A esta Secretaría le compete de acuerdo al artículo 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal entre otras actividades lo siguiente:

Ejercer la posesión y propiedad de la Federación en las playas, zona federal marítima terrestre y terrenos ganados al mar, y administrárlas en los términos de ley.

Formular y conducir la política general de saneamiento ambiental, en coordinación con la Secretaría de Salud y demás dependencias competentes.

Normar el aprovechamiento racional de la flora y --- fauna silvestre, marítima, fluviales y lacustres con el propósito de conservarlos y desarrollarlos, con la participación que corresponda a la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos y de Pesca.

De igual manera y de acuerdo con la Ley General de Asentamientos Humanos le corresponde proponer a los gobiernos de las entidades federativas, por los conductos debidos, la fundación de centros de población que deban originarse por la realización de obras públicas federales.

Asimismo, realizará estudios que determinen, a nivel nacional, los requerimientos de suelo y reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda. Dichos estudios tomarán en cuenta las necesidades presentes y las del futuro inmediato.

En lo concerniente a los puertos de altura y cabotaje, esta Secretaría es la encargada de verificar que los asentamientos humanos sean acordes con las necesidades de sus habitantes. Lo anterior se lleva a cabo para verificar que tanto los puertos como sus ciudades cuenten con todos los servicios.

6. SECRETARIA DE TURISMO.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le confiere a esta Secretaría en el artículo 42 entre --- otras actividades lo siguiente:

Formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional.

Regular, orientar y estimular las medidas de protección al turismo, y vigilar su cumplimiento, en coordinación con las dependencias y entidades de la administración pública Federal y con las autoridades estatales y municipales.

O sea que esta Secretaría debe coordinarse conjuntamente con las demás dependencias y entidades participantes en áreas marítimo portuarias, regulación, orientación y estímulo de medidas adecuadas de protección al turismo.

Por lo anteriormente expuesto, cabe señalar que existen otras autoridades que participan en los puertos de altura y cabotaje como son los casos de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social cuya función radica principalmente en regular la actividad laboral en los puertos, verificar que los trabajadores portuarios cuenten con la Seguridad e Higiene idóneas para su trabajo, asimismo, que existan los sindicatos adecuados para la actividad que se desarrolla en los Recintos Portuarios.

Finalmente, la Procuraduría General de la República es la autoridad que conocerá por conducto de los Agentes del Ministerio Público de los delitos que ocurran o se cometan en los puertos de altura y cabotaje, mismos que deberán ser comunicados por los capitanes de puerto.

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

PRIMERA.- Los puertos de altura y cabotaje tienen sus antecedentes inmediatos en los principios de la navegación y el comercio marítimo, ya que los barcos requirieron ---- fondearse para su seguridad, motivo por el cual se empezaron a crear muelles para el resguardo de las embarcaciones motivando con ello la creación de abrigos o refugios portuarios.

SEGUNDA.- Por puerto debemos entender todo aquel ---- lugar costero natural o artificial con suficiente profundidad de agua para buques de determinado calado, el cual proporcione refugio seguro a las embarcaciones contra el ---- oleaje del temporal y de los vientos, asimismo los puertos siendo lugares tan importantes son habilitados por el Ejecutivo Federal para brindar servicio a los barcos que de ellos arriben o que de ellos zarpen; también deben de ---- estar respaldados por un "hiterland" que conecte al puerto con todas las ciudades, sea por ferrocarril, canales, ---- carreteras o por aire para que las mercancías sean distribuidas en todo el territorio nacional y por último debe -- contar con las condiciones urbanas, de salud y de bienestar social indispensable para el bien de sus habitantes y' visitantes.

TERCERA.- En cuanto a la naturaleza jurídica de los -

puertos de altura y cabotaje, es de suma importancia hacer mención que los artículos 80, 89 y 90 de nuestra Carta Magna nos dan la pauta para la creación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la que de manera amplia se contemplan las funciones de cada Secretaría de Estado; de tal suerte que interviene una gran variedad de leyes y reglamentos en cuestión administrativa en los puertos. Es menester resaltar la creación de la Ley de Puertos, que fue publicada el 19 de julio de 1993; esta ley contiene innovaciones en materia de concesiones y permisos, por otra parte, define el papel del gobierno en materia portuaria y alienta una mayor participación de la inversión privada.

CUARTA.- Debemos comprender que la ventaja del sistema concesionario consiste en que la construcción de las vías, su operación y aprovechamiento, quedan sujetos a la regulación legal, así como a la inspección y supervisión constante de la autoridad; y que al término de la concesión, los bienes revierten en forma gratuita en favor de la nación.

QUINTA.- Con la expedición de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se desincorporaron de la Secretaría de Marina todas las funciones relativas al transporte marítimo y la administración de los puertos estatales para formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es menester señalar que este cambio

tan radical genero grandes conflictos, pues a pesar de --- todo, la Secretaría de Marina sigue teniendo injerencia en los puertos. Para que exista una adecuada ccordinación --- entre las Secretarías antes mencionadas, será necesario -- elaborar una ley que delimite las funciones especificas de cada una y no como existe en la actualidad, diversas leyes que regulan sus funciones de manera particular, ocasionando con ello conflictos inter-secretariales y duplicidad de funciones.

SEXTA.- La máxima autoridad en materia portuaria es - el Ejecutivo Federal, el cual delega sus funciones a la -- Secretaría de Comunicaciones y Transportes y esta a su vez la deposita en las Superintendencias, Capitanías y Delegaciones portuarias. Los puertos de altura y cabotaje estan' sujetos a la administración portuaria integral y se rigen' por las Superintendencias, los cuales son órganos depen--- dientes de la Secretaría antes citada. En el ámbito de su' jurisdicción, observamos que deben intervenir, por una par te la Secretaría de Marina en el aspecto de la preserva--- ción de la Soberanía, la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes en cuanto a comercio marítimo, Pesca inter---- viene en conflictos de la flora y fauna acuática.

SEPTIMA.- En relación con la vigilancia portuaria, --- esta es brindada principalmente por la Policía Federal de' Caminos y Puertos, la cual para su buen funcionamiento se' debe auxiliar de la Armada de México (Policía Naval), y de

los inspectores de la Secretaría de Pesca. Lo anterior se realizará independientemente de la vigilancia que deberá prestar la Secretaría de Marina en la preservación de la seguridad interior y la defensa exterior del país.

OCTAVA.- Es importante señalar que el presupuesto de la Secretaría de Marina no es suficiente para sufragar --- todas las actividades que requiere la salvaguarda de los litorales, pues, constituye grandes erogaciones movilizar los barcos para que realicen sus actividades, motivo por el que se requiere de un mayor presupuesto.

NOVENA.- En los puertos de altura y cabotaje, se llevan a cabo funciones aduanales, de salubridad, de sanidad tanto vegetal como animal, de orden migratorio, entre --- otras, las cuales son llevadas a cabo por las diferentes Secretarías de Estado y de acuerdo a lo ordenado en sus --- diversas leyes y reglamentos que los rigen.

DECIMA.- En cuanto al Plan de Crecimiento Portuario, la Secretaría de Desarrollo Social deberá preservar la --- existencia de reservas territoriales para el adecuado crecimiento poblacional, ya que no es compatible el desarro--- llo portuario con el crecimiento poblacional.

DECIMA PRIMERA.- Con miras al Tratado de Libre Comercio, el Gobierno debe prever la existencia de nuevos orde--- namientos jurídicos, en materias de medic ambiente, cues---

tiones laborales y de inmigración. Pues nuestras actuales leyes en este aspecto se encuentran atrazadas.

B I B L I O G R A F I A

- BONILLA, Juan de Dios, Historia Marítima de México, ED. --
Litorales, México, 1962.
- CALZADA JAUREGUI, Francisco, "La Secretaría de Marina en -
sus Cincuenta Años", Revista de Revistas No 4,224, --
México, 1991.
- CASTRO LEAL, Antonio, La Novela de México Colonial, ED. --
Aguilar, México, 1964.
- GERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, ED. Herrero ---
S.A., México, 1984.
- CIOLI, Lionello, Historia Económica, ED. América, México,
1940.
- GROSDIDIER DE MATONS, Le Regime Administratif et Financier
Des Ports Maritimes, París, 1969.
- HERNANDEZ YZAL, Santiago, Economía Marítima, ED. Cud, ---
Barcelona, España.
- LAVALLE ARGUDIN, Mario, La Armada en el México Indepen---
diente, ED. Secretaría de Marina, México, 1985.
- MENDOZA FRANCO, Roberto, Política Portuaria, ED. Editora -
México-Marítima, México, 1985.
- ORTIZ, Federico Jr., Los Puertos Mexicanos, ED. Fondo de -
Cultura Económica, México, 1976.
- RAMIREZ BAÑOS, Federico, El Estado y la Marina Mercante, -
Curso de Invierno 1961, Facultad de Derecho, UNAM. --
México, 1961.
- RIVA PALACIOS, Vicente, Resumen de México a través de los
siglos, ED. Compañía General de Ediciones, S.A., ---
México, 1969.

- SERRA ROJAS, Andrés, Ciencia Política 5a. ed. ED. Porrúa, S.A., México, 1980.
- ENCICLOPEDIA HISPANICA, ED. Encyclopedía Britannica ----- Publishas Inc., Barcelona, 1990.
- GRAN ENCICLOPEDIA DE ESPAÑA Y AMERICA, Ed. Gela S.A.Madrid 1983.
- GRAN ENCICLOPEDIA FOCUS, ED. Argos Vergara, Barcelona, --- España, 1987.
- GRAN LAROUSSE UNIVERSAL, ED. Plaza& Janes, S.A., Barcelona 1982.
- HISTORIA DE MEXICO, ED. Salvat Mexicana de Ediciones , --- S.A. de C.V., México, 1986.

LEGISLACION

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ---
Comentada, Instituto de Investigaciones Jurídicas de
la UNAM, México, 1985.
- CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 3a ed. --
ED. Información Aduanera de México, S.A., México 1962.
- CODIGO SANITARIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D.O.F. -
del 31 de diciembre de 1981.
- LEY ADUANERA Y SU REGLAMENTO, D.O.F. del 30 de diciembre -
de 1981.
- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, D.O.F. del 21 de --
noviembre de 1963.
- LEY DE PESCA Y SU REGLAMENTO, D.O.F. del 25 de junio y 21'
de julio de 1992 respectivamente.
- LEY DE PUERTOS, D.O.F. del 19 de julio de 1993.
- LEY DE SECRETARIAS DE ESTADO, DEPARTAMENTOS ADMINISTRATI--
VOS Y DEMAS DEPENDENCIAS DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL,
D.O.F. del 6 de abril de 1934.
- LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO, D.O.F. del -
30 de diciembre de 1939.
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, D.O.F. del 19 de --
febrero de 1940.
- LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, D.O.F. del 21 de ---
julio de 1993.
- LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES, D.O.F. del 26 de mayo de
1976.
- LEY GENERAL DE SALUD, D.O.F. del 7 de febrero de 1984.

- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, D.O.F. del 29 de diciembre de 1976.
- LEY ORGANICA DE LA ARMADA DE MEXICO, Compilación Jurídica México, DGFP.SM. 1986.
- REGLAMENTO DE OPERACION EN LOS PUERTOS DE ADMINISTRACION - ESTATAL, D.O.F. del 8 de abril de 1975.
- REGLAMENTO GENERAL DE POLICIA DE LOS PUERTOS, D.O.F. del 9 de octubre de 1941.
- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE MARINA, D.O.F. del 15 de marzo de 1941.
- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y - TRANSPORTES, D.O.F. del 17 de noviembre de 1989.
- REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE, D.O.F. del 5 de noviembre de 1941.
- DECRETO POR EL QUE SE CREA LA COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS, D.O.F. del 29 de diciembre de 1970.
- DECRETO POR EL QUE SE CREA LA DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA, D.O.F. del 7 de abril de 1972.
- DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANO DESCONCENTRADO DE LA S.C.T. DENOMINADO PUERTOS MEXICANOS, D.O.F. del 28 de marzo de 1989.
- DECRETO POR EL QUE SE CREA LA SECRETARIA DE MARINA, D.O.F. del 31 de diciembre de 1940