

507
205



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LOS RIESGOS, LA SEGURIDAD
E HIGIENE DE LOS TRABAJADORES
PORTUARIOS.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

FELIPE LOPEZ CARRASCO

TESIS CON MEXICO, D. F.
FALLA DE ORIGEN



1993



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

INTRODUCCION	4
------------------------	---

CAPITULO I.

MARCO CONCEPTUAL.

1.1.	EL TRABAJO	8
1.2.	EL TRABAJADOR EN LA LEGISLACION MEXICANA	12
1.3.	DEFINICION DE PUERTO	15
1.4.	TRABAJADOR PORTUARIO	17
1.5.	LOS RIESGOS DE TRABAJO	19
1.6.	CONCEPTO DE SEGURIDAD	26
1.7.	LA HIGIENE	31

CAPITULO II.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS PUERTOS MEXICANOS Y SUS TRABAJADORES.

2.1.	SURGIMIENTO DE LOS PUERTOS MEXICANOS	35
2.1.1.	LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS	45
2.1.2.	CLASIFICACION DE LOS PUERTOS	51
2.1.3.	PLANEACION PORTUARIA	60
2.1.4.	LAS ZONAS FRANCAS	68
2.1.5.	ZONA DE INFLUENCIA (HINTERLAND DEL PUERTO)	70
2.1.6.	AUTORIDADES PORTUARIAS	71
2.2.	TRABAJADORES PORTUARIOS	74

2.2.1.	CLASIFICACION DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.	80
2.2.2.	RIESGOS DE TRABAJO EN LOS PUERTOS	84
2.2.3.	SEGURIDAD E HIGIENE PORTUARIA	87
2.2.4.	LAS COMISIONES MIXTAS DE SEGURIDAD.	93

CAPITULO III.

MARCO JURIDICO DEL TRABAJO
EN LOS PUERTOS.

3.1.	BASES CONSTITUCIONALES Y REGLAMENTOS DE PUERTOS MEXICANOS.	97
3.1.1.	DECRETO DE CREACION DE PUERTOS MEXICANOS.	99
	LA COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.	101
3.1.2.	OBJETIVOS DE PUERTOS MEXICANOS.	106
3.2.	FUNDAMENTO JURIDICO DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS.	111
3.2.1.	ASPECTOS LEGALES DE LA SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO	114

CAPITULO IV.

LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EN MEXICO.

4.1.	LA IMPORTANCIA DE EVITAR LOS RIESGOS DE TRABAJO PARA LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.	119
4.2.	ALGUNAS CONSIDERACIONES PERSONALES.	122

CONCLUSIONES	124
BIBLIOGRAFIA	126

INTRODUCCION

Conociendo de antemano que toda actividad laboral implica determinados riesgos, consideramos que en algunos casos son mayores que otros, dependiendo del trabajo desarrollado, sobre todo si eso implica la fuerza corporal o física como los que indudablemente realizan gran parte de los trabajadores portuarios mexicanos.

Cuando el riesgo se presenta en estos trabajadores trae consecuencias drásticas no sólo para el trabajador accidentado, sino para su familia y por consiguiente una baja en la producción; para evitar esta situación es necesario que exista en forma obligatoria en cada uno de los puertos la orientación adecuada, la capacitación constante y actualizada para el trabajador, que además deberá contar con las medidas de higiene y seguridad para que así los riesgos disminuyan notablemente cada día.

La intención es que se pueda obtener una mayor producción portuaria nacional, ya que México cuenta con grandes puertos de afluencia por donde se transportan diversas clases de mercancías, por lo general siendo éstas pesadas y en donde intervienen tanto para la maniobra de carga y descarga, como acarreo y transporte, el trabajador portuario, el cual deberá estar siem

pre en condiciones de su trabajo.

Con la elaboración de esta tesis se desea que se tenga una información completa y detallada sobre los riesgos de los trabajadores portuarios al realizar sus labores, que en muchas ocasiones trabajan sin el mínimo de seguridad, precisamente debido a la falta de información y la capacitación adecuada; por consiguiente es conveniente que estos trabajadores cuenten con la máxima seguridad uniendo la técnica, el adiestramiento, las relaciones humanas y sobre todo con el conocimiento de los recursos con que la empresa portuaria cuenta para la obtención de una mejor producción.

Prendemos hacer un análisis sobre las condiciones laborales del trabajador portuario mexicano, esto es, hacer un estudio sobre las condiciones que presenta tanto de trabajo como de seguridad, higiene, economía y forma de vida, para que de esta manera se pueda dar determinadas sugerencias para que el trabajador portuario tenga un mejor rendimiento, que como consecuencia, se tendrá una buena producción para el mejoramiento de la economía nacional.

Asimismo se analiza en este trabajo la importancia que deben tener los trabajadores portuarios por ser parte importante para el desarrollo del país y para el beneficio de todos los mexicanos, por tal motivo se debe considerar que estos tra-

bajadores gocen de las garantías señaladas dentro de la propia -
Ley Federal del Trabajo, tanto para el beneficio propio del tra-
bajador como para sus familiares.

Esta es la intención que pretendemos obtener con la -
elaboración de este trabajo de tesis, esperando lograr la aproba-
ción de los objetivos planteados, deseando que posteriormente -
sea fuente de información o de consulta para los que en él se in-
teresen.

C A P I T U L O I

MARCO CONCEPTUAL.

- 1.1. EL TRABAJO
- 1.2. EL TRABAJADOR EN LA LEGISLACION MEXICANA
- 1.3. DEFINICION DE PUERTO
- 1.4. TRABAJADOR PORTUARIO
- 1.5. LOS RIESGOS DE TRABAJO
- 1.6. CONCEPTO DE SEGURIDAD
- 1.7. LA HIGIENE

1.1. EL TRABAJO.

Trabajo es una manifestación de la capacidad creadora del hombre, en cuya virtud éste transforma las cosas y le da un valor que antes carecía a la materia que aplica su actividad.

Con el trabajo, el hombre busca un fin y trata con - ello de satisfacer sus necesidades; por lo que se le considera - un deber universal que alcanza a todos los hombres y supone una actividad o un esfuerzo humano, manual e intelectual que se manifiesta como una realización libre y consciente que el hombre llega a efecto en uso de su propia voluntad para realizar una actividad. Es así que por lo que trabaja desde el origen de la humanidad para poder subsistir y tener ciertas comodidades, beneficiando con ello también a su familia.

Etimológicamente la palabra trabajo proviene del Latín "Trabis" que significa traba u obstáculo, así el trabajo es cualquier esfuerzo realizado por el hombre con la finalidad de lograr un objetivo, el de satisfacer sus necesidades.

De esta manera entendemos por trabajo: "toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado que se tenga en la preparación técnica requerido por cada profesión u oficio" (1) .

La primera forma de trabajo del hombre es el que efectúa en su propio hogar, en el que todavía no aparece el propósito de una percepción económica, porque lo que se logra lo consu-

(1) DE LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Ed. Porrúa, 2a. ed., México, 1974, P.35.

me con su familia; cuando este producto se cambia por otro o se vende, surge el afán de ganancia y con ello el propósito de la obtención económica, desde este momento se impone la tarea subordinada, es decir, se trabaja por cuenta y orden de un tercero mediante una retribución.

Por lo anterior manifestamos que el trabajo es toda actividad humana que se presta a otro en relación de subordinación, siendo ésta última la característica que acompaña a la prestación de trabajo.

El trabajo es una exigencia natural que surge con la existencia humana, por consiguiente podemos definirlo como toda actividad del hombre aplicada al mundo exterior, con independencia de sus resultados, predominantemente especulativos o prácticos.

Raúl Abel Aburto Guerra, nos dice que: "El concepto de relación individual de trabajo incluye el término subordinación para distinguir las relaciones que rige el Derecho del Trabajo, de aquellos que son regulados por otras ramas del Derecho" (2).

Se entiende por subordinación la relación jurídica que se crea entre el trabajador y el patrono, en virtud de la cual está obligado el primero, en la prestación de sus servicios a cumplir sus obligaciones y las instrucciones dadas por el segundo para el mejor desarrollo de las actividades de la empresa.

(2) ABURTO GUERRA, Raúl Abel, El Derecho del Trabajo como instrumento de justicia social, Trabajo de tesis, U.N.A.M.- 1987.

Jurídicamente la noción de trabajo es más amplia, pudiéndose definir como toda actividad del hombre aplicada al mundo exterior con independencia de sus resultados y donde predomina lo especulativo, en cuanto dicha actividad origina relaciones orientada por normas, según principios que constituyen la base de régimen jurídico.

Esto es, consiste en una actividad humana, material e intelectual prestada libremente por cuenta ajena en forma subordinada para producir beneficios. Por lo tanto toda situación de trabajo que corresponda a una exigencia establecida para un mejor servicio a la comunidad, significa que la actividad correspondiente no se ejecuta en completa libertad ya que es requerida por un orden de derechos y deberes en que el hombre se ha colocado, siendo este un deber cuyo cumplimiento da derechos.

El trabajo relacionado con la potencialidad física e intelectual del sujeto que lo ejecuta podrá ser susceptible de una valoración económica por la tarea, el tiempo o el rendimiento manifestado en dicho trabajo.

El artículo 3 de la Ley Federal del Trabajo señala que: "El trabajo es un derecho y un deber sociales, no es un artículo de comercio, exige respeto para las libertades y dignidad de quien lo presta y debe efectuarse en condiciones que aseguren la vida, la salud y un nivel económico decoroso para el trabajador y su familia".

El trabajo queda dentro del marco del Derecho para proteger los intereses derivados del mismo y al respecto se dice

"El Derecho del Trabajo, es el conjunto de normas relativas a las relaciones que directamente o indirectamente derivan de la prestación libre, subordinada y remunerada de servicios personales y cuya función es producir el equilibrio de los factores en juego mediante la realización de la justicia social" (3) .

El Derecho del trabajo nació para proteger la actividad del hombre como es la limitación de la jornada, los días de descanso, las vacaciones, el salario, etc., donde se propone asegurar al hombre una existencia decorosa, o la protección contra los riesgos de trabajo. Así el Derecho del trabajo, es un derecho de la clase trabajadora.

Por lo que el trabajo constituye un medio que facilita la relación entre los hombres, ya sea a título individual, o en cuanto a miembros de una agrupación profesional determinada, o como vehículo de acercamiento entre los mismos.

El trabajo como base de relaciones sociales es importante porque se relaciona con otras personas, se relaciona con un grupo social, constituido como consecuencia del trabajo, dotado de propia personalidad (jurídica o de hecho), se relaciona con la sociedad en general.

El aspecto laboral relaciona a las personas integrantes de una sociedad en la existencia del bienestar económico, político y social, por lo que el Derecho protege al trabajador por ser parte de las actividades productivas.

(3) DE RIEN, Nestor, Derecho del trabajo, T.I, Ed. Porrúa, S.A., México, 1984, P.131.

1.2. EL TRABAJADOR EN LA LEGISLACION MEXICANA.

Trabajador en el sentido amplio de la palabra, es toda persona que desarrolla un trabajo, pero en sentido estricto - indicaremos que trabajador es aquel que se obliga a prestar un - servicio por cuenta de la otra, mediante una remuneración. Por - lo que en términos generales entendemos que toda persona apta - puede ser trabajador y que al estar bajo la dependencia de otra la intención es el de obtener un pago.

El trabajador es la persona que participa en la pro - ducción mediante el ejercicio voluntariamente prestada de sus fa - cultades intelectuales y manuales, obligándose a ejecutar una - obra ó a prestar un servicio a uno ó a varios patrones o empres - rios o a una persona jurídica de tal carácter, bajo la dependen - cia de éstos, mediante una remuneración, sea lo que fuere la cla - se o forma de ella; así el trabajador supone una participación - en la producción.

Por consiguiente se dice que: "Desde un punto de vis - ta genérico, trabajador es toda persona que por cuenta propia o ajena realiza una actividad intelectual o material encaminada a un fin productivo" (4) .

De esta forma entendemos que son trabajadores no solo aquellos individuos cuya actividad tiene por meta un fin de pro - ducción material o intelectual de resultado económico, sino tam - bién aquellos que no lo persiguen o que comprometen su actividad con fines desinteresados o fundados en razones de carácter fami -

(4) GONZALEZ CHARRY, Guillermo, Derecho del trabajo, Ed. Temis, 2a. ed., Bogotá, 1970, P. 143.

liar, amistoso o imperioso.

El artículo 3º de la Ley Federal del Trabajo de 1931 define al trabajador como: "Toda persona que presta a otra un servicio material, intelectual o de ambos géneros, en virtud de un contrato de trabajo". Definición que nos da a entender que mediante la firma de un contrato, el trabajador quedará obligado a cumplir como tal quedando bajo la dependencia del patrón o empresa para obtener una producción.

De la misma manera el artículo 8 de la nueva Ley de 1970, nos dice que: "Trabajador es la persona física que presta a otra, física o jurídica un trabajo personal subordinado". Lo que nos da a entender que solo el hombre puede ser sujeto de una relación de trabajo.

Trabajador solo puede ser la persona física por la actividad laboral, estructurada y regulada por nuestra rama jurídica. En relación a lo anterior se dice que: "Trabajador es la persona (física) que libremente presta trabajo para un patrono mediante una relación jurídica de coordinación, pero con carácter dependiente" (5) .

La persona física solo deviene en trabajador cuando presta el trabajo a otra persona, es decir, que se hace necesario que el trabajo lo preste en forma subordinada, bajo el mando de otra persona, además que sea por propia voluntad del trabaja-

(5) KROTOSCHIN, Ernesto, Instituciones de Derecho del trabajo, Ed. de Palma, 2a. ed., Buenos Aires, 1968, P. 21.

der, que sea lícito y mediante el pago de un salario.

Por consiguiente, diremos que: "Trabajador es la persona física que libremente presta a otra un trabajo personal, subordinado, lícito y remunerado" (6) .

La profesionalidad se ha entendido en dos sentidos: - primero, un sujeto tiene la característica de profesionalidad - cuando su dedicación primordial es la de trabajar o, segundo, - cuando ese sujeto tiene una preparación especial para desarrollar una determinada actividad laboral.

Nuestro Derecho del trabajo es el reglamento protector y reivindicador del trabajador y de todo aquel que presta un servicio por cuenta de la otra, mediante una remuneración satisfactoria, abarcando a toda clase de trabajadores.

Una persona jurídica no puede trabajar, en el sentido propio del Derecho del trabajo, sino solo obligarse a prestar - servicios o realizar obras mediante el trabajo de otros, o sea - de las personas físicas perfectamente individualizadas.

Cuando el trabajador presta el trabajo por cuenta ajena, los productos de la actividad laboral se atribuyen a una persona distinta y los riesgos de esa actividad recaen sobre la beneficiaria de los productos.

De esta forma: "El trabajador por desempeñar un trabajo se hace acreedor a una retribución económica satisfactoria, -

(6) MUÑOZ RAMON, Roberto, Derecho del trabajo, T.II, Ed. Porrúa S.A., México, 1983.

la que por lo general deberá de estar de acuerdo a sus necesidades" (7) .

1.3. DEFINICION DE PUERTO.

Para estar en posibilidad de analizar al trabajador portuario, consideramos pertinente definir primeramente al puerto y así señalaremos que la aparición del barco y su evolución ha traído como consecuencia el desarrollo de técnicas de construcción de puertos, de manejo de carga y en la cadena de transporte la identificación del trabajo marítimo y terrestre.

Como parte del sistema de transporte, el puerto es un punto de enlace entre los diferentes modos de transporte marítimo y terrestre y como consecuencia para algunos casos, centro industrial o comercial.

Los puertos surgen por la necesidad de participar en las corrientes del comercio nacional e internacional, aprovechando los medios acuáticos para transportar personas y bienes.

De esta forma el puerto se puede definir como el conjunto de instalaciones y actividades (servicios y organizaciones) que permitan la realización de las operaciones e intercambio de mercancías entre el medio terrestre y el acuático.

Los puertos ocupan un papel preponderante en el desarrollo de nuestro país, impulsando las áreas económicas, culturales, sociales y comerciales; de ahí la importancia de que los trabajadores portuarios conozcan detalladamente el ámbito del

(7) VAZQUEZ VIALARD, et al, Tratado de Derecho del trabajo, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1982.

puerto, las áreas que lo componen y las autoridades que en él intervienen.

Fundamentalmente, un puerto resulta ser en esencia un conjunto de instalaciones adecuadamente equipadas, cada una con una función característica propia, además es el lugar donde existe el elemento humano capacitado para efectuar las operaciones; ambos aspectos se conjuntan para realizar la transferencia de - las mercancías entre los modos de transporte con rapidez, seguridad y economía.

El puerto está integrado por las áreas de agua, de - tierra y las que acondiciona o construye el hombre con un propó - sito determinado.

El puerto proporciona una serie de servicios que com - binados ofrecen seguridad en las operaciones desde antes que - arribe un buque hasta el momento de zarpar. Todo esto es el re - sultado de la aplicación del esfuerzo humano a ciertas activida - des para llevar a cabo el tránsito de mercancías.

Por consiguiente el puerto debe ser considerado como una empresa industrial ya que mediante la utilización de mano de obra pone en funcionamiento medios operacionales de importancia, con el propósito de obtener beneficios económicos. En este senti - do el puerto marítimo es un instrumento económico que sirve como verdadero órgano de enlace en las corrientes de transporte, con una influencia que comprende los aspectos nacionales e interna - cionales, terrestres y marítimos.

El valor económico del puerto está representado por -

la importancia del origen y destino del tráfico, se determina básicamente por la significación de la zona de influencia del puerto, que posee un carácter económico geográfico.

Desde el punto de vista de función económica, los puertos son lugares de operación de carga y descarga de mercancías pesqueras y centros de almacenamiento de transferencia de mercancías para después reexpedirlos.

Un puerto como punto de enlace entre diferentes modos de transporte para la transferencia de volúmenes importantes de carga, es un elemento vital para el bienestar del comercio exterior de nuestro país.

1.4. TRABAJADOR PORTUARIO.

El transporte marítimo para ser eficiente requiere en primer lugar que los puertos sean ágiles y seguros y en segundo lugar de que los trabajadores portuarios estén en perfectas condiciones físicas y mentales para realizar su labor, para ello es importante que las personas que intervienen en el funcionamiento y maniobras de carga y descarga se encuentren en la mejor disposición para el trabajo y adecuadamente capacitados para desarrollar sus funciones.

Trabajador portuario es toda aquella persona determinada que realiza una actividad laboral dentro de los puertos o concernientes a éstos.

Son considerados trabajadores portuarios los que realizan maniobras en los muelles, en los almacenes, cobertizos o -

patios concernientes a éstos, los reexpedidores de carga, los vigilantes, los trabajadores administrativos y técnicos, así como los funcionarios y autoridades de los puertos y las organizaciones de trabajadores.

En los puertos podemos considerar que existe una amplia clasificación de trabajadores que llegan a realizar determinadas labores dentro de su capacidad, entre los cuales tenemos - desde las personas que trabajan en los muelles, tales como cargadores, estibadores, atracadores, bodeguistas, armadores, fletadores, contenedores de mercancías, operadores de las máquinas pesadas y ligeras, tarjador, el checador de mercancías y los supervisores de las mercancías.

La clasificación de los trabajadores portuarios es importante porque de esta manera realizan los trabajos dependiendo de la capacidad de cada uno de ellos para ejercer la actividad - dentro del puerto, rindiendo de esta manera el máximo de sus funciones.

Las actividades portuarias deben de realizarse de tal manera que éstas se agilicen para el movimiento de las mercancías que transitan por las instalaciones de los puertos, realizadas, coordinadas y dirigidas por los trabajadores portuarios encargados de ello.

Los trabajadores portuarios tienen una gran responsabilidad porque son los encargados de que las mercancías lleguen en buenas condiciones a su destino, por lo que deben contar con toda la capacidad actualizada del aspecto Laboral portuario y en

un ambiente de seguridad e higiene.

En el artículo 265 capítulo VII de la Ley Federal del Trabajo, se analizan las condiciones para que el trabajador portuario quede dentro de esta Ley en virtud de que realiza un servicio público en zonas de jurisdicción Federal, toda vez que los servicios de los trabajadores portuarios la aprovechan no solo las empresas, sino el público en general.

Es importante tomar en cuenta que además de la capacitación, adiestramiento y conocimiento que debe tener el trabajador portuario dentro de su área, también se considere los lugares donde se efectúan estos trabajos y todas las acciones llevadas a cabo deberán tener un máximo de seguridad para un mayor rendimiento por parte de los trabajadores portuarios.

1.5. LOS RIESGOS DE TRABAJO.

Por la actividad en el trabajo, el hombre se enfrenta a los riesgos que se producen en el mismo, surgiendo con ello determinados accidentes que pueden dañarlo en forma temporal o permanente.

Para Mark Greene el riesgo "Es la incertidumbre en general, a la duda, a un objeto asegurado o a la probabilidad de pérdida" (8) .

Con lo anterior nos referimos al suceso que ocasiona una pérdida económica por el daño físico ocasionado por el ries-

(8) GREENE, Mark, Riesgo y seguro, Ed. Mapfre, S.A., Madrid 1979, P. 2.

go en el trabajo, por lo que el riesgo de pérdida económica es - lo que la mayoría de la gente quisiera evitar.

Debemos entender por riesgo el daño potencial no acaecido pero con probabilidades de que suceda, de resarcimiento im- posible.

Riesgo de trabajo es todo aquello que causa accidente o enfermedad, directa o indirectamente relacionado con la prestación del trabajo subordinado y que tengan por efecto la imposibilidad absoluta o la incapacidad total del trabajo.

La Ley Federal del Trabajo en su artículo 473, define como riesgos de trabajo, los accidentes y las enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del - trabajo.

Algunas situaciones que pueden ocasionar los riesgos son la peligrosidad de ciertas tareas, la confianza y los descuidos del trabajador, la falta de atención o de habilidad, así como la inobservancia de las instrucciones y la falta de experiencia.

El factor humano, desde el punto de vista individual y colectivo posee trascendente importancia respecto a los riesgos del trabajo. Los estados fisiológicos de cada individuo contribuyen, sin duda alguna a la gravedad, derivaciones y frecuencias de los accidentes que en las tareas pueden producirse; tanto la fatiga, los estados de debilidad, taras hereditarias y vicios pueden originar numerosos peligros.

La edad del trabajador constituye un elemento que es

necesario tomar en cuenta para evitar los riesgos, pues quien - por su desarrollo físico no puede realizar ciertas tareas es por demás arriesgado que los ejecute; de ahí las limitaciones en - cuanto la edad del trabajador para su admisibilidad en el trabajo y la prohibición además de realizar trabajos en las industrias peligrosas o insalubres, así como tareas nocturnas.

Hay circunstancias que caracterizan al accidente como riesgo de trabajo, al respecto Eusebio Ramos establece los siguientes elementos:

- a) Que el accidente lo produzca una causa exterior;
- b) La causa exterior debe ser instantánea o al menos de corta duración y;
- c) El acontecimiento debe ser anormal. (9) .

La anomalía, es aquel que es contrario al curso regular de las cosas, a la constancia, al hábito, es el hecho inesperado que sobreviene contrariamente a las condiciones habituales y normales en que se desarrolla el trabajo tomando en cuenta el tiempo y lugar en que se ejercita.

La Ley Federal del Trabajo en su artículo 477 nos indica que cuando los riesgos se realizan pueden producir:

- I. Incapacidad temporal;
- II. Incapacidad permanente parcial;
- III. Incapacidad permanente total; y
- IV. La muerte.

(9) RAMOS, Eusebio, et al, Teoría del riesgo de trabajo, Ed. Manco Capac S.C.L., México, 1988.

Por lo que manifestamos que: "Los riesgos del trabajo se clasifican en dos grandes ramas, las llamadas accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales" (10) .

Ambas se diferencian en cuanto a que el accidente se realiza en forma instantánea e inesperada y frecuentemente violenta; en cambio la enfermedad profesional, se presenta como un resultado de una constante y prolongada permanencia del trabajador en un medio inhóspito o tóxico.

La Ley Federal del Trabajo en el artículo 474, precisa que accidente de trabajo "Es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo cualquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste".

En relación a las enfermedades profesionales, la misma Ley en su artículo 475 señala que: "Enfermedad del trabajo es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen o motivo en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios".

Los riesgos del trabajo no solamente son diferentes de una época a otra, sino que están en perpetua evolución; la introducción de nuevos elementos y procedimientos de fabricación así como la transformación de la industria hacen que aparezcan otros peligros cuya gravedad no se revela sino al cabo de cierto tiempo.

(10) BERMUDEZ CISNEROS, Miguel, Las obligaciones en el derecho del trabajo, Ed. Talleres de Industria y Comercio, México, 1978.

La defensiva humana contra estos males nuevos origina también el mejoramiento de métodos industriales. En tal sentido "La introducción de dispositivo de seguridad, la instalación de aparatos de ventilación en los talleres y la aplicación de reglas de higiene colectivos e individual pueden atenuar los efectos dañinos de las operaciones peligrosas o insalubres" (11) .

La prevención de los riesgos del trabajo, impone como condición obligada conservar el material humano; pero tal fin se le debe procurar al trabajador los medios materiales y la preparación suficiente para evitar los riesgos que como trabajador le acechan.

Se trata de lograr no solamente dispositivos de seguridad para las máquinas y los útiles que el trabajador emplea en su labor, sino de alcanzar su necesaria educación para poder eliminar los más de los riesgos provenientes del material humano.

La tendencia actual, frente a los riesgos del trabajo consiste en extremar las medidas para evitarlos, aunque al trabajador se le ofrece la tranquilidad relativa que la indemnización supone si el infortunio laboral se concreta, se trata ante todo de que el riesgo no se produzca.

El viejo aforismo de "Más vale prevenir que curar", es de aplicación en los sistemas de seguridad y prevención de los riesgos laborales; de ahí que la utilización de las medidas de seguridad en el trabajo, junto con la educación de patronos y

(11) O.I.T.: Les estatutes legales de travailleurs (Ginebra, 1933), citado por RUPRECH: Higiene y seguridad en el trabajo, Buenos Aires, 1991 P. 49.

trabajadores acerca de las contingencias de las actividades que hayan de desarrollarse, configuren la esencia de la lucha defensiva contra esa amenaza permanente que la ejecución del trabajo implica para todo agente.

Los sistemas preventivos contra los riesgos del trabajo ofrecen actualmente un desenvolvimiento mayor; dicha amplitud se encuentra íntimamente ligada con una dinámica que estima al factor humano en su integridad y que lo valora sobre todos los demás elementos que participan en la producción.

No es posible admitir el sacrificio de vidas humanas por la simple necesidad de aumentar la producción o para mejorarla; debe tenerse en cuenta que la primera condición que el patrón está obligado a cumplir, es la de asegurar que los trabajadores se desenvuelvan en un ambiente moral y rodeados de la seguridad e higiene propias de la condición y dignidad que revisten; se pretende así, aumentar la producción y el rendimiento evitando pérdidas de horas de trabajo.

En lo relativo a accidentes del trabajo y enfermedad profesional, se dice que: "Constituye materia propia de los riesgos que derivan de la actividad laboral, riesgos que con¹figuran efecto de una causa primera: la acción que el trabajo supone y la contingencia de que tal prestación origine un mal físico o psíquico, o de ambas especies a la vez, e incluso, la pérdida más o menos súbita de la vida" (12) .

(12) CABANELLAS, Guillermo, Derecho de los riesgos del trabajo, Ed. el Gráfico Impresores, Buenos Aires, 1966, P. 47.

El Derecho de los riesgos del trabajo abarca todo lo relativo a la protección jurídica de los accidentes, enfermedades y en general de los siniestros que a los trabajadores pueden ocurrirles en ocasión de sus servicios o durante ellos, así como lo referente a las medidas de seguridad e higiene que provienen dichos riesgos.

Por lo que comprende este Derecho no solo a las medidas de seguridad preventivas que evitan o aminoran todos los posibles accidentes a los trabajadores, sino también que se le proporcione atención médica, además de la responsabilidad que contrae aquella parte que dentro del contrato de trabajo asumen los riesgos que pueden producirse en conexión con el cumplimiento de dicho contrato.

Es preocupación preferente que el trabajador se mantenga como miembro activo dentro de la comunidad a la que pertenece; por lo que la tendencia legislativa se dirige, en primer término, a prevenir los riesgos del trabajo, para tratar posteriormente de mitigar las consecuencias de esas contingencias, ya sea logrando que el trabajador pueda reincorporarse a sus tareas, o, de no resultar posible, que sea indemnizado de los perjuicios padecidos; de ahí que en el desarrollo de los riesgos laborales deban prevalecer las medidas de seguridad e higiene en el trabajo, para que los infortunios no se registren o por lo menos, disminuir las consecuencias.

Es importante los medios de seguridad que los trabaja

dores portuarios deben tener en el área de acción y sobre todo -
cumpliendo con las indicaciones y observaciones señaladas por -
parte de la empresa portuaria, porque en ocasiones por negligencia,
por exceso de confianza, o por no darle la importancia requerida a los avisos de los riesgos, sobrevienen los accidentes.

En consecuencia a las omisiones del reglamento de seguridad en las empresas, traerá como consecuencia de que el trabajador sufra un serio perjuicio en sus actividades ya sea en forma temporal o definitiva, pudiendo cambiar con ello el curso de su vida diaria.

De tal forma que las empresas podrán exigirle al trabajador como una manera preventiva que cumpla con el reglamento de las medidas de seguridad e higiene establecidas en el área de trabajo con la finalidad de protegerlo de los posibles riesgos.

1.6. CONCEPTO DE SEGURIDAD.

Desde el momento en que el hombre aprovecha el máximo carácter científico de su potencial para obtener los elementos indispensables a su subsistencia, además de que esté preparado para generar las formulas sociales de vigencia y convivencia social, es cuando decimos que surge la seguridad social.

La seguridad en el trabajo es de carácter eminentemente técnico y su fin es evitar daños en el trabajador provenientes de factores mecánicos o químicos, para evitar de una manera considerable los accidentes que pudieran ocasionarse por estos medios.

La seguridad es el conjunto de acciones y normas que conllevan a la prevención de accidentes. Son todas aquellas acciones o procedimientos que se utilizan con el objeto de minimizar las posibilidades de riesgo dentro de las áreas donde existe el peligro.

Por lo que se dice que: "La seguridad social es entendida como el medio para abolir la miseria, garantizando a todo necesitado ingresos y salud, a través del reparto equitativo de la renta nacional por conducto del fisco" (13) .

Esto es que la seguridad social procurará siempre cierta igualdad en la colectividad. Se pretende garantizar que cada ser humano cuente con los medios suficientes para satisfacer sus necesidades en un nivel adecuado a su dignidad; permitir el disfrute de los bienes materiales, morales, culturales y sociales que la civilización ha creado para el beneficio del hombre.

De esta forma por definición "La seguridad social tiende hacia la universalización, abarcando a todos los riesgos y protegiendo a toda la población; cuida de su integridad, de la salud y de los medios económicos de subsistencia de la rehabilitación general y la desocupación" (14) .

La intención fundamental es que los trabajadores sean

(13) ARCE CANO, Gustavo, De los seguros sociales a la seguridad social, Ed. Porrúa S.A., México, 1972, P.700.

(14) GARCIA CRUZ, Miguel, La seguridad social en México, T. I, Ed. Costa Amic, México, 1973.

protegidos contra la destrucción y el desgaste por causas ajenas a su voluntad, tratando con ello de evitar la angustia, el sufrimiento y la desocupación.

Por otra parte Antonio Vazquez nos dice respecto a la seguridad social que "Es un conjunto de medios técnicos, regulado por normas jurídicas con fundamento en la solidaridad y en la responsabilidad personal y social, tendiente a liberar al hombre de la opresión de la miseria, mediante el otorgamiento de prestaciones" (15) .

Las disposiciones relativas a las medidas de seguridad e higiene en el trabajo, deben aplicarse a todas aquellas personas que se encuentran expuestas a riesgos en su actividad, así como en los lugares donde se realiza el trabajo sea éste de naturaleza que sea, en tanto que la prestación de servicios determine o exija medidas de seguridad necesarias para proteger al trabajador y que éste pueda realizar sus tareas en las mejores condiciones de protección y bienestar.

Asimismo se afirma que: "El individuo en el curso de su vida está sujeto a hechos contingentes ajenos a su voluntad como son las enfermedades y los accidentes que para tratar de eliminar o disminuir su causa, utiliza los sistemas preventivos y curativos" (16) .

(15) VAZQUEZ VIALARD, Antonio, OP CIT, P.533.

(16) LOPEZ CARRASCO, Fernando Francisco, La efectividad de la seguridad social en la rama de la construcción, Tesis Profesional, U.N.A.M., México, 1978, P. 36.

Tanto los sistemas preventivos y curativos como todas aquellas estructuras y actividades que tienden a disminuir o eliminar la perturbación que causa la contingencia y a satisfacer dichas necesidades, son cambios que conducen a la seguridad social, siendo estos un factor importante para el bienestar del trabajador y la de su familia, por lo que ha sido tratado por varios organismos internacionales para la defensa y garantía de los trabajadores en general; uno de estos organismos es la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), la cual ha destacado en sus intervenciones, la seguridad, los derechos y garantías de los trabajadores sea cual fuere su categoría dentro del trabajo realizado.

Por otra parte, la legislación laboral en México, se inicia con la Constitución Política de 1917, siendo el artículo 123 el punto de partida de las Leyes y Reglamentos encaminados en la prevención de los riesgos derivados de las actividades en los centros de trabajo.

Con la aprobación del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establecieron no solo las normas tendientes a regular las relaciones obreros-patronales, sino normas que pretendieron resolver desde entonces, el problema de lo que hoy se llama la seguridad social.

Las fracciones XIV y XV del artículo 123 Constitucional, apartado "A", establecen la responsabilidad que tienen los patronos sobre los accidentes y enfermedades que sufren los trabajadores con motivo del trabajo que ejecuten, así como la obligación que tienen de observar los principios legales sobre segu-

ridad e higiene en las instalaciones de su establecimiento y -
adoptar las medidas para prevenir accidentes en el uso de las má-
quinas, instrumentos y materiales de trabajo.

El Seguro Social es una institución o instrumento de la seguridad social, mediante la cual se busca garantizar solidamente organizados los esfuerzos del Estado y la población económicamente activa, para garantizar primero, los riesgos y contingencias sociales y de vida a que está expuesta y aquellos que de ella dependen, con objeto de obtener para todos el mayor bienestar social, económico y cultural posible, que permita al hombre una vida cada vez más segura.

Actualmente en todos los países civilizados, la acción oficial es muy intensa referente a la seguridad de los trabajadores tratando por medio de Leyes y Reglamentos, de prevenir los accidentes y enfermedades que son producto o consecuencia del trabajo.

La seguridad social representa en México y en la mayoría de los países del mundo, el esfuerzo colectivo planificado más portentoso que se está haciendo para alcanzar la consecución de un ideal común, que es la protección pacífica e integral de la sociedad humana.

Como conclusión señalaremos que siendo el trabajador el elemento fundamental en el proceso de la producción, es el más indicado para seguir las normas establecidas de seguridad en el ámbito laboral para beneficio propio.

1.7 LA HIGIENE.

No menos importante es la adopción de medidas de higiene en los lugares de trabajo, ya que esto constituye uno de los medios más generalizados de asegurar la salud de los trabajadores.

La higiene es un factor importante para la estabilidad de la salud en los trabajadores, de tal manera que se puede definir como la parte de la medicina que estudia y establece las medidas para conservar y mejorar la salud, evitando con ello las enfermedades.

Por consiguiente: "La higiene es la disciplina que tiene por objeto conservar y promover la salud" (17) .

La higiene podemos clasificarla en tres aspectos principales, según la finalidad de los mismos como: individual, pública y social.

La higiene individual es el conjunto de reglas o preceptos que debe observar el individuo por sí mismo, en beneficio de su propia salud para poder alcanzar la plenitud de la misma.

Higiene pública es el conjunto de medidas realizadas por las autoridades o poderes públicos para proporcionar un medio físico, ideológico adecuado para la salud del hombre y la colectividad.

La higiene social representa el conjunto de medidas -

(17) CENDRERO CURIEL, Luis, Elementos de higiene, Ed. Porrúa S.A., México 1977, P. 1.

que realizan las autoridades sanitarias tendientes a promover y conservar un medio social adecuado con el objeto de conseguir el bienestar social de la población.

Siendo la higiene un factor importante para el bienestar del hombre, dá motivo para la creación de un organismo encargado de dicha misión como es la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), dependiente de las Naciones Unidas y cuya finalidad es alcanzar para todos los pueblos el más alto grado de salud posible.

De la misma manera, la higiene, se puede analizar en dos aspectos: la higiene laboral y la del trabajador; el primero - considera el ámbito en que el trabajador actúa y el material que para la ejecución de sus tareas utiliza; en cambio la higiene - del trabajador es la que comprende los aspectos físicos y mentales del personal.

Debemos considerar a la higiene como un elemento importante de la medicina, que cuando se dedica a prevenir los infortunios laborales se le llama higiene del trabajo, cuyo objetivo es conservar y mejorar la salud de los trabajadores, en relación con el trabajo desempeñado.

La aplicación de la higiene en el trabajo, se basa en tres principios fundamentales: conocer los agentes contaminantes que resultan del proceso del trabajo y de las condiciones en las que se desenvuelven los trabajadores, estudiar las características del lugar o ambiente y tratar de mejorarlas, y vigilar periódicamente la salud de los trabajadores para que no contraigan -

ninguna enfermedad de trabajo o si la contraen tratar de canalizarla cuando empieza.

Desde el punto de vista económico y desde el de la población, las medidas de higiene cooperan al inmediato rendimiento mayor por evitar el ausentismo forzoso de los enfermos y accidentados de importancia y por contribuir a que los servicios se presten en condiciones de mayor salubridad y sobre todo con ma - yor eficacia.

La limpieza y la desinfección de los locales de trabajo integran la imperiosa necesidad, no solo por cuanto redunda en la producción, sino porque todo foco de suciedad o de parásitos provoca un aumento en las enfermedades o una pérdida o inactividad del material humano.

Los factores esenciales que deben precedir a la higiene general de los ambientes de trabajo son: la conservación y - protección de la salud de sus ocupantes y la educación de los - mismos. En ambos casos dichos elementos constituyen los requisitos indispensables para mantener al organismo en estado de salud base de la seguridad laboral, para obtener un rendimiento óptimo en el trabajo y asegurar la convivencia social, fundamento de toda actividad profesional.

Por consiguiente, dependiendo de la seguridad e higiene que exista en el trabajo, un trabajador podrá rendir mejor para una mayor producción de la empresa.

C A P I T U L O I I

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS PUERTOS MEXICANOS Y SUS TRABAJADORES.

- 2.1. SURGIMIENTO DE LOS PUERTOS MEXICANOS
 - 2.1.1. LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS
 - 2.1.2. CLASIFICACION DE LOS PUERTOS
 - 2.1.3. PLANEACION PORTUARIA
 - 2.1.4. LAS ZONAS FRANCAS
 - 2.1.5. ZONA DE INFLUENCIA (HINTERLAND DEL PUERTO)
 - 2.1.6. AUTORIDADES PORTUARIAS
- 2.2. TRABAJADORES PORTUARIOS
 - 2.2.1. CLASIFICACION DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS
 - 2.2.2. RIESGOS DE TRABAJO EN LOS PUERTOS
 - 2.2.3. SEGURIDAD E HIGIENE PORTUARIA
 - 2.2.4. LAS COMISIONES MIXTAS DE SEGURIDAD

2.1. SURGIMIENTO DE LOS PUERTOS MEXICANOS.

Los puertos a través de la historia han tenido una destacada participación por ser el medio de transporte eficaz de mercancías y personas, que con el transcurso del tiempo se ha ido avanzando en técnica, maquinaria, mano de obra, capacitando al personal y contar con los espacios suficientes para recibir las mercancías.

Haremos a continuación por su importancia, un breve estudio de los puertos mexicanos.

Las crónicas de la conquista, comprueban que los aztecas, a la llegada de los españoles ya conocían el uso de la canoa o piragua a remo y a la vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puertos ribereños.

Es así como comenzaron las actividades marítimas de importancia en el entonces Imperio Azteca, principalmente con las operaciones exploratorias.

Fue hasta la llegada de los conquistadores cuando se inició en los mares de lo que fuera la Nueva España, el transporte marítimo formal, primeramente con las embarcaciones de vela que trajeron los españoles y más tarde con lo construido en nuestro territorio.

Aún cuando las actividades marítimas, eran de origen español, puede considerarse que dado el arraigo que adquirieron en estas regiones, constituyen el origen propiamente dicho de la historia marítima de México.

El Ingeniero Bustamante describe que: "Durante la colonia se establece el concepto del transporte marítimo, básicamente para enviar los productos de la Nueva España hacia España y en un principio la navegación resulta básica para la conquista de nuevas tierras por medio de las expediciones" (18) .

Al quedar fundada la colonia, el incipiente desarrollo de unos cuantos puertos, principalmente utilizadas para la salida de minerales valiosos, limitó el surgimiento de una cadena de ellos, que desarrollaron el comercio. Solo Campeche tuvo una tradición marítima y Veracruz, donde se inició y se desarrolló la actividad marítima y portuaria, fueron durante un largo periodo, los únicos en el Golfo.

En la época precortesiana hubo una incipiente navegación, básicamente para obtener alimento del mar y ante el concepto de uso de la vía marítima como un importante medio de transportación, necesariamente se tenían que conectar diversas islas que fueron pobladas desde la época prehispánica dentro de las que destacan la Isla de Cozumel e Isla Mujeres, en Quintana Roo y la Isla de Haina localizada en Campeche.

De esta manera, podemos afirmar que la actividad portuaria en México se inicia prácticamente durante la época de la conquista y la colonia, en ésta etapa surgieron puertos como Campeche donde se desarrolló la industria naval; Veracruz, a través del cual se estableció una importante corriente comercial; Aca -

(18) BUSTAMANTE AHUMADA, Roberto, El desarrollo marítimo de México, Ed. de Puertos Mexicanos, México, 1990, P. 1.

pulco que permitió el comercio con el lejano oriente y otros, como San Blas en el Estado de Nayarit, y Salina Cruz en el Estado de Oaxaca, todos considerados puntos de partida para la exploración y conquista.

Así se sigue narrando que: "Las embarcaciones de la época eran muy pequeñas, del tamaño de un actual barco pesquero y que básicamente podían entrar por los ríos así como a las bahías naturales donde había protección en contra del oleaje"(19).

Esta es la razón básica por la cual los españoles no tuvieron necesidad de construir obras portuarias del tipo de rompeolas o trabajos de dragado, ya que siempre aprovechaban las condiciones naturales que encontraban. En esa época se desarrolla la industria naval, construyéndose embarcaciones de madera en Campeche y en "La Ventosa", Oax. (sitio próximo a Salina Cruz Oax.) y en San Blas, Nay..

La invención de la máquina de vapor, años después de la época de independencia, vino a transformar radicalmente el concepto de puerto-marítimo, ya que al dejar de utilizarse los barcos de vela como medio de propulsión, empezaron a hacer los barcos propulsados con motores de vapor como "El Neptuno" y "El Tabasco" que comenzaron a operar en nuestras aguas con el pabellón mexicano, lo que permitió pensar en buques de mayores dimensiones y los cascos de madera son sustituidos por cascos metálicos dando ello pauta a la construcción de navíos que por su tama

(19) Ibidem, P. 3.

no requerían llegar a zonas protegidas y al no existir éstas, surge la necesidad de construir rompeolas y por lo grande y pesado de los nuevos barcos de esa época, nace la actividad del dragado para adecuar las profundidades existentes a las que necesitaban los barcos menores de casco metálico.

El servicio de dragado se inició en nuestro país desde la construcción de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, por la compañía Inglesa de Pearson and Son. La primera draga que adquirió el Gobierno fué la Porfirio Díaz de pequeño porte, que se utilizó en las obras inconclusas del puerto de Xcalak, en Quintana Roo; la primera de propulsión fué la "Veracruz", para el servicio del puerto de Tampico.

En la segunda mitad del siglo XIX, se construyó el ferrocarril de la Ciudad de México al puerto de Veracruz; el ferrocarril transistmico entre puerto México, actualmente Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz Oaxaca, se conectó con vía ferroviaria al puerto de Manzanillo Colima y también al puerto de Tampico y para estos cinco sitios surgió el concepto de la unidad puerto marítimo que a su vez en cada uno de los sitios terminales nació también el concepto Ciudad-Puerto y es así que durante el mandato del General Porfirio Díaz, se construyen los cinco puertos mencionados con rompeolas en Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz y con escolleras en los ríos Pánuco donde se encuentra el puerto de Tampico y río Coatzacoalcos.

Los ferrocarriles nacen antes que el sistema carretero y México participa en la construcción de sus sistemas puerto

ferrocarril hasta finales del siglo XIX con tres puertos marítimos con su correspondiente conexión ferroviaria que los ligaba con la Ciudad de México y fueron Tampico y Veracruz en el Golfo de México y Manzanillo en el Océano Pacífico, además del sistema transistmico con puerto México en el Golfo de México y Salina Cruz en el Océano Pacífico, con su correspondiente ferrocarril.

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, Tampico surgió como puerto petrolero y Veracruz se reactivó con el comercio; Coatzacoalcos y Salina Cruz, que se construyeron para funcionar como terminales del puerto terrestre en el Istmo de Tehuantepec, con la construcción del Canal de Panamá, dejaron de operar. Igualmente a principios del siglo XX, se construyó el puerto de Manzanillo para atender básicamente las necesidades del ferrocarril que corría desde Guadalajara; de principios de siglos data también la construcción del canal intracostero entre Tuxpan y Tampico, que permitía la navegación de las embarcaciones petroleras a lo largo de las costas del Golfo de México, el cual dejó de usarse por su poca profundidad y dificultar la navegación de embarcaciones de mayor porte que empezaron luego a ser empleados.

Es hasta el Gobierno del General Alvaro Obregón, en el año de 1924, que vuelve a construirse una obra marítima, siendo ésta el rompeolas del puerto de Yavaros en el Estado de Sonora, obra que no tuvo trascendencia, ya que el puerto de Yavaros es solamente a la fecha un puerto pesquero.

Con fines de integración nacional, en la administración del General Lázaro Cárdenas (1934-1940), se construye el

viaducto y el muelle del puerto de Progreso, Yucatán, teniendo - dicho muelle una profundidad de solamente cinco metros con una - longitud total de 2,200 metros incluyendo el viaducto y el mue - lle; se iniciaron las obras de este puerto fundamentalmente para dar salida a la producción del henequén de Yucatán.

Sin embargo, en esta época no existía conexión con el Estado de Yucatán, ni ferroviaria, ni carretera, por lo que se - establece un tráfico de cabotaje entre los puertos de Progreso y Veracruz.

Durante la administración del General Manuel Avila Ca macho (1940-1946), es la época de la segunda guerra mundial y el tráfico comercial se reduce al abastecimiento de petróleo crudo; durante esta administración se construye el muelle número 2 del puerto de Veracruz y en apoyo a la industria naval, se construye el primer dique seco en San Juan de Ulúa; al igual en Coatzacoalcos se inicia la construcción de otro dique seco lo que resulta ser un fracaso por las pésimas condiciones del suelo de sustenta ción y por esta época aún no se conocían las técnicas de las me canicas de los suelos.

Durante la administración del Licenciado Miguel Ale - mán, se amplían los muelles del puerto de Tampico y se continúan los trabajos de dragado de mantenimiento de las profundidades - del río Pánuco, también se construyen las escolleras del puerto de Tuxpan, Veracruz.

En este período en el puerto de Mazatlán se construyó el primer muelle en ese lugar cuya estructura estaba hecha a ba se de bloques. De la misma manera se inició la construcción del

puerto de Ensenada, Baja California, destacando su rompeolas y el inicio de sus muelles.

Durante la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines se planteó la tesis de la "marcha hacia el mar" para tratar de despertar el interés de los mexicanos de explotar las riquezas de las zonas costeras y el transporte marítimo, incluyendo la explotación pesquera.

En la época de los años cincuentas el desarrollo portuario del país cobró nuevo impulso al construirse los puertos comerciales de Ensenada, Guaymas y Mazatlán en el noreste del país, para atender sus respectivas zonas de influencia.

Señalaremos que las realizaciones más importantes durante la administración de Gobierno del presidente Ruiz Cortines fueron las siguientes:

En Tampico se construyó el muelle de metales y mineros; en Veracruz se completó el muelle original en la zona de San Juan de Ulúa; en el puerto de Guaymas, Sonora, se planeó el muelle patio y se inicia la ejecución de las obras; en Mazatlán, se construyen los rompeolas del puerto todavía participando en empresas norteamericanas como "UTAH" y la Pacific Contractor, siendo en esta época los últimos casos en que participaron para la construcción de obras marítimas empresas extranjeras, habiéndose esta actividad nacionalizado en su totalidad.

Posterior a esta época solo participaron empresas extranjeras en la actividad de dragado, destacando el dragado del puerto de Lázaro Cárdenas un consorcio México-Japonés.

Es interesante destacar que a la fecha ni aún en acti
vidades de dragado participa ninguna constructora extranjera.

En la misma administración del presidente Ruíz Cortí-
nes, en el campo de puertos pesqueros, se construyó la primera
unidad portuaria en Alvarado, Veracruz, con el llamado puerto pi
loto pesquero; nace así el concepto de puerto pesquero para que
atienda exclusivamente a la flota que se dedica a esta actividad

En el periodo de Gobierno del presidente Adolfo López
Mateos, se estableció el servicio de comunicación por vía maríti
ma entre los puertos de Mazatlán y la Paz, Baja California Sur,
utilizando transbordadores y se construyen las terminales corres
pondientes en Pichilingue, Baja California Sur.

En Salina Cruz Oaxaca, se construyeron los talleres -
para apoyar la industria naval y utilizar el viejo dique cons -
truido a principios de siglo.

En la época del presidente Gustavo Díaz Ordaz, se ini
ció la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas con el dragado
de su canal de acceso, se construye y se termina la primera eta-
pa del puerto pesquero de Yukalpeten en las proximidades del -
puerto de Progreso.

Con la etapa del presidente Luis Echeverría Álvarez,
se construyeron las siguientes obras: el puerto pesquero de San
Felipe, Baja California; el puerto pesquero de Guaymas Sonora; -
se construyen los muelles en el puerto de Lázaro Cárdenas al ser
vicio de la siderúrgica de ese lugar.

Durante el Gobierno del Licenciado José López Porti - llo, se edifica el primer muelle atunero en el puerto de Ensenada, Baja California; se hace la infraestructura del puerto de Altamira, Tamaulipas y se inicia el primer muelle.

Es en esta época que se hace el planteo de los puertos industriales, dándole importancia al puerto de Lázaro Cardenas que fué iniciado durante la administración del presidente - Díez Ordaz; el puerto de Altamira que se encuentra en operación y se inició el puerto industrial de Salina Cruz y el del Ostión en Veracruz.

En el periodo de Gobierno del Licenciado Miguel de la Madrid Hurtado, se inició la edificación del viaducto del nuevo puerto de Progreso Yucatán; asimismo se inicia la reconstrucción de las bodegas subterráneas para el manejo de granos en el puerto de Lázaro Cardenas, Michoacán que fueron afectados por el sismo de 1985.

En la actual administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, se construyen la segunda y tercera posición de atraque en Altamira y se dragan las dársenas correspondientes; se completa el viaducto y la terminal en el puerto de Progreso - Yucatán. Se reestructura el sistema operativo del puerto de Veracruz, ampliándose la terminal de contenedores para disponer de mayor amplitud de patios y de reordenamiento de diversos servicios que presta el puerto de Veracruz.

También se avanza en el equipamiento de los puertos, básicamente para el manejo de contenedores y se instalarán de la

misma forma grúas portacontenedores en los puertos de Altamira, Coatzacoalcos, Veracruz, Salina Cruz, Manzanillo y Lázaro Cardenas.

El objetivo básico es lograr productividad en el manejo de contenedores a niveles internacionales en dos puertos del Golfo de México que son Altamira Tamaulipas y Veracruz y en dos puertos del Océano Pacífico que son Manzanillo, Colima y Lázaro Cardenas, Michoacán, a fin de estar en condiciones de competencia para nuestras exportaciones ante la ya inminente firma del tratado de libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá.

Es en esta forma que actualmente el sistema portuario adquiere una importancia fundamental dentro de la economía nacional, puesto que uno de los requisitos indispensables para alcanzar los objetivos que persiguen las políticas del comercio exterior, es contar con un sistema de transporte bien integrado y coordinado, que posea un sistema portuario organizado y eficiente para de esta manera lograr que las exportaciones lleguen a su destino con oportunidad y a precios competitivos, quedando así establecido el medio de transporte adecuado que permita lograr una diversificación de los mercados exteriores.

El incremento en el tamaño de las embarcaciones ha sido impresionante en los últimos años y es el factor a considerar en el futuro de los puertos, tanto en lo que se refiere a su ubicación como a su planeación, para que se mantengan en el nivel de servicio que de ellos es demandado.

El tamaño de los buques tiene que ver directamente -

con el tamaño de las instalaciones portuarias de modo que al ser mayores aquellos también las instalaciones lo serán, lo que trae como consecuencia un incremento en los costos, factor fundamental a considerar en la construcción de nuevos puertos y en el acondicionamiento de los existentes.

Las naves en la actualidad tienden a la especialización en el transporte de mercancías y su carga y descarga debe realizarse con la mayor rapidez que sea posible, lo que trae como consecuencia, que los puertos modernos dispongan de instalaciones y equipamiento adecuados al tipo de carga que es transportada, así como el equipo necesario y suficiente para realizar maniobras con rapidez y eficacia.

2.1.1. LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS.

Como anteriormente analizamos, un puerto es un conjunto de instalaciones, cada una con una función propia, localizado en un lugar adecuado de la costa, en la margen de un río o un lago, protegido de la acción de los elementos naturales, para proporcionar abrigo seguro a las embarcaciones, facilitar su atraque y así realizar la transferencia de las mercancías con equipamiento adecuado, personal calificado y con instalaciones propias para la protección de los bienes.

De tal forma que los puertos están llamados a desempeñar un papel estratégico para potenciar e integrar las distintas actividades económicas del país.

Los puertos son centros importantes, en donde se con-

certan los convenios comerciales, es por ello que se dice que la importancia de un puerto depende de la cantidad de productos que mueve, de la estructura del tráfico y desde luego, del valor de las mercancías transportadas a través de sus instalaciones.

El almacenamiento de carga en el recinto portuario - exige que el puerto cuente con maquinarias adecuadas para el manipuleo y transporte de la carga.

De acuerdo a las características de la carga, ésta requiere de diferentes tipos de almacenamiento, así por ejemplo te nemos a los granos como trigo, cebada, sorgo, maíz, etc., son al macenados en lugares subterráneos; las cargas delicadas o de poco volumen requieren de almacenamiento bajo techo o cubierta.

Cargas voluminosas, muy pesadas o que no sufren alteraciones debido al medio ambiente son almacenadas generalmente - en zonas cerradas sin cubierta.

Un puerto para asegurar su función de enlace con el - transporte desde el interior debe tener condiciones adecuadas pa ra recepcionar o despachar la carga y contar con vías de acceso óptimas; además el control de ingreso y salida de la carga es - una función obligatoria en todo puerto.

La complejidad de la actividad portuaria y los múltiples elementos que se integran, exigen que un puerto no solamente debe tener un conjunto de infraestructuras, instalaciones y - maquinarias, acordes de las características de su tráfico, sino además debe tener una estructura administrativa coherente y procedimientos ágiles para dar un servicio óptimo al usuario, ya -

sea propietario del buque, de la carga, o a toda empresa que intervenga en el proceso de importación o exportación.

Un puerto marítimo es un lugar en la costa que permite el enlace de las actividades realizadas en el mar con las actividades hechas en tierra, en lo que se llama la cadena del transporte marítimo, facilitando la transferencia segura de la carga por medio del ferrocarril, carretera, lanchón o buque.

Una primera función de un puerto marítimo es ofrecer al buque un lugar tan seguro como sea posible, de acuerdo a las características del lugar, para realizar las faenas de embarque y descarga de mercancías.

En casi todos los puertos mexicanos, la mayoría de los muelles con sus respectivos puentes de atraque han sido diseñados para la transferencia de carga en general entre mar y tierra, aunque frecuentemente muelles construidos hace muchos años han sido reacondicionados para estar acordes a incesantes e importantes cambios en las tecnologías del transporte y manipuleo de carga.

Un puerto marítimo tiene las siguientes funciones:

1. Servicios marítimos o náuticos.
2. Manipuleo de carga entre buque y tierra.
3. Transferencia de carga desde el muelle.
4. Almacenaje.
5. Ingreso y salida de carga al puerto.

Por ser importante examinaremos brevemente cada una de estas funciones:

1. Servicios Marítimos, esto es cuando un buque entra a las aguas controladas por el puerto desde mar abierto, su comandante debe establecer contacto con el puerto a través de la estación radial de la capitania de puerto con el fin de solicitar la autorización para ingresar al mismo y coordinar las acciones previas necesarias antes que el buque pueda atracar en el puerto.

Cuando un buque alcanza su atracadero, necesita asistencia adicional; para asegurar la facilidad de maniobrabilidad se emplean pequeñas embarcaciones fuertes denominadas remolcadores para jalar o empujar el buque hacia su posición, mientras que a tierra, personal especializado denominado "gaveros" son encargados de colocar los amarres del buque a las cornamuzas del puerto de atraque.

2. Manipuleo de carga entre buque y tierra, esto es que una vez de haber sido atracado el buque al muelle, se empezará la preparación de las maniobras del buque para iniciar cuanto antes la operación de carga o descarga de mercancías, donde intervienen los maniobristas, los estibadores y los vagoneteros entre otros.

3. Transferencia de carga desde el muelle, se realiza en el proceso de importación y exportación de la carga, la que se pueda hacer por dos vías: la directa y la indirecta.

Por vía directa se dice que la carga no tiene almacenamiento en zonas o almacenes del puerto, previo a su embarque o cuando las mercaderías bajadas del buque se depositan o estiban

directamente al camión o carros de línea para su retiro inmediato del puerto.

La carga sigue la vía indirecta cuando es almacenada en zonas o almacenes del puerto, antes de su embarque en caso de exportación, o antes de su entrega al consignatario o su representante en caso de importación.

4. Almacenaje, es un servicio fundamental que debe brindar un puerto a los usuarios a fin de mantener segura la carga en el puerto mientras se cumplen los trámites aduaneros previos al retiro o embarque de la carga, tiempo que no debe prolongarse excesivamente por ser almacenamiento en tránsito.

Un puerto debe ofrecer una capacidad de almacenamiento que corresponda a la demanda de los usuarios; la capacidad no es limitada y depende no solamente de la cantidad de carga a almacenar, de sus características físicas y necesidades específicas, por ejemplo la carga peligrosa o delicada, sino también de la duración promedio de la estada de la mercadería en el puerto

5. Ingreso y salida de la carga al puerto, para el buen funcionamiento de un puerto, es necesario que la capacidad de recepción y entrega de las mercaderías estén de acuerdo con la demanda, es decir por ejemplo en el caso de carga de importación el flujo de evacuación no corresponde al flujo de llegada de la carga almacenada por lo que aumentará y podrá eventualmente ocasionar casos de congestión portuaria.

Para asegurar que la función de recepcionar y entregar mercaderías se efectúe eficientemente, es necesario contar -

con una buena coordinación entre las entidades administrativas, los procedimientos empleados en control, las facilidades físicas y la capacidad de los medios de transporte terrestre.

Así los puertos mexicanos ocupan un papel preponderante en el desarrollo de nuestro país impulsando cada una de las áreas de nuestra economía.

En este esquema se da el desarrollo portuario, el que debe entenderse como parte del fenómeno económico general, por tanto no puede darse aislado y desvinculado de los problemas más agudos de un país; por lo que debe pensarse en la estrecha vinculación subsistente entre el esquema productivo y el sistema portuario que le sirve de apoyo.

Al puerto concurren los modos de transporte terrestre que lo interconectan con su zona de influencia y al propio tiempo, ofrece la posibilidad de que en sus inmediaciones se establezcan industrias que transformen las materias primas en productos de alta densidad económica, los que por el modo y volúmenes de su producción, se logran ahorros substanciales que permite lanzarlos a precios de competencia al mercado internacional, utilizando para ello todas las formas del transporte, especialmente el marítimo.

Los puertos se convierten en importantes puertas de salida de excedentes o de entrada de productos insuficientes para apoyar el desarrollo del país dentro de un marco de referencia en que deben quedar definidas metas, objetivos y políticas económicas y sociales.

La existencia de un puerto propicia el establecimiento de flujos de mercancías y la implantación de actividades comerciales, es el acceso directo a los mercados internacionales. Sin embargo Federico Ortiz señala que: "México, como todo país en desarrollo, afronta el agudo problema del desequilibrio en su comercio exterior por el escaso y deficiente transporte marítimo y las inadecuadas y antiguas instalaciones portuarias" (20) .

Por lo anterior se sugiere para el buen funcionamiento de los puertos mexicanos y puedan operar en gran escala, que las maniobras de carga y descarga se realicen con rapidez y que sean económicas, que se busquen procedimientos y sistemas de abastecimientos en los costos de operación y sobre todo que exista una ampliación y modernización de las actuales instalaciones y simplificación de los trámites.

2.1.2. CLASIFICACION DE LOS PUERTOS.

En un puerto se llevan a cabo múltiples actividades para el desarrollo económico del país, estas actividades se realizan dentro del propio puerto (en los barcos, muelles, bodegas, etc.) o fuera de él (antepuerto, mares, ríos, lagos, etc.), por lo que es importante hacer una clasificación para conocer la función de cada uno de ellos:

- a) desde el punto de vista físico se comprende a los puertos naturales y puertos artificiales;

(20) ORTIZ JR, Federico, Los puertos mexicanos, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1976, P. 13.

b) por el influjo de las corrientes marítimas y las mareas en: puertos abiertos y puertos cerrados;

c) por su situación en las costas y ríos en: puertos marítimos, puertos interiores y puertos fluviomarítimos.

A) Desde el punto de vista físico se considera la naturaleza de la protección de las instalaciones:

1. Se consideran puertos naturales, si la conformación de la costa proporciona una adecuada protección de los actos del oleaje de las instalaciones portuarias y existen las profundidades necesarias para permitir la navegación de las embarcaciones; un ejemplo de puerto natural es el de Guaymas, Sonora.

2. Puertos artificiales son aquellos en que se hace necesario construir las obras de protección (rompaolas o escolleras), los dragados y los rellenos para las áreas de desarrollo terrestres de las instalaciones; siendo ejemplo de puertos artificiales: Ensenada, Baja California, San Pedrito, Manzanillo y Veracruz.

Un puerto será artificial en mayor o menor grado, ya que siempre habrá necesidad de realizar algunos trabajos para adecuar el lugar a los requerimientos que imponga la naturaleza.

B) Por el influjo de las corrientes marítimas y las mareas, se clasifican en:

1. Puertos abiertos son los que reciben la influencia de las mareas y las corrientes marítimas.

2. Puertos cerrados son los que están bajo el influjo de las mareas y controlan sus niveles de agua con esclusas

que solo se abren durante el tiempo en que ésta es superior a otro nivel.

c) Por su situación en las costas y ríos, los puertos se clasifican en:

1. Puertos marítimos son los que están localizados en las costas, protegidos artificialmente o en forma natural, del flujo directo del oleaje y las corrientes marinas, como es el caso de Mazatlán, que es un puerto protegido artificialmente, Guaymas y Acapulco, que son protegidos en forma natural.

2. Puertos interiores son los que se construyen en la ribera de un río (fluviales). En México los puertos fluviales no son relevantes, pese a que en el sureste del país existen importantes corrientes. Los puertos interiores localizados sobre la margen de un río son los llamados fluviales y si se localizan en la margen de un lago se les denomina lacustres.

También son puertos interiores aquellos que se establecen en la margen de un canal construido tierra adentro.

3. Puertos fluvio-marítimos son los que se localizan en la ribera de un río y reciben el influjo de las mareas, como Coatzacoalcos y Lázaro Cardenas, sobre el río Balsas en el límite de los Estados de Michoacán y Guerrero.

Otra clasificación importante de los puertos es la siguiente:

a) comercial, en los que se incluyen los puertos petroleros, los minerales y los graneleros;

b) Pesquera;

c) Turística y

d) la Industrial.

a) Puertos comerciales, son aquellos que consideran - la naturaleza de su función económica, así los puertos que tienen una mayor participación en el manejo de mercancías son: Ensenada y San Carlos, ambos en la península de Baja California; Mezatlán y Guaymas en el noroeste del país; Manzanillo, Colima; - Acapulco, Guerrero; Salina Cruz, Oaxaca y Puerto Madero Chiapas, en la costa del Océano Pacífico. Por lo que hace al Golfo de México: Tampico, Tamaulipas, en las márgenes del río Pánuco; Veracruz y Coatzacoalcos en el Estado de Veracruz; Progreso en la - costa norte de la Península de Yucatán y Puerto Morelos en el Cár ribe.

1. Puertos petroleros, son los que reciben o envían - crudos o derivados para que sean transformados o distribuidos en su zona de influencia como Ciudad Madero, Tamaulipas, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, de este último se distribuyen derivados de petróleo a los puertos del Pacífico donde existen instalaciones especializadas de recepción y almacenamiento, como en - Mezatlán y Guaymas.

El desarrollo del país ha exigido la distribución de grandes volúmenes de derivados del petróleo, lo cual se ha logrado a lo largo de las costas con gran eficiencia, al disponerse - de terminales que permiten su envío y recepción como en Baja California, con la monoboia de Rosarito que permite el amarre de - los buques y sirve como soporte del ducto a través del cual los derivados del petróleo fluyen del barco a tierra por medio de -

una tubería sumergida en el mar y en donde las embarcaciones realizan sus operaciones sin la protección de una obra portuaria.

2. Existen en los puertos instalaciones altamente mecanizadas, dedicados al manejo de minerales como la de Coatzacoahuila a través de las cuales se exportan importantes volúmenes de azufre a granel y líquido; las de Pajaritos que reciben rocas fosfóricas; las de la Isla de San Marcos, donde se explota el yeso; las de la Isla de Cedros, Baja California para la carga de sal en embarcaciones de gran tonelaje para la exportación hacia otros países; otros como los de Tampico para la exportación de algunos metales y minerales.

No obstante los volúmenes manejados a través de todas estas instalaciones, tienen un impacto pobre en la economía nacional, por el poco valor intrínseco que tienen dichos productos.

3. Puertos graneleros son aquellos cuya actividad importante lo es el manejo de productos granulares agrícolas, cuentan con instalaciones tanto para el almacenamiento como para el manejo de granos. En algunos puertos del país se han construido instalaciones de esta naturaleza como las de San Carlos, Baja California Sur; Guaymas, Son. y Veracruz, Ver. siendo totalmente mecanizadas de modo que permiten el transbordo de granos en grandes cantidades y con altas eficiencias.

b) Puertos pesqueros son los que la actividad portuaria fundamental es la pesca, complementada con plantas industriales que procesan o congelan los productos capturados en el mar.

Desde el punto de vista pesquero, los puertos en don-

de esta actividad tiene un gran impacto, están localizados cerca de las áreas donde las capturas sean más abundantes o existen especies de alto valor comercial.

Por lo que hace a la actividad turística ligada con los puertos del país, se da en dos corrientes: la proveniente del exterior en yate y cruceros, y la nacional que se da fundamentalmente a través de los transbordadores que participan en gran medida del movimiento de carga de cabotaje y por las facilidades que ofrecen para el intercambio de mercancías y personas, son poderosos medios de integración de todos los órdenes, juegan un importante papel en la integración territorial, político, social y cultural de algunas regiones del país, de ahí que las rutas que unen los puertos del continente y los de la península de Baja California, así como las que unen al continente con las Islas de Cozumel y Mujeres en Quintana Roo, resultan básicos en el desarrollo de esas regiones y por ende del país.

La infraestructura con la que México cuenta para atender cruceros es ya importante, se tienen muelles especializados para ese tipo de navegación turística en Ensenada, B.C., Pichilingue, B.C.S., Puerto Vallarta, Jal. y Acapulco, Gro..

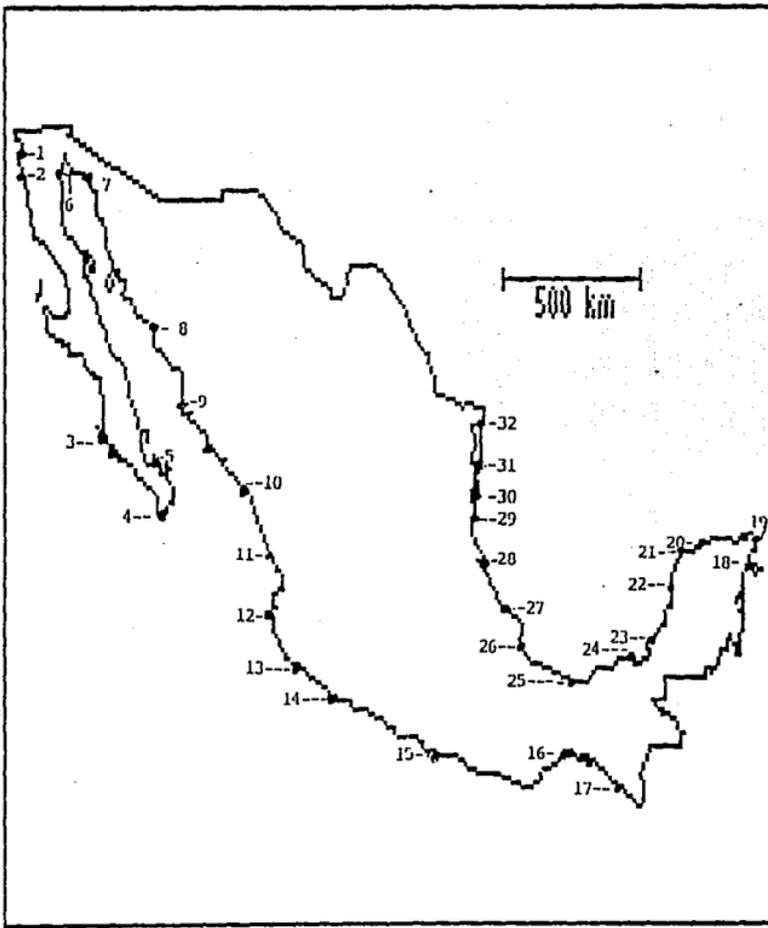
d) Puertos industriales son los que a través de sus instalaciones sirven a las industrias establecidas en sus inmediaciones y que los aprovechan para mover grandes volúmenes de materias primas, insumos o sus productos manufacturados. En México, el más desarrollado de los puertos industriales es Lázaro Cárdenas en la costa del Pacífico Sur, ligado a la siderúrgica -

como actividad más relevante.

Actualmente los puertos industriales tienen una gran perspectiva en su desarrollo con planes muy amplios para el progreso del país.

Concluyendo diremos que por las características que presentan cada uno de los puertos en nuestro país, éstos son de propósitos múltiples para el beneficio del trabajador que dependiendo de su capacidad podrá participar en este ramo.

En la siguiente figura se representan a los puertos mexicanos con sus principales actividades, ilustrando con ello la clasificación anterior.



UBICACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS, CONFORME A LA
ILUSTRACION ANTERIOR.

- | | | | |
|------|--------------------|------|-----------|
| 1.- | EL SAUZAL | 28.- | TUXPAN |
| 2.- | ENSENADA | 29.- | TAMPICO |
| 3.- | SAN CARLOS | 30.- | ALTAMIRA |
| 4.- | CABO SAN LUCAS | 31.- | LA PESCA |
| 5.- | LA PAZ-PICHILINGUE | 32.- | MEZQUITAL |
| 6.- | SAN FELIPE | | |
| 7.- | PEÑASCO | | |
| 8.- | GUAYMAS | | |
| 9.- | TOPOLOZAMPO | | |
| 10.- | MAZATLAN | | |
| 11.- | SAN ELAS | | |
| 12.- | PUERTO VALLARTA | | |
| 13.- | MANZANILLO | | |
| 14.- | LAZARO CARDENAS | | |
| 15.- | ACAPULCO | | |
| 16.- | SALINA CRUZ | | |
| 17.- | PUERTO MADERO | | |
| 18.- | ISLA COZUMEL | | |
| 19.- | PUERTO MORELOS | | |
| 20.- | PROGRESO | | |
| 21.- | YUKALPETEN | | |
| 22.- | CAMPECHE | | |
| 23.- | CIUDAD DEL CARMEN | | |
| 24.- | DOS BOCAS | | |
| 25.- | COATZACOALCOS | | |
| 26.- | EL OSTION | | |
| 27.- | VERACRUZ | | |

PUERTO	ACTIVIDAD			
	CON.	PESO.	TUR.	IND.
EL SAUZAL		X		
ENSENADA	X	X	X	
SAN CARLOS	X	X		
C.S. LUCAS			X	
LA PAZ		X	X	
SAN FELIPE		X		
PEÑASCO		X		
GUAYMAS	X	X	X	
TUPOLEO.	X	X		
MOZATLAN	X	X	X	
SAN ULAS		X	X	
P. VALLARTA			X	
MANZANILLO	X	X		
L. GARDENAS	X			X
ACAPULCO	X		X	
SALINA CRUZ	X	X		X
P. HADERO	X	X		

PUERTO	ACTIVIDAD			
	CON.	PESO.	TUR.	IND.
MEZQUITAL		X		
LA FISCAL		X		
ALTAMIRA				X
TAMPICO	X	X		X
TUXPAN	X	X		
VERACRUZ	X			
OSTIUM				X
CUATZ. PAJ.	X			X
DOS LUCAS				X
C. DEL CAR.		X		
CAMPICHE		X		
YUCALPETEN		X	X	
P. PROGRESO	X			
P. MORELOS	X			
CHUMEL			X	

2.1.3. PLANEACION PORTUARIA

Los puertos son un conjunto de estructuras que requieren de fuertes inversiones para su construcción, operación y mantenimiento, de ahí que la posibilidad de construirlos se debe tomar en cuenta, por tanto, los factores producto de la estrategia de desarrollo económico del país, propiciando el uso más racional de los recursos financieros para lograr el máximo beneficio social y económico.

Un puerto como núcleo de instalaciones y servicios, será eficiente en la medida que cuente con aquellas que le permitan mover la carga en una u otra dirección a la que tengan los modos de transporte terrestres que a él concurren. La magnitud de las instalaciones portuarias estará en función del tipo y de los volúmenes de mercancías que vayan a moverse por éste, considerando que algunos tonelajes requieren instalaciones que permitan un flujo continuo de carga como lo son los minerales, los crudos y algunos otros productos que requieren instalaciones por lo general muy especializadas, sin perder de vista que existen otros cargamentos que son estacionales, principalmente los productos agrícolas, que inciden en los puertos durante una cierta época del año.

Un puerto nuevo generalmente se construye para producir un desarrollo explosivo del área en que se encuentra ubicado actuando como base determinante del desarrollo regional, hasta que la zona alcanza el suficiente desarrollo, es entonces que, la importancia del puerto queda en función de la economía regional

transformandose en un conjunto de instalaciones condicionados mediante el desarrollo de la región a la que sirve.

El establecimiento de un puerto en un país en vías de desarrollo debe estar acorde con la disponibilidad de recursos, de manera que su función de los resultados del estudio de factibilidad se tomará en cuenta primero, la posibilidad de apoyar las terminales existentes con nuevas instalaciones para satisfacer la demanda actual y solo se construirán nuevos puertos cuando sea necesario dar respuesta a los requerimientos de desarrollo, coordinadamente con los otros sistemas de transporte.

Los puertos al igual que los aeropuertos o las terminales de servicio público de carga o pasajeros, disponen de una serie de instalaciones y sistemas integrados con instituciones que proporcionan un gran número de servicios a los barcos, a la carga o a los pasajeros, a efecto de facilitar su llegada y salida, así como la ejecución de actividades propias de sus funciones.

Las principales instalaciones de un puerto son:

INSTALACIONES MARITIMAS

1. Balizas de las rompeolas.
2. Balizas de enfilación.
3. Boyas.
4. Luces de posición en los muelles.
5. Escolleras.
6. Calado del canal de navegación.
7. Calado de la dársena.

8. Muelles de atraque.
9. Bodegas.
10. Cobertizos.
11. Patios.
12. Caminos circulatorios interno.
13. Vías de ferrocarril.
14. Sistema de emergencia eléctrica.
15. Sistema de iluminación.
16. Sistema y equipo contra incendio.
17. Sistema para agua.
18. Edificios administrativos y terminales.
19. Instalaciones especializadas.
20. Estructuras delimitatorias.
21. Casetas de vigilancia.

Las autoridades mexicanas, al igual que en todos los países para recuperar las inversiones y principalmente para cubrir los gastos de reparación y mantenimiento de las instalaciones y los correspondientes a la prestación de los servicios, establecen cobros llamados derechos, que básicamente son tres:

1. Derechos de puerto, que en términos generales corresponden al uso de las instalaciones marítimas.
2. Derechos de atraque, corresponden al uso de instalaciones como la Cársera y los muelles.
3. Derechos de muellaje, se da por el uso de las instalaciones terrestres.

En la actualidad los puertos se construyen para permitir la realización de las más variadas actividades marítimo-terrestres, en las que destacan por su importancia: las comercia-

les, las industriales, las pesqueras y las turísticas, bien se -
den individualmente para tener así los puertos especializados o
que se presenten simultáneamente en áreas destinadas al mismo re -
cinto, constituyéndose en la que se conoce como puertos de propó -
sitos múltiples.

Los puertos desde el punto de vista de la ingeniería,
son un conjunto de estructuras que realizan una función básica -
bien definida y que agrupadas permiten lograr los índices de al -
ta eficiencia que son requeridos en toda unidad de producción, -
siempre que para ello cuenten con el equipo y el personal adecua -
damente capacitado.

Los componentes de un puerto se identifican en dos -
grupos: El infraestructural y el supraestructural.

La infraestructura portuaria la componen las instala -
ciones físicas, tales como las estructuras que le dan protección
y que permiten las maniobras de las embarcaciones en aguas calma -
das, así como los que permiten su atraque, el almacenamiento de
la carga, los servicios generales (el agua, la energía eléctrica
el teléfono, etc.); el señalamiento portuario para dar seguridad
a la navegación; los enlaces terrestres (carreteras y ferrocarrí -
les), etc., siendo su carácter estático.

Los componentes de carácter supraestructural, son los
elementos que permiten realizar el trasbordo y manejo de la car -
ga dentro del puerto como son: la maquinaria, el equipo, así co -
mo los recursos humanos (operacionales, administrativos y de al -
ta dirección), tales componentes tienen carácter dinámico.

En el caso de un sistema de transporte, su planeación debe concebirse de manera tal que cumpla en forma eficaz con la tarea impuesta como el dar servicio a los otros sectores de la producción, de modo que no se convierta en una limitante del proceso y desarrollo, toda vez que se coincide en señalar que el sistema de transporte juega un papel causal en el desarrollo e influye de modo determinante en el proceso integrador.

La planeación del sistema de transportes estará en función de lo que se produce, del modo de como se produce y, de la demanda de los bienes tanto en la etapa actual como la que se da en el plazo medio y en el plazo largo.

La necesidad de contar con el proyecto para un puerto nuevo, completar las instalaciones existentes o modificarlas para adecuarlas a las nuevas necesidades, es producto de requerimientos como pudieran serlo, entre otros los siguientes:

a) la necesidad de abrir una puerta a través de la cual se establezca el comercio; o bien construir nuevas instalaciones, si existe la perspectiva de incrementarlo.

b) el establecimiento de industrias en las inmediaciones del puerto, bien que éstas sean nuevas o que se hayan reubicado y que contribuyan con nuevos tonelajes al movimiento de carga por las instalaciones portuarias.

La construcción de un puerto, la ampliación de sus instalaciones o la modernización de las existentes debe fundamentarse en consideraciones cuyo análisis lleve a resultados concretos, como lo es el conocimiento de los costos y los beneficios -

que pueda proporcionar; por lo que los proyectos portuarios de -
ben estar acordes con las políticas de desarrollo económico y so-
cial, con el fin de que las inversiones sean aplicadas con base
en un esquema de metas y objetivos perfectamente definidos.

Un puerto o sistema portuario se planea bajo las ba-
ses de la operación, esto es, para que al funcionar satisfaga to-
dos los requerimientos que le son impuestos por su zona de inte-
resante influencia.

Con el conocimiento de los tipos de producción y los
volúmenes de mercancías por transporte por la vía marítima, se -
estará en la posibilidad de definir la naturaleza de los tráfi-
cos de altura o cabotaje.

Es evidente que un puerto en un país altamente indus-
trializado tendrá características diferentes a los que puede te-
ner un puerto en un país de escaso desarrollo. Las diferencias -
se hacen más evidentes en cuanto a la consideración de los nive-
les de inversión en uno y otro caso, tanto en la construcción de
instalaciones como en el equipamiento y mecanización empleada y
en la organización del trabajo.

Por lo que hace a las instalaciones del puerto, su dí-
seño se realiza en función de las características de los carga -
mentos y los volúmenes que vayan a ser transportados, así como -
del modo que vayan a ser transferidos y transbordados entre los
modos de transporte.

En fin, para planear un puerto de los llamados comer-
ciales debe tenerse presente el tipo de puerto que se desea y en

consecuencia un centro de distribución o un centro de transferencia, para ello habrá que adecuar no solo la infraestructura, sino también la supraestructura administrativa para que los cargamentos fluyan desde el lugar en que se produzcan hasta el lugar en que serán consumidos.

El tamaño del buque y sus características determinan el tipo de equipamiento que es necesario contar en el puerto para la carga y descarga. El no contar con el equipamiento necesario y adecuado puede propiciar la demora del buque y por consiguiente una mayor estadía en el puerto, con las consecuencias de encarecimiento de los productos en su transferencia de tierra a buque y viceversa.

Existen aspectos que dan sentido institucional a dependencias gubernamentales y organismos involucrados en la planeación portuaria y que se anotan como sigue:

- Administración portuaria:
 - . Organización (de la administración portuaria).
 - . Procedimientos administrativos y contables.
 - . Reglamentación.
 - . Equipamiento portuario.
- Operaciones portuarias:
 - . Procedimientos operacionales.
 - . Servicios portuarios.
 - . Uso de la maquinaria adecuada.

La realización de un proyecto, como lo es la construcción de un puerto, por lo general no se lleva a cabo en forma to

tal sino por etapas, construyendo inicialmente las obras básicas de protección y las instalaciones mínimas que sean demandadas de manera que desde un principio deberá preverse la existencia de áreas para la ampliación futura de las instalaciones.

En general cuando se toma la decisión de construir un puerto, debe tenerse especial cuidado de dejar un amplio margen entre éste y la Ciudad a fin de que las instalaciones portuarias no se vean ahogadas en poco tiempo por el crecimiento de aquella

El sitio o los sitios escogidos para establecer un de terminado puerto, deben estar protegidos de la acción del oleaje considerar los posibles volúmenes de dragado y buscarle el mejor aprovechamiento en el relleno de zonas pantanosas y que las determinadas áreas de tierra para el establecimiento de las instalaciones portuarias sean lo suficientemente grandes para permitir su desarrollo en el futuro.

La planeación de un puerto debe considerar los factores siguientes:

- a) que proporcione abrigo seguro a las embarcaciones que lo escalen, bajo cualquier condición meteorológica.
- b) Permita un atraque seguro.
- c) Tenga instalaciones para el almacenamiento de cargas.
- d) Disponga de macanizaciones para lograr la transferencia de la carga de un modo de transporte a otro o de los modos de transporte a los sistemas de regulación como patios y bodegas.
- e) Proporcione servicios generales para las embarcaciones que arribaran al puerto, tales como agua, combustible, telecomunicaciones, etc..

- f) Accesos adecuados para la existencia de transporte que concurren al puerto.
- g) Infraestructura para la construcción, reparación y mantenimiento de las embarcaciones.

2.1.4. LAS ZONAS FRANCAS.

Como anteriormente analizamos, los puertos tienen distintas clasificaciones todos ellos importantes y con una misión determinada de la transportación pesquera, comercial, turística e industrial; es conveniente ahora conocer el trámite que se le da a las mercancías de una manera ágil para que éstos lleguen a su destino final sin esperar tanto tiempo en el puerto y sobre todo sin tantos trámites, por ello se crea las Zonas Francas.

Desde los primeros estudios y reflexiones para el diseño y concepción de la empresa de Servicios Portuarios, se veía la conveniencia de establecer además un sistema de facilidades en el manejo de las mercancías de exportación e importación, que otorgara una amplia agilidad en la recepción y entrega, a efecto de reducir la estadía de los barcos en los puertos, que constituía uno de los principales factores de encarecimiento de la entrada de los barcos en los puertos, a consecuencia de la lentitud de los trámites y manejos a que eran sometidas las mercancías, principalmente en el renglón aduanero, lo que originaba retraso en las operaciones.

Después de prolongadas pláticas con la Dirección General de Aduanas, los técnicos de ésta y los funcionarios de la Comisión de Puertos, llegaron a la conclusión de que era necesario

establecer un área donde el manejo de las mercancías se llevara a cabo sin interrupción, se almacenara con un programa preestablecido y tuviera el control adecuado, a efecto de que en momento de la recepción y entrega de las mercancías a los buques, solamente interviniera la vigilancia, para evitar el contrabando.

La zona del puerto con las características señaladas lógicamente debería estar adecuadamente protegida y disponer de los elementos y sistemas necesarios para que dicha protección fuera efectiva e inspirara la confianza necesaria en los usuarios de que las mercancías no sufrirían mermas, deterioros, sustracciones o cualquier otro daño que afectara los intereses de sus dueños.

El área destinada a los fines indicados y con las características señaladas, se le llamó Zona Franca.

La primera Zona Franca de nuestros puertos, se estableció en el puerto de San Pedrito de la jurisdicción del puerto de Manzanillo, Colima.

Estas facilidades para el manejo de mercancías, así como otras operaciones que se efectuaban sin la intervención directa aduanera en otros puertos, es quizá el antecedente más claro y exacto de las Zonas Francas que operan actualmente en nuestros puertos.

Las Zonas Francas son mecanismos jóvenes aún para poder reflejar toda la trascendencia de su efectividad. Debemos tener presente que falta apreciar cuáles son sus efectos a mediano plazo y queda por delante saber si en largo plazo, lo que hoy pa

rece tan favorable, no sufrirá cambios que lo hagan inutilizable o por el contrario, estamos aún lejos de ver sus mejores frutos.

Será necesario acumular cierta cantidad de información tanto de tipo cuantitativo como de carácter cualitativo para poder determinar cuál es la orientación futura para la optimización de las Zonas Francas que se ha establecido para asegurar y agilizar los trámites de estancia de las mercancías en los recintos portuarios dándole una rápida salida que, la que normalmente hubiera tenido si éstas se almacenaran hasta que pudieran despacharse, mejorando así la operación de los puertos y estimular el comercio exterior del país.

2.1.5. ZONA DE INFLUENCIA (HINTERLAND DEL PUERTO).

Es indudable que los puertos como cualquier otra entidad que participa en el comercio de mercancías y servicios, operan en un mercado de oferta y demanda y consecuentemente están sujetos a la competencia, el grado de ésta se da en función de la situación geográfica que determina el que pueda o no ofrecer alternativas en el movimiento de las cargas que se reciben o envían; de ahí que las características de la competencia de los puertos de la zona o área en que se generan los movimientos de carga, sea también un factor determinante en el tráfico marítimo por lo que es importante aclarar que la región terrestre de la cual o hacia la cual se orienta el flujo de los productos que se mueven por un puerto, se le denomina "Hinterland".

Geográficamente entendido el Hinterland del puerto, -

es la zona en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven por el puerto y está delimitada por la amplitud del sistema de comunicaciones interiores que le sirven; toda vez que cada tipo de producto o grupos de éstos le otorgan un Hinterland parcial y la suma de todos ellos aumenta o disminuye de acuerdo con la oferta y la demanda, caracterizándolo como una área dinámica cuya magnitud está dada por las sumas de las áreas tributarias del puerto.

Lo normal es que la carga que se genera dentro del espacio del Hinterland del puerto, deban moverse a través de éste y esto sucederá en condiciones normales, siempre que el sistema del transporte terrestre se desarrolle en función de interrelacionar los centros productores y consumidores en el puerto y el sistema de transportación marítima.

El anterior proceso que a simple vista parece tan lógico, en la realidad mexicana no siempre se presenta porque desgraciadamente el desarrollo de las comunicaciones terrestres y marítimas, no siempre responden a este propósito, de ahí que la tendencia del desarrollo del Hinterland de los puertos sea un factor determinante para que puedan o no manejarse las cargas a través de ellos.

2.1.6. AUTORIDADES PORTUARIAS.

Para llevar a cabo el tránsito de mercancías por un puerto se debe cumplir con una serie de regulaciones y actividades de distintas órdenes, que requieren de una adecuada coordinación

ción, para tener un buen servicio y lograr la utilización eficaz de los bienes portuarios, para esto en el puerto se encuentran reunidos las siguientes entidades y autoridades con tareas definidas.

Autoridades que reciben los buques:

a) Sanidad Internacional. El médico de Sanidad Internacional de la Secretaría de Salud, es la primera autoridad que sube al buque; mientras está a bordo permanece en el mástil de proa una bandera amarilla y su visita tiene por objeto inspeccionar la salud de los pasajeros, de la tripulación y la higiene de la carga procedente de otros países, solicita los certificados de vacunación, decratización, controlando así la higiene en los puertos para evitar que se transmitan enfermedades, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Código Sanitario de las vías de comunicación y transporte.

Una vez que el buque ha pasado sin novedad la visita de sanidad internacional, se da la señal para que se lleve a cabo la "libre plática", o en su defecto, se declara en cuarentena por lo cual el buque deberá quedar fondeado en un lugar para esta fin.

La "libra plática" consiste en la visita de las autoridades portuarias al barco, para darle la autorización de arribo al puerto, y empezar a preparar las maniobras de carga y descarga.

b) Aduana Marítima de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Una vez que la nave recibe la visita de Resguardo

Adunzal se solicita el despacho del puerto anterior el manifiesto de carga o declaración de arribo en lastre, la lista del "rancho", la lista de pasajeros y la lista de efectos personales de la tripulación.

Asimismo se establece una vigilancia con el propósito de evitar que haya venta de artículos, sellando, si así fuera el caso, los compartimientos en los que se localicen. Concluidas todas las actividades del buque en el puerto, se quitan los sellos

c) Sanidad animal y vegetal de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos. Son los encargados de aplicar la Ley Federal de Sanidad Fitopecuaria, la cual establece que los transportes marítimos que lleven mercancías utilizadas en el ramo agropacuuario, deberán cubrir los requisitos sanitarios que determine la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (lista de rancho e inspección a bordo).

Con el objeto de evitar la introducción de plagas y enfermedades en plantas y animales, las autoridades sanitarias exigen llenar los requisitos vigentes en la materia, fijan prohibiciones o limitaciones para la importación-exportación, tránsito o transporte de vegetales y animales.

d) Migración. Es una dependencia de la Secretaría de Gobernación que interviene en los casos de internación o estancia en el país, tanto de los pasajeros como de la tripulación del buque, aplicando las disposiciones de la Ley General de Población y Ordenamientos Legales sobre la materia.

Durante la visita de inspección al buque los servi -

cios migratorios exigen los siguientes documentos:

- Lista de tripulantes y pasajeros.
- Pasaportes o documentos de identificación.

Los anteriores son las principales autoridades responsables de que el buque permanezca dentro del puerto para la carga o descarga.

2.2. TRABAJADORES PORTUARIOS.

Haciendo nuevamente un análisis histórico, diremos que fué Hernán Cortés, en su primer viaje a la metrópoli, el que por primera vez trajo a muchos marineros y operarios para laborar en costas mexicanas, los que hicieron trabajos relacionados a las actividades portuarias como la carga y descarga de mercancías a las naves que partían o llegaban; iniciándose el concepto de trabajador portuario y la importancia que tiene para el apoyo de la economía nacional.

El vigor físico del trabajador portuario resulta ser el factor de mayor importancia, seguido de la habilidad y destreza para alcanzar mejores logros en la actividad realizada.

La actividad portuaria en México tiene gran importancia ya que a través del transporte marítimo y por lo tanto de los puertos se manejan grandes cantidades de mercancías a nivel nacional e internacional; de ahí que los servicios proporcionados por nuestros puertos sean de alta calidad, lo que implica que los trabajadores portuarios estén capacitados y en permanente actualización para competir con los mejores del mundo.

El trabajo de maniobras en los puertos requiere de conocimientos, experiencia y sobre todo de un alto sentido de responsabilidad; además que el uso de maquinarias y el equipo utilizado exige capacitación y entrenamiento tanto para sus operaciones como para el mantenimiento y reparación.

Se considera que los trabajadores de puerto, se iniciaron en esta actividad por medio de permisos para realizar maniobras, otorgados a las organizaciones en los puertos mexicanos sin embargo, básicamente fueron permisos que reconocieron actividades que con anterioridad se venían realizando en las distintas áreas de trabajo en cada puerto. Los permisos o autorizaciones - para operar, fueron otorgados por diferentes secretarías, en distintas épocas.

La facultad Constitucional del Poder Ejecutivo Fede-ral para otorgar autorizaciones y permisos a los particulares pa-
ra prestar servicios públicos de maniobras en los puertos en zo-
nas marítimas bajo jurisdicción Federal y sujetos a la autoridad
portuaria, se ejerció en favor de las organizaciones de trabaja-
dores, en razón de que originalmente eran ellos los que física-
mente ejecutaban los trabajos que se requerían en el manejo de -
la carga ya para dispositarla o extraerla de las bodegas de los -
barcos, depositándola en las lanchas, pangas o chalanes y trans-
portarlas a las playas o muelles, de donde eran transferidas a -
los almacenes o a las unidades de transporte terrestre.

La delimitación del área a que debía corresponder la prestación del servicio en muchos casos fué controvertida, en ra

zón de que ciertos tipos de carga exigían variaciones en los procedimientos tradicionales que con el uso y la costumbre propiciaron el que se esgrimieran derechos de posesión de discutible origen. También se dió el caso, de que debido a la estacionalidad de movimiento de carga en el puerto, o durante el periodo de la escasez de trabajo, los miembros de las organizaciones permisivas se dedicaban a actividades diferentes, dando oportunidad con su ausencia a la participación de trabajadores no miembros, o pertenecientes a otros campos de acción, intervención que con el tiempo creó ciertos derechos para el trabajador sustituto.

Comúnmente se llegaba a prestar el caso de que una organización aceptara ser sustituida en la ejecución del trabajo por personal contratado por los usuarios, a cambio de una cuota por "dejar hacer", lo que provocó con el tiempo que en algunos puertos se perdieran derechos y se presentaran situaciones conflictivas. La forma más usual de regularizar una situación como las señaladas, era recurriendo ante la autoridad marítima, generalmente con el Capitán del puerto, para plantear dicha situación conflictiva, a efecto de que éste levantara las actuaciones correspondientes y las pusiera a consideración de la autoridad superior inmediata.

Cuando la autoridad establecía que un radio de acción debía corresponder a una organización o grupo de trabajadores y en forma expresa o implícita, se le autorizaba su ejecución, recurriendo normalmente ante la autoridad tarifaria, para que se les otorgaran las cuotas que debían cobrar en cada caso.

El movimiento de la carga en los puertos está sujeto a cambios muy bruscos, lo que origina que la actividad sea escasa en unos periodos y en otros llegue a niveles de gran intensidad, esto provoca por una parte, que el personal y el equipo no sean suficientes en unos casos y excesivos en otros.

Cuando se presentaban los periodos de gran actividad las organizaciones de trabajadores invitaban a participar en el trabajo a personal no miembro de la organización, circunstancia que generó con el tiempo una participación amplia de trabajadores eventuales, al grado de provocar que, en muchos casos, los socios básicamente se concretaran a supervisar el trabajo, organizar las cuadrillas y controlar la maquinaria y el equipo, dejando la ejecución física de las maniobras a los sustitutos de los socios.

Lo más grave de este proceso, se presentó con algunas excepciones, cuando esta sustitución se degradó al extremo de convertir a estos trabajadores eventuales en ejecutantes permanentes de las maniobras, a cambio de un pago convencional so pena de no darles oportunidad en los trabajos futuros.

Cuando la demanda de trabajo superaba la oferta, los socios encargados de seleccionar al personal, establecían condiciones a los sustitutos eventuales para la participación en el trabajo, dándose en muchos casos, el hecho de exigir ciertas cantidades, a cambio de preferirlos sobre los que no estaban conformes a "comprar la oportunidad en el trabajo".

Estos trabajadores eventuales no socios de las organi

saciones recibieron el nombre de "pernos" en el Pacífico y "cuijas" en el Golfo, o simplemente "eventuales".

Las tarifas de las maniobras eran relaciones de cuotas autorizadas, con las especificaciones para cada una de las circunstancias más comunes que podrían presentarse en la ejecución de las maniobras, a efecto de establecer las diferentes formas de recargos en que podrían incurrirse.

Al respecto del salario de los trabajadores portuarios, nos indica el artículo 270 de la Ley Federal del Trabajo que "el salario puede fijarse por unidad de tiempo, por unidad de obra, por el peso de los bultos o de cualquier otra manera pagándose directamente al trabajador.

En la totalidad de los puertos las actividades laborales estaban fraccionadas en su relación, por la participación de diversos gremios de maniobristas que se dividían el área portuaria en múltiples radios de acción con sus correspondientes maniobras, tarifas y sistemas de cobro.

En general en los puertos se pueden señalar tres períodos que caracterizan la prestación de los trabajadores:

- un primer período que se singulariza por la contratación libre;
- el segundo que se caracteriza por la contratación colectiva a base de convenios y;
- el tercer período, que se inicia propiamente en el Gobierno del Presidente Lázaro Cárdenas, en el cual la contratación se sujetaba al uso de tarifas controladas por la autoridad Federal, sistema que continúa hasta nuestros días.

Con la creación de la empresa de Servicios Portuarios,

se establece la firma del contrato colectivo del trabajo, con la unión de estibadores y jornaleros, en virtud que por primera ocasión una organización de trabajadores portuarios se enfrentaba a la elaboración de un documento legal que tuviera todas las ventajas que siempre ambicionaron tener y que nunca habían logrado hacer realidad por los acontecimientos señalados con anterioridad.

Las empresas portuarias, al hacer efectivas las prestaciones establecidas por la Ley, constituyen un importante avance para las condiciones de vida de los trabajadores portuarios.

Es importante destacar como una síntesis de este punto del tema, que reconociendo los avances en sus derechos y sintiéndose protegido por el reglamento interno de la empresa y por la propia Ley Federal del Trabajo, el trabajador portuario consciente de ello, se responsabiliza cada vez más de sus actividades laborales, preocupándose en actualizarse y tener los conocimientos avanzados dentro de su ramo, desempeñándose lo mejor posible, logrando con ello la eficiencia en su área.

De la misma forma por la capacitación recibida, el trabajador ya se conscientiza de los riesgos que existen en sus actividades laborales por lo que trata de prevenirlos cumpliendo con las indicaciones y las normas establecidas al respecto.

Con el sumero en sus actividades manual e intelectual el trabajador se vuelve más eficiente conociendo el manejo de las máquinas para la carga y descarga de las mercancías, agilizándose así las labores, contribuyendo con ello a la superación de la empresa portuaria para que sea más competitiva.

2.2.1. CLASIFICACION DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.

La reforma portuaria ha requerido la participación de gran número de personas, cuyo trabajo corresponde a los más variados campos de la actividad y cada uno dentro de su ámbito de competencia, ha desempeñado un papel determinante, ya sea que se trate de trabajadores que realizan maniobras a bordo de los buques, en los muelles, en los almacenes, cobertizos o patios; o si se trata de agentes navieros, de buques, aduanales o reexpedidores de carga, o desempeñan sus funciones en control, vigilancia de las áreas, de las maniobras, servicios administrativos y técnicos, como funcionarios en las instituciones oficiales en la organización de la dirección de trabajadores o asociaciones de usuarios a nivel local o nacional.

En los puertos podemos considerar que existe una amplia clasificación de los trabajadores que llegan a realizar determinadas labores, todas ellas de importancia, puesto que de esta forma contribuyen para que el trabajo se agilice conociendo cada uno de ellos las funciones encomendadas, las que deberán de desempeñar con interés creciente.

Dentro de la clasificación de los trabajadores portuarios, tenemos desde las personas que trabajan en los muelles como: cargadores, estibadores, atracadores, bodeguistas, armadores fletadores, contenedores de mercancías, tarjador, operadores de las máquinas pesadas y ligeras, el checador de mercancías, los vigilantes, así como los supervisores y las autoridades portuarias.

Los servicios que presentan los puertos mexicanos, deben ser de alta calidad, lo que implica que: "Los trabajadores - portuarios de todos los niveles estén bien capacitados y actualizados pero, además, que comprendan la importancia que tienen al realizar con un nivel alto de eficiencia su trabajo para el logro de los objetivos establecidos por puertos mexicanos" (21).

Algunas funciones de los trabajadores portuarios son:

El tarjador es el encargado de llevar a cabo la tarja (operación que se realiza al momento de la carga y descarga de las mercancías, con el fin de contabilizar y verificar la cantidad, números y marcas de los mismos) de las mercancías en el ámbito portuario.

La operación de estos trabajadores se realizan a costo de buque y en la zona de almacenamiento. Al tarjador también se le conoce con otros nombres como: checador, verificador, confrontador, documentador, etc..

La función del checador consiste en recibir y verificar las mercancías, cantidades, números y marcas, durante las operaciones de carga y descarga o al ingreso y salida de las mismas en los almacenes.

El estibador realiza la labor de embarque y descarga de las mercaderías, tanto en la bodega del buque como en el muelle bajo la supervisión del jefe de cubierta a bordo y el jefe de muelle en tierra.

(21) Puertos Mexicanos, "Pórtico para contenedores", Revista de capacitación, México, 1990.

Los portañoneros se encargan de dirigir el manejo de las maniobras de embarque y descarga.

El operador de montacargas es el responsable de la carga y descarga de los contenedores del buque. Cuando las operaciones se llevan a cabo en la terminal de contenedores con eficiencia ya sea por el operador del montacargas o manualmente, se optimizan los servicios y se disminuyen los estadíos de los buques en el puerto, lo anterior da como resultado una mayor confiabilidad y mayor promoción del mismo nivel nacional e inclusive a nivel internacional.

El supervisor en nuestros puertos es de vital importancia puesto que es el enlace entre los directivos y la base de trabajadores, las funciones que tiene son:

- a) planear, organizar y controlar el trabajo de sus compañeros;
- b) contribuir al mejoramiento de los materiales utilizados en el trabajo;
- c) capacitar a los trabajadores en determinadas labores, sobre todo los que impliquen algún riesgo;
- d) mantener las mejores relaciones con el personal en un ambiente de amistad y cooperación que le facilite sus funciones;
- e) mantener la higiene y la seguridad del personal, equipo e instalaciones.

El sistema de vigilancia en los puertos, se presentan básicamente en tres campos de competencia que son: la vigilancia de orden, la vigilancia para la seguridad de la carga y la vigilancia fiscal.

1. La vigilancia de orden corresponde a la autoridad

portuaria ejercerla, está a cargo de la Secretaría de Marina y se realiza por conducto de las superintendencias de Operación - Portuaria, bajo la responsabilidad del Capitán del Puerto, servicio que deberá proporcionarse las veinticuatro horas del día y - los 365 días del año.

2. Vigilancia para la seguridad de la carga, el cual corresponde al concesionario de la Zona Franca, la que también - se proporciona las veinticuatro horas del día y los 365 días del año, con carga al presupuesto que se asigna para la administración de las áreas de almacenaje. El personal está compuesto por empleados, administrativos y consecuentemente, sin el carácter - de autoridad, no debe portar armas y no tiene más atribuciones - que las que le confieren los reglamentos internos de trabajo y - las instrucciones administrativas de la dirección de la empresa responsable del depósito, vigilancia y custodia de las mercancías.

3. La vigilancia fiscal corresponde a la Secretaría - de Hacienda y Crédito Público y más específicamente, a la Subsecretaría de Investigación y Ejecución Fiscal, a través de la Dirección General de Aduanas y en forma particular al Resguardo - Aduanal que ejerce sus funciones en el perímetro de las Zonas - Francas, tiene encomendado evitar que ninguna mercancía salga de dicha área sin haber sido sometida a su inspección y a los trámites y pagos correspondientes según lo establecido en las disposiciones fiscales vigentes; como las anteriores, esta vigilancia - se realiza las veinticuatro horas del día y los 365 días del año.

Lo deseable sería que los tres campos de vigilancia - se encomendaran a un solo cuerpo, o bien los tres actuales estuvieran organizadas bajo un solo mando y funcionaran de conformidad a una sola reglamentación que organizara los ordenamientos vigentes.

Es importante establecer que cada uno de los trabajadores portuarios por su delicada labor deberían capacitarse conjuntamente para la realización óptima de sus funciones, por lo que destacamos que los puertos y particularmente las empresas de servicios portuarios, presentan necesidades de capacitación en diversos campos, algunos de los más evidentes son las siguientes:

- A. Capacitación y entrenamiento en el manejo de grúas mecánicas e hidráulicas.
- B. Capacitación y entrenamiento en el manejo de contenedores con equipos convencionales.
- C. Mantenimiento y mejoramiento de la capacitación para manejar el montacargas.
- D. Racionalización de sistemas y métodos de estiba y desestiba en bodegas de barcos, almacenes, cobertizos y áreas a descubierto.

2.2.2. RIESGOS DE TRABAJO EN LOS PUERTOS.

Es importante tomar en cuenta, que siendo el trabajador de puerto uno de los factores importantes de la empresa, los riesgos a que está sometido por el desempeño de su trabajo son muchos y que al presentarse éstos puede ocasionar en él un desequilibrio parcial o total en el aspecto individual, familiar o social, por lo que deberán tomarse en cuenta todas las medidas ne-

cesarias para que dichos riesgos no se presenten o en su defecto disminuyen en un alto porcentaje para seguridad no solo del trabajador sino para la misma empresa.

La prevención de los riesgos de trabajo, permaneció - en el olvido durante siglos porque no se le dió importancia a la salud del trabajador, siendo hasta el siglo XIX cuando se le toma en cuenta como un instrumento jurídico generado con interés y para la protección de la clase trabajadora.

De la misma manera, el trabajador portuario ha adquirido derechos para ser protegido en caso de presentarse algún incidente en sus actividades laborales por parte de la empresa en que esté presentando sus servicios.

La acción a nivel de empresa, se exige a los empleadores que, en la medida razonable y factible, garanticen que en los lugares de trabajo la maquinaria, el equipo y las operaciones y procesos que estén bajo su control, sean seguros y no entrañen riesgo alguno para la seguridad y salud de los trabajadores; asimismo que de ser necesario, proporcione los implementos de seguridad como ropa y equipo para la protección adecuada.

En este punto hacemos referencia a la norma laboral creada para evitar la producción de los riesgos de trabajo, de la cual se dice forma parte de la previsión social y es definida por Hueck-Nipperdey como "El conjunto de normas que imponen a trabajadores y patronos deberes públicos y jurídicos, para la debida protección de los mismos trabajadores".

Sin embargo, la Ley Federal del Trabajo vigente, en su

artículo 488, señala los excluyentes de responsabilidad en los casos de riesgos de trabajo para el patrón: "si el accidente ocurre encontrándose el trabajador en estado de embriaguez", o como está considerado en la segunda fracción del mencionado artículo, cuando el accidente suceda encontrándose el trabajador bajo la acción de algún narcótico o droga enervante; otro excluyente de responsabilidad para el patrón es cuando el trabajador se ocasiona intencionalmente una lesión, ya sea que lo haga por sí solo o con el auxilio de otra persona.

Los riesgos del trabajo, tiene relación de una manera directa con la medida de seguridad social y en forma indirecta con los medios de prevención, por cuanto el trabajo es el origen de determinados riesgos y por los resultados que los mismos pueden provocar física y psíquicamente en la persona de quien presta servicios subordinadamente.

Por ello se debe tomar en cuenta los medios de seguridad en el trabajo, siendo éstos, todas aquellas medidas destinadas a prevenir tanto los accidentes en el área de trabajo (bodegas, muelle, barcos, oficinas, etc.), como evitar también las causas de las enfermedades por falta de higiene tanto de la empresa como del mismo trabajador. Se trata de que los riesgos no se presenten y así el trabajador portuario siempre se encuentre en condiciones para laborar.

Concluyendo diremos que evitar los riesgos existentes en el trabajo, será aumentar la seguridad, la tranquilidad y el bienestar del trabajador portuario.

2.2.3. SEGURIDAD E HIGIENE PORTUARIA.

Para poder prevenir los accidentes y por consiguiente evitar sus graves consecuencias, se necesita conocer sus causas.

Al respecto se dice que: "En la prevención de los accidentes es necesario conjuntar tanto a la técnica, al adiestramiento, las relaciones humanas, la adecuada utilización de la información disponible y el conocimiento de los recursos con que se cuenta" (22) .

Uno de los principales problemas que existen con respecto a la seguridad es sin lugar a dudas, la falta de conocimiento y de interés por parte del trabajador; éste es uno de los renglones al que no siempre se le da importancia ya que muchos trabajadores argumentan que ya conocen todo sobre este tema, también que ya tienen mucha experiencia en su trabajo.

Sin embargo, día con día los accidentes portuarios se suscitan, mostrando, según las estadísticas, un incremento considerable en el número de accidentes.

Por todo lo anterior se hace necesario tener un conocimiento más profundo del tipo y las causas de accidentes, así como de las precauciones que se deben tener en cada una de las áreas de trabajo.

Para llevar a cabo un buen programa de seguridad e higiene dentro de un puerto, se debe contar con todo el personal que labore en él, ya que un accidente trae como consecuencia gra

(22) Puertos Mexicanos, "Seguridad e higiene portuaria", Revista de cepa citación, S.C.T., México, 1990, P.20.

ves problemas como desgracias personales, tiempo y dinero entre otros.

La seguridad e higiene tiene como finalidad conocer - las causa de los peligros y condiciones no higiénicas dentro de los lugares de trabajo, prevenirlas y reducirlos al máximo, así como vigilar que se cumplan las disposiciones en esta materia.

Generalmente en los puertos donde los índices de accidentes son altos, los trabajadores, los propietarios de carga, el equipo y la empresa de servicios tienen grandes pérdidas:

- lesiones de trabajadores;
- daños a buques;
- daños a equipos e instalaciones;
- carga perdida;
- pérdida de ganancias esperadas;
- demora en los proyectos;
- bajas en la productividad, etc.

Como lo señalamos en el primer capítulo de este trabajo, los accidentes, son toda lesión o perturbación en personas, instalaciones o equipos permanente o transitoria producida por - la acción de una causa externa que se produce durante el trabajo en el ejercicio de éste o como consecuencia del mismo.

Los accidentes pueden ser causados por actos y condiciones inseguras; los actos inseguros, son las acciones que realizan las personas en forma insegura o peligrosa y que como resultado pueden causar un accidente.

El acto inseguro puede ocurrir por no cumplir con los

reglamentos dados por: exceso de confianza, irresponsabilidad, imprudencia, usurpación y negligencia, así como por la falta de conocimiento y por ignorancia.

Las condiciones inseguras son aquellas que originan - riesgos para la integridad física de los trabajadores debido a - defectos de las instalaciones y maquinarias de las empresas, por ejemplo:

- sitios de trabajo mal ventilados y mal iluminados;
- maquinaria o herramienta defectuosa o inadecuada;
- objetos mal colocados o estibados;
- falta de orden o limpieza en los lugares de trabajo
- equipo de protección personal defectuoso o inadecuado, o carencia del mismo;
- avisos o señales de peligro defectuosas, o falta de los mismos; y
- aglomeración de maquinaria, equipo y trabajadores.

Algunos principios fundamentales para evitar los accidentes son:

- el interés y la participación activa de todos los - trabajadores, desde el más alto directivo de una empresa, hasta el más sencillo de los trabajadores, - eliminando los riesgos, es decir las condiciones y actos inseguros;
- estudiar permanentemente las causas de los accidentes y dando capacitación adecuada al personal sobre riesgos a que está expuesto;
- contar con las medidas correctivas a tomar, destinadas a controlar y eliminar las causas indicadas, haciendo cumplir las reglas de seguridad por medio de la supervisión; y
- asignación de funciones de acuerdo a las condiciones físicas.

La responsabilidad de prevención de accidentes de distintos centros de trabajo concierne a todos los trabajadores de la empresa.

Se previenen los accidentes evitando o eliminando los actos inseguros y las condiciones inseguras, observando las reglas básicas para controlar éstos como: control de actos inseguros y control de condiciones inseguras.

a) Control de actos inseguros:

1. pensar antes de actuar; ésta es la regla más importante de todas, porque la gran mayoría de los accidentes resultan de un método inseguro de operar o actuar.
2. Si no se conoce la manera correcta de ejecutar determinado trabajo, debe preguntarse al supervisor de inmediato o a otro que tenga experiencia en el proceso correcto.
3. Mantenerse alerta; la falta de atención o distracción es una de las causas más comunes de los accidentes.
4. Evitar la precipitación y la cólera ya que cuando se pierde la serenidad, se está sumamente propenso a los accidentes.
5. Se debe usar el equipo de seguridad.

b) Control de condiciones inseguras:

1. Si el mismo trabajador puede corregir la condición insegura, debe hacerlo de inmediato y no esperar al supervisor para poder actuar.
2. Si la condición no puede ser corregida al instante debe informar al supervisor inmediato para que se tomen las medidas necesarias.

Toda vez que un lugar de trabajo entrañe riesgos para la seguridad o la salud, deberán tomarse medidas eficaces (cercándolo, colocando señales de advertencia o utilizando otros me-

dios adecuados, incluyendo, en caso de necesidad, la cesación de trabajo) para proteger a los trabajadores hasta que el lugar reúna de nuevo condiciones de seguridad.

Todos los lugares donde se efectúan trabajos portuarios y todos los accesos a dichos lugares deberán de contar con alumbrado apropiado y suficiente.

Las superficies utilizadas por el tránsito de vehículos o para la estiba de mercancías y materiales, deberán ser completamente apropiadas para tales fines y mantenerse adecuadamente señaladas y libres de obstáculos.

Cuando se estiben o desestiben productos o mercancías éstas operaciones deberán efectuarse ordenadamente y con precaución, tomando en cuenta la naturaleza de dichos productos y de su acondicionamiento.

Con respecto a las mercancías peligrosas, podemos decir que el comercio de estas mercancías ha tomado desde la segunda guerra mundial, un incremento considerable, debido a que el uso de un gran número de éstas mercancías ha crecido en proporciones enormes.

Algunos autores sostienen que actualmente el porcentaje total del comercio marítimo internacional de mercancías peligrosas llega a un alto porcentaje, por lo que México no escapa a esta realidad del comercio internacional, por el contrario participa con mayor fuerza.

La mercancía peligrosa es toda aquella carga que puede ocasionar por sus características físicas y químicas, un daño

al personal, a las instalaciones o a los equipos, si su manejo - en las operaciones portuarias no sigue los procedimientos adecuados y las medidas de seguridad necesarias.

Otro aspecto importante para la seguridad del trabajador portuario es tomar en cuenta las medidas necesarias en el caso de presentarse algún siniestro.

Los siniestros son eventos imprevistos que ponen en peligro las instalaciones y la integridad física de los trabajadores de una empresa. En este sentido los puertos, como toda empresa, no escapa del riesgo al presentarse un siniestro, máxime por el manejo de mercancías peligrosas que en gran volumen pasan por sus instalaciones.

Para estos eventos imprevistos de suma peligrosidad, se requiere que todo el personal que labora en el puerto tenga presente cuál es su función cuando esto suceda; las acciones que se tomarán deben estar contempladas en un plan de emergencia en caso de siniestro que debe existir en el puerto, donde se explica detalladamente lo que le corresponda hacer a cada uno de los trabajadores en caso de presentarse un incendio, temblor, explosión o evento de peligro imprevisto.

Las emergencias catastróficas constituyen aquellos accidentes que no pueden ser controlados en un tiempo mínimo por las medidas de protección propias y ajenas permanentemente disponibles; los podemos clasificar en dos grandes grupos:

- A) Naturales: terremotos, huracanes e inundaciones.
- B) Tecnológicas: incendios, explosiones, etc..

2.2.4. LAS COMISIONES MIXTAS DE SEGURIDAD.

El artículo 123 Constitucional, en su apartado "A", - fracciones XIV y XV, establece la responsabilidad que tienen los patrones sobre los accidentes y enfermedades que sufran los trabajadores con motivo de la labor que ejecuten, así como la obligación que tienen de observar los preceptos legales sobre seguridad e higiene en las instalaciones de su establecimiento y adoptar las medidas necesarias para prevenir accidentes en el uso de las máquinas, instrumentos y materiales de trabajo.

Considerando que los trabajadores portuarios tienen un alto riesgo en las actividades desempeñadas en toda el área de trabajo, se requiere que existan medidas de seguridad para poder evitarlos, siendo importante la formación de las Comisiones Mixtas de Seguridad e Higiene, organismos previstos en la Ley Federal del Trabajo, por lo que en cada empresa o establecimiento industrial deberán integrarse por igual número de representantes de los trabajadores y del patrón con la finalidad de proponer medidas para prevenir los accidentes y las enfermedades de trabajo

La integración de estas comisiones no debe efectuarse tan solo para satisfacer un ordenamiento legal, sino para lograr un beneficio social y laboral, ya que su funcionamiento se basa en el desarrollo de actividades armónicas entre quienes representan los factores de la producción.

Estos organismos en las empresas y cooperativas de actividades portuarias del país, son elementos esenciales para el desarrollo de programas sobre prevención y control de los ries -

gos de trabajo, por lo que es necesaria su capacitación en materia de seguridad e higiene del trabajo.

Las Comisiones Mixtas de Seguridad e Higiene, deberán constituirse en un plazo no mayor de 30 días a partir de la fecha en que inicien sus actividades los centros de trabajo y de inmediato donde no existan.

De tal forma que consideramos que estas Comisiones serán proporcionales al total de trabajadores en cada empresa de la siguiente manera:

- A. En empresas con número de trabajadores no mayor de 20, un representante de los trabajadores y uno de los patrones.
- B. En empresas que cuenten de 21 a 100 trabajadores - dos representantes de los trabajadores y dos representantes de los patrones.
- C. En empresas con más de 100 trabajadores, cinco representantes de los trabajadores y cinco de los patrones.
- D. Por cada representante propietario, se designará un representante suplente.

El número de Comisiones Mixtas de Seguridad e Higiene así como el número de personas que las integran, estarán determinados por los siguientes elementos:

- Número de trabajadores.
- Peligrosidad de las labores.
- Ubicación del o de los centros de trabajo.
- Las divisiones, plantas o unidades en que se componga la empresa.
- Las formas o procesos de trabajo.
- El número de turno de trabajo.

Las funciones encomendadas a las Comisiones Mixtas de Seguridad e Higiene, se encuentran establecidas en el Capítulo - III (artículos 201 al 211) del Reglamento General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, éstas se refieren a la ejecución de una serie de actividades en materia de seguridad e higiene para la prevención de los accidentes y enfermedades de trabajo.

Son competencias de las Comisiones Mixtas de Seguridad e Higiene, entre otras, las siguientes funciones:

- A. Proponer medidas para prevenir los accidentes y enfermedades de trabajo, vigilando su cumplimiento.
- B. Comunicar a las autoridades las violaciones a las medidas para la prevención de los riesgos.
- C. Promover la capacitación de los trabajadores sobre seguridad e higiene en el trabajo e informarles periódicamente sobre los accidentes ocurridos y las medidas que se adopten para evitar su repetición.
- D. Realizar un recorrido por todas las áreas de trabajo por lo menos una vez al mes.
- E. Vigilar el correcto estado de instalaciones y botiquines de primeros auxilios.
- F. Vigilar en forma especial el cumplimiento de las normas de seguridad e higiene relativas al trabajo de menores y mujeres.
- G. Colaborar en las campañas de educación higiénica y contra la contaminación ambiental.

Para lograr el funcionamiento óptimo de un sistema para la prevención y control de riesgos de trabajo para una empresa de servicios portuarios, es indispensable la participación de todos los trabajadores en cada uno de los puertos para prevenir los accidentes y garantizar la seguridad en cada uno de estos centros de trabajo.

C A P I T U L O I I I

MARCO JURIDICO DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS.

- 3.1. BASES CONSTITUCIONALES Y REGLAMENTOS DE PUERTOS MEXICANOS.
- 3.1.1. DECRETO DE CREACION DE PUERTOS MEXICANOS. LA COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.
- 3.1.2. OBJETIVOS DE PUERTOS MEXICANOS.
- 3.2. FUNDAMENTO JURIDICO DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS.
- 3.2.1. ASPECTOS LEGALES DE LA SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.

3.1. BASES CONSTITUCIONALES Y REGLAMENTOS DE PUERTOS MEXICANOS.

Se precisa en el artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que: "Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

I. Promulgar y ejecutar las Leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia".

Referente a esto el artículo 90 Constitucional establece: "La administración pública federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso que distribuirá los negocios del orden administrativo de la federal 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 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".

Por lo que es de considerar la importancia de cada uno de los puertos en función del desarrollo del transporte, señalado en los artículos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la que en su artículo 17 señala: "Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de su competencia, las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, podrán contar con órganos administrativos y desconcentra-

dos que les estarán jerárquicamente subordinados y tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito territorial que se determine en cada caso, de conformidad con las disposiciones legales aplicables".

De la misma forma el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece: "A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país;

XII. Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de las mismas, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de Comunicaciones y Transportes;

XVI. 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;

XVIII. Regular las comunicaciones y transportes por -

agua;

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

XX. Administrar a 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".

3.1.1. DECRETO DE CREACION DE PUERTOS MEXICANOS.

El 28 de marzo de 1989, entró el vigor el Decreto por el que se crea Puertos Mexicanos, dado el día anterior por el Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal.

Documento importante para comprender las razones por las que se crea este nuevo Organismo con su carácter de desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las atribuciones que le correspondan desempeñar, los actos administrativos inherentes a sus funciones, los bienes con que cuenta y el ámbito de competencia.

En este Decreto se toman en cuenta los siguientes considerandos:

PRIMERO. Que de conformidad con lo que establece la Ley de vías Generales de Comunicación, los mares territoriales en la extensión y términos que establezcan las Leyes y el derecho internacional, son una vía general de comunicación, así como sus servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas y por lo tanto son de competencia exclusiva del Gobierno Federal.

SEGUNDO. Que para lograr un adecuado funcionamiento y desarrollo portuario, la propia Ley faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para administrar, operar y controlar los puertos, así como las instalaciones y servicios respectivos.

TERCERO. Que de acuerdo con los programas de modernización administrativa del Gobierno Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes requiere cumplir con sus atribuciones de autoridad y normatividad en materia de planeación, dirección, coordinación, supervisión y control que establece la Ley Orgánica de Administración Pública Federal, transfiriendo a sus órganos desconcentrados la prestación de servicios públicos a su cargo.

CUARTO. Que a fin de que la prestación de los servicios portuarios se lleve a cabo bajo las normas de operación establecidas, se requiere contar con un órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que en coordinación con las dependencias y entidades relacionadas con la materia, atienda y proponga las medidas que estime convenientes para el desarrollo de tales servicios.

LA COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.

La creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y a nivel nacional el establecimiento y funcionamiento de Delegaciones Coordinadoras en cada puerto, permitió el exámen a fondo de numerosos problemas, sus causas reales y la presentación de alternativas para su resolución.

Al examinar las condiciones en que se administraban los puertos, se encontró que existía una gran dispersión de las acciones y esfuerzos, además de que se pudo localizar áreas no atendidas por ninguna autoridad o muy deficientemente cubiertas, como el mantenimiento y reparación de las instalaciones portuarias, la supervisión y vigilancia de la operación y maniobras de los permisionarios, el control y manejo de la información estadística de las operaciones del puerto y el estudio correspondientes, con propósitos de mejoramiento.

Algunas de estas funciones estaban encomendadas a las Capitanías de Puerto y otras a las residencias de obras, pero indudablemente eran tantas las limitaciones con que se atendían y tan dinámicas las necesidades que se presentaban, que constituían fuentes insaciables de distracción de recursos económicos, humanos y técnicos que arrojaban resultados que además de pobres, se aprovechaban limitadamente.

Era pues necesario crear una dependencia cuya estructura y funciones se diseñaran para atender las que parcialmente y en forma limitativa estaban encomendadas o desarrollando diversas dependencias de la Secretaría de Marina, destinadas a otros

propósitos.

El 7 de abril de 1972 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto que modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, a efecto de aprovechar racionalmente los recursos productivos del país; de atender al complejo y creciente número de las actividades de la Secretaría de Marina, entre las que se encuentra la necesidad de operar y administrar de manera eficiente los puertos para impulsar el desarrollo de nueva potencialidad marítima mediante la conveniencia de reunir - las funciones afines en un sólo órgano que contemple en forma integral y armónica la operación y administración portuaria.

Así al crearse la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, se establece los organismos adecuados para contemplar - integralmente la operación portuaria y armonizar los diferentes intereses y actividades, para beneficio colectivo, considerando el conjunto portuario como una sola unidad.

En el Decreto de esta Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, por su importancia, se anotan los siguientes artículos:

Artículo 1º. Se crea el órgano desconcentrado de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado "Puertos - Mexicanos".

Artículo 2º. Corresponde a Puertos Mexicanos el desempeño de las siguientes atribuciones:

I. Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del sistema portuario nacional de acuerdo a las políti-

cas que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

II. Establecer las políticas y estrategias operativas que permitan el funcionamiento integral y eficiente de las entidades paraestatales prestadoras de servicios portuarios, auxiliares y conexos, así como la coordinación funcional que se requiera para el desarrollo de los procesos de programación, presupuestación, control, evaluación e información.

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

IV. Contribuir, 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.

V. Supervisar que las obras se ejecuten conforme a normas y especificaciones, proyectos, precios y programas aprobados y conforme a lo estipulado en los contratos de obra.

VI. Opinar sobre las solicitudes para construir o modificar puertos, obras conexas o accesorias, fijando las normas y especificaciones correspondientes.

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

X. Determinar las especificaciones del equipo marítimo y portuario que se proyecta adquirir para la prestación de

servicios públicos portuarios y aprobar su adquisición a las empresas que lo prestan.

XI. Participar, en coordinación con las unidades administrativas correspondientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la elaboración de especificaciones técnicas de equipos relacionados con la infraestructura para la operación portuaria.

XII. Llevar el catastro de las instalaciones portuarias.

XIII. Dirigir la prestación de los siguientes servicios públicos portuarios: fondeo, atraque, desatraque o espera, enmienda, muellaje, amarre de cabos, vigilancia del sistema contra incendios, cobertizos y defensas contra la interperie, almacenes, electricidad y agua, suministro de agua potable y vapor, combustible y lubricantes, comunicación telefónica y de electricidad a bordo y en las áreas de maniobras, servicios de grúas y aparejos.

XIV. Prestar cuando se requiera, los servicios públicos portuarios, incluyendo a los auxiliares y a los consxos, por sí o a través de terceros autorizados.

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

XVI. 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 Le-

yes aplicables; así como las áreas e instalaciones de las marinas turísticas.

XXVIII. Asesorar cuando lo soliciten, a las entidades, sociedades, organizaciones de trabajadores, y además, que brinden o utilicen servicios marítimos, portuarios, de transportes, auxiliares o conexos con las vías de comunicación por agua.

XXIX. Coordinar las actividades que realicen las entidades paraestatales concesionarias y permisionarias prestadoras de servicios públicos portuarios.

XXXI. Evaluar los estados financieros de las entidades paraestatales prestadoras de servicios públicos portuarios así como de resultados fiscales, sin perjuicio de las atribuciones que la Ley otorgue a otras dependencias.

XXXII. Llevar los registros del movimiento portuario nacional y efectuar el análisis estadístico y la evaluación operacional de los puertos.

XXXIII. Promover y coordinar las actividades portuarias a cargo de particulares.

XXXIV. Aprobar los programas de capacitación del personal portuario, supervisar su cumplimiento y, en su caso, proporcionar la capacitación.

XXXV. Participar en los organismos internacionales en materia portuaria e intervenir en las negociaciones de convenios que celebre México con otros países.

XXXVI. Atender todos aquellos programas que le enco -

miende expresamente el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3.1.2. OBJETIVOS DE PUERTOS MEXICANOS.

La intención de haberse creado el organismo descentralizado de "Puertos Mexicanos", fué con la finalidad de agilizar todos los trámites realizados con los puertos y darle atribuciones a cada uno de ellos, dependiendo de sus necesidades, de tal manera que los objetivos principales de "Puertos Mexicanos" son:

- mejorar la calidad de los servicios e incrementar la eficiencia operativa y la productividad de los puertos.
- Aumentar la seguridad de personas y bienes dentro de los recintos portuarios.
- Reducir los costos en la transferencia transporte marítimo-terrestre.
- Lograr la autosuficiencia financiera en la prestación de servicios de mantenimiento de instalaciones equipo y dragado.
- Fomentar el establecimiento de industrias en los puertos, como estímulos a la descentralización de la vida nacional y al desarrollo regional.
- Concertar con los sectores privado y social inversiones en materia de infraestructura portuaria.

Para el logro de los objetivos citados y de acuerdo con los lineamientos establecidos en el programa sectorial de mediano plazo, se establecieron las siguientes estrategias:

- Revisar el marco normativo y fortalecer las funciones de autoridad y planeación, coordinación y control del Estado.
- Mejorar la organización y productividad operativa.
- Dar apoyo prioritario al comercio exterior y el tu-

rismo por vía marítima, continuar avanzando en la -
autosuficiencia financieras de la empresa del sub -
sector y dar apertura a la participación social y -
privada.

Puertos Mexicanos, ejerce sus funciones en los puer -
tos marítimos o fluviales existentes en la República y en aque -
llos lugares que le corresponda conforme a la Ley de Navegación
y Comercio Marítimos y que se encuentren en construcción, así co
mo en las áreas de la costa, riberas de los ríos, lagos, lagunas
esteros e islas de ambos mares en que se realicen actividades ma
rítimo-portuarias, no obstante que no hayan sido habilitados.

Con respecto al ámbito administrativo de las Leyes -
aplicables en los puertos, se aclara precisamente en el Reglamen
to de Operación en los puertos de administración Estatal, la que
en los siguientes artículos nos dice:

Artículo 1º. Para los efectos de este Reglamento, a -
las superintendencias de operación portuaria, o las Capitanías -
de puerto que ejerzan las funciones de aquellas, se les denomina
rá "Superintendencias".

Artículo 2º. Las superintendencias de operación por -
tuaria y las Capitanías de puerto dependerán directamente de la
Secretaría de Marina.

Artículo 3º. La operación portuaria estará encomenda
da a una superintendencia que será auxiliada por una Capitanía -
puerto o que estará directamente a cargo de ésta, según lo deter
mina el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Mari
na.

Artículo 4º. Serán atribuciones de las superintenden

cias y, cuando así lo disponga la Secretaría de Marina, de las -
Capitanías de Puerto, las siguientes:

I. Representar a la Secretaría de Marina en el puerto
correspondiente ante las autoridades y organismos públicos y pri-
vados en las cuestiones relativas a la operación portuaria;

II. Fijar o ejecutar conforma a las instrucciones que
reciban de la Secretaría de Marina, los trabajos de conservación
de acuerdo con los proyectos, presupuestos y contratos que formu-
le u otorgue la propia Secretaría.

III. Operar las instalaciones portuarias de uso públi-
co propiedad de la Nación.

IV. Regular el tráfico marítimo y el uso de instala-
ciones de atraque; las maniobras y el depósito de mercancías e -
intervenir en la coordinación de las medidas de transporte en ca-
da uno de los recintos portuarios, de acuerdo con las necesida-
des derivadas del funcionamiento de los puertos y las instruccio-
nes de la Secretaría de Marina.

V. Proponer las obras e instalaciones complementarias
que requieran los puertos en operación, estudiar sus necesidades
y sugerir las medidas conducentes para satisfacerlas e incremen-
tar el tráfico.

VI. Llevar registro del movimiento portuario.

VII. Percibir los ingresos derivados de los servicios
que proporcione directamente, el de las concesiones y permisos -
de uso que otorgue la Secretaría de Marina sobre el recinto por-
tuario; y los que obtenga por cualquier otro concepto en ejerci-

cio de sus funciones.

Dichos ingresos se remitirán a la Secretaría de Marina para su concentración en la Tesorería de la Federación.

VIII. Las demás funciones que en materia de operación portuaria, le confieran otras disposiciones aplicadas y los que le asigne la Secretaría de Marina, en la esfera de su competencia.

Al ejercer sus funciones la superintendencia considerará las opiniones de la junta coordinadora y de la Comisión Consultiva del puerto, de conformidad con la Ley que creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

Artículo 59. La Capitanía de Puerto atenderá lo inherente al arribo y despacho de embarcaciones, expedición de documentos a tripulantes de los mismos, conocimiento de infracciones a las Leyes, reglamentos, u otras disposiciones legales en materia de vías Generales de Comunicación por agua y la imposición de las sanciones respectivas.

Pondrá en conocimiento del Ministerio Público Federal los hechos que pudieran constituir delitos, practicará las diligencias respectivas a los accidentes marítimos y desempeñará las demás atribuciones que le corresponden.

Los Capitanes de puerto tendrán además las atribuciones a que se refiere el artículo anterior, en los casos que así lo disponga la Secretaría de Marina.

A cada uno de los puertos le corresponde una jurisdicción política diferente donde se establece el ámbito de validez

con respecto al movimiento portuario y los trámites administrativos que les corresponden a cada uno de acuerdo a sus límites, por lo que enseguida se enlistan los principales puertos de México con el nombre de sus respectivas empresas o delegaciones:

Ensenada, B.C.N.	Servicios Portuarios y marítimos de Ensenada, S.A. de C.V..
Guaymas, Son.	Servicios Portuarios de Guaymas, S.A. de C.V..
Matatlán, Sin.	Servicios Portuarios de Matatlán, S.A. de C.V..
Salina Cruz, Oax.	Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V..
Veracruz, Ver.	Servicios Portuarios de Veracruz, S.A. de C.V..
Progreso, Yuc.	Servicios Portuarios de Progreso, Yukalpaten, S.A. de C.V..
Cozumel, Q.R.	Servicios Portuarios y Marítimos de Quintana Roo, S.A. de C.V..
Manzanillo, Col.	Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V..
Lázaro Cardenas, Mich.	Servicios Portuarios de Lázaro Cardenas, S.A. de C.V.
Acapulco, Gro.	Servicios Portuarios de Acapulco, S.A. de C.V..
Coatzacoalcos, Ver.	Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V..
La Paz, B.C.S.	Delegación de Puertos Mexicanos en La Paz, B.C.S..
Puerto Madero, Chis.	Delegación de Puertos Mexicanos en Puerto Madero.
Tuxpan, Ver.	Delegación de Puertos Mexi

	canos en Tuxpan, Ver..
Tampico-Altamira, Tamps.	Gremio Unido de Alijadores Delegación de Puertos Mexicanos, en Tampico-Altamira.
San Carlos, B.C.S.	Delegación de Puertos Mexicanos en San Carlos, b.c.s.
Puerto Vallarta, Jal.	Delegación de Puertos Mexicanos en Puerto Vallarta. -
Ciudad del Carmen, Camp.	Delegación de Puertos Mexicanos en Ciudad del Carmen.

3.2. FUNDAMENTO JURIDICO DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS.

Este capítulo lo iniciamos señalando el derecho que toda persona tiene para realizar el trabajo que le agrade, siempre y cuando éste sea lícito; posteriormente hablaremos del trabajo portuario, estableciendo derechos y obligaciones comprendidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Federal del Trabajo.

El artículo 123 de la Constitución Política Mexicana nos dice: toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil, al efecto se promoverán la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la Ley.

El Congreso de la Unión, sin controvertir a las bases siguientes, deberá expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán:

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos, y de manera general todo contrato de trabajo.

De la misma forma podremos establecer que podrán ser

trabajadores portuarios todas aquellas personas que se encuentren física, mental y en condiciones de realizar, en un momento determinado, trabajos que requieran de fuerza y destreza para la carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías que se mueven en los puertos. Por lo que el trabajador portuario deberá ser asignado al área o departamento de acuerdo a sus aptitudes y conocimientos.

Todo trabajador tendrá derecho a ser sindicalizado inclusive desde el momento de ser contratado, obteniendo de esta manera todas las ventajas que se deriven del mismo.

Se considera fundamental las actividades que realizan los trabajadores portuarios, que el gobierno Federal ha establecido a través de disposiciones reglamentarias, diversas medidas de protección tendientes a brindarles mejores condiciones de seguridad y mejor forma de vida.

Por la actividad que realizan los trabajadores portuarios, quedan comprendidos en la Ley Federal del Trabajo, donde el artículo 265 nos dice que: las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de maniobras de servicio público de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, atraque, amarra, acarreo, almacenaje y trasbordo de carga y equipaje, que se efectúa a bordo de buques o en tierra, en los puertos, vías navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción Federal, al que se desarrolle en lanchas para prácticos, y a los trabajos complementarios o conexos.

El artículo 266 de la Ley Federal del Trabajo, nos si

que diciendo que en los contratos colectivos se determinarán las maniobras objeto de los mismos, distinguiéndose a las que corresponden a otros trabajadores.

En relación a los responsables de las actividades realizadas por los trabajadores portuarios, el artículo 268 de la Ley que nos ocupa establece que son patronas las empresas navieras y las de maniobras, los armadores y fletadores, los consignatarios, los agentes aduanales, y demás personas que ordenen los trabajos.

Dependiendo del trabajo realizado, el trabajador portuario recibe un salario determinado, al respecto el artículo 270 de la misma Ley señala: el salario puede fijarse por unidad de tiempo, por unidad de obra, por peso de los bultos o de cualquiera otra manera.

Si intervienen varios trabajadores en una maniobra, el salario se distribuirá entre ellos de conformidad con sus categorías y en la proporción en que participen.

Un derecho importante del trabajador portuario es el que se le capacite constantemente para que pueda realizar su trabajo con mayor eficacia.

Por lo que el artículo 153-A de la Ley Federal del Trabajo dice: todo trabajador tiene el derecho a que su patrón le proporcione capacitación o adiestramiento en su trabajo que le permita elevar su nivel de vida y productividad, conforme a los planes y programas formulados, de común acuerdo, por el patrón y el sindicato o sus trabajadores.

3.2.1. ASPECTOS LEGALES DE LA SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.

El artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su apartado "A" en materia de seguridad e higiene en el trabajo en sus fracciones XIV y XV, nos habla de la responsabilidad de los patrones en materia de seguridad en el trabajo.

La fracción XIV nos señala: los empresarios serán responsables en los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; por lo tanto los patrones deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las Leyes determinen. Esta responsabilidad subsistirá aún en el caso de que el patrón contrate el trabajo por un intermediario.

Fracción XV: el patrón estará obligado a observar, de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de su establecimiento, y a adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes en el uso de las máquinas, instrumentos y materiales de trabajo, así como organizar de tal manera éste, que resulte la mayor garantía para la salud y la vida de los trabajadores....

El artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo trata sobre las obligaciones de los patrones de prevenir los riesgos de trabajo.

La fracción XVI de este mismo artículo nos dice: que

los patronos deberán instalar, de acuerdo con los principios de seguridad e higiene, las fábricas, talleres, oficinas y demás lugares en que deban ejecutarse las labores, para prevenir riesgos de trabajo y perjuicios al trabajador, así como adoptar las medidas necesarias para evitar que los contaminantes excedan los máximos permitidos en los reglamentos e instructivos que expidan, en su caso, las instalaciones en términos que señalen las propias autoridades.

La fracción XVII del artículo en mención nos señala - que los patronos deberán cumplir las disposiciones de seguridad e higiene que fijan las Leyes y los Reglamentos para prevenir - los accidentes y enfermedades en los centros de trabajo, y en general, en los lugares que deban ejecutarse las labores; y, disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de curación indispensables que señalen los instructivos que se expida, para que se presenten oportuna y eficazmente los primeros auxilios; - debiendo dar, desde luego, aviso a la autoridad competente de cada accidente que ocurra.

La fracción XVIII indica que se deberá fijar visiblemente y difundir en los lugares donde se preste el trabajo, las disposiciones conducentes de los reglamentos e instructivos de seguridad e higiene.

El artículo 512-A de la Ley Federal del Trabajo nos indica: con el objeto de estudiar y proponer la adopción de medidas preventivas para abatir los riesgos en los centros de trabajo, se organizará la Comisión Consultiva Nacional de Seguridad e

Higiene en el Trabajo, integrada por representantes de las Secretarías de Trabajo y Previsión Social y de Salubridad y Asistencia y del Instituto Mexicano del Seguro Social, así como por lo que designen aquellas organizaciones nacionales de trabajadores y de patrones a los que convoque el titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, quien tendrá el carácter de Presidente de la citada Comisión.

El Reglamento General de Seguridad e Higiene en el Trabajo rige en todo el territorio nacional y tiene por objeto proveer en la esfera administrativa a la observancia de la Ley Federal del Trabajo en materia de Seguridad e Higiene y lograr de este modo disminuir los accidentes y enfermedades que se produzcan u originen en los centros de trabajo.

Este Reglamento en el capítulo Segundo, el artículo 192 establece: los Reglamentos Interiores de Trabajo deberán tener un apartado especial, suficientemente desarrollado, que contenga disposiciones tendientes a la prevención de los riesgos específicos de las labores que se lleven a cabo en cada centro de trabajo. Dichas disposiciones deberán atender, invariablemente, a las normas contenidas en este Reglamento, así como a los manuales e instructivos que, en su caso, se expidan.

El Reglamento Interior de Trabajo deberá imprimirse y hacerse del conocimiento de todos los trabajadoras, en los términos previstos por el artículo 425 de la Ley Federal del Trabajo.

El artículo 217 del mismo Reglamento dice: las autoridades del trabajo, los patrones y los trabajadores promoverán el

desarrollo de Servicios de Seguridad e Higiene en los centros de trabajo, atendiendo a los índices de frecuencia y gravedad de los riesgos realizados; a la naturaleza y características de la actividad que se efectúe y al número de trabajadores expuestos; dichos servicios estarán bajo la supervisión de un ingeniero o un técnico especializado en estas disciplinas.

Las autoridades del trabajo proporcionarán asesoría técnica para el establecimiento y funcionamiento de los servicios de seguridad e higiene, y éstos a su vez la informarán de las actividades que realicen en su centros de trabajo.

El artículo 218 del mismo Reglamento nos manifiesta que los servicios de seguridad e higiene a que se refiere el artículo anterior, realizarán las siguientes actividades:

- I. Investigación de las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo.
- II. Análisis de los mecanismos de acción de los agentes agresores para el hombre en el trabajo.
- III. Promoción del mejoramiento de las condiciones ambientales en los centros de trabajo.
- IV. Investigación de las causas productoras de accidentes y enfermedades en el centro de trabajo.
- V. Desarrollo de programas preventivos de seguridad e higiene.

Por todo lo anterior, concluimos, que la seguridad e higiene en las empresas y en los puertos, es de vital importancia para el bienestar del propio trabajador, ya que existiendo éstas se tendrá la confianza de que los riesgos disminuirán en un alto porcentaje.

C A P I T U L O I V

LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EN MEXICO.

- 4.1. LA IMPORTANCIA DE EVITAR LOS RIESGOS DE TRABAJO PARA LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.
- 4.2. ALGUNAS CONSIDERACIONES PERSONALES.

4.1. LA IMPORTANCIA DE EVITAR LOS RIESGOS DE TRABAJO PARA LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.

En el desarrollo de este tema se ha analizado que la funcionalidad de los puertos y la eficacia con que cuentan, se debe en gran parte a la labor realizada por los trabajadores portuarios, que conciente de sus actividades se esmeran en hacerlo con el debido conocimiento, la capacitación y la responsabilidad en sus labores, considerando que el transporte marítimo para ser eficiente se requiere que los puertos sean ágiles y seguros, de aquí la importancia que las personas que intervengan en el funcionamiento de las maniobras de carga y descarga, se encuentren en la mejor disposición y con la preparación adecuada, tomando en cuenta, sobre todo, la seguridad e higiene las que deberán prevalecer siempre en el área de trabajo.

En una primera etapa se identifica al trabajador en cuanto a los métodos y sistemas de trabajo con el estibador que cargaba sobre sus hombros los sacos, bultos y cajas, ocasionando con ello infinidad de accidentes.

También la inseguridad en el trabajo provocaba la proliferación de accidentes y la ausencia de prestaciones sociales institucionales, convertía en situación dramática cualquier problema serio de salud producida por el trabajo, lo que traía como consecuencia el que si los trabajadores estaban constantemente expuestos a sufrir accidentes, con mucha mayor razón las mercancías estaban expuestas a deterioros y siniestros por la inseguridad en las operaciones.

Actualmente el trabajador ya cuenta con los adelantos

técnicos portuarios para hacer menos riesgoso su trabajo, evitando con ello el ausentismo por accidentes, lo que traería como consecuencia una baja en la producción.

Con el surgimiento de las primeras máquinas y equipos modernos en los puertos se sustituye el esfuerzo físico del trabajador, lo que provocó un cambio radical en la organización del trabajo transformando los métodos y sistemas en la ejecución de las maniobras.

Por lo señalado anteriormente, se puede apreciar que el trabajador ha ido evolucionando en el aspecto de la seguridad laboral, puesto que cada vez se encuentra mejor preparado para evitar los riesgos dentro de sus actividades; sobre todo con la oportunidad que actualmente tiene para intercambiar experiencias con trabajadores de otros puertos, sobre maniobras, operaciones de carga, procedimientos, métodos y sistemas de trabajo.

Sin embargo, en el aspecto de la capacitación se requería de un apoyo fundamentado para que el trabajador hiciera valer este derecho, lo que finalmente se logró con la creación del Centro de Capacitación Didáctico y Administrativo que ha constituido el principal apoyo de los programas ejecutados por las empresas localmente, en su empeño de atender los métodos y procedimientos de las operaciones de la carga, de los sistemas de reparación y mantenimiento de la maquinaria, así como la superación de las relaciones humanas entre el personal sindicalizado administrativo, técnico con los funcionarios de las dependencias oficiales que tienen ingerencia en las actividades portuarias.

Uno de los aspectos más importantes de la capacitación que el centro proporciona, es el referente a la preparación de instructores seleccionados dentro de los propios trabajadores a efecto de que sean ellos los que tomen a su cargo el adiestramiento futuro de los propios compañeros.

Los puertos y particularmente las empresas de servicios portuarios, presentan necesidades de capacitación para los trabajadores en diversas áreas, algunas de las más evidentes son las siguientes:

- A. Capacitación y entrenamiento en el manejo de grúas mecánicas e hidráulicas.
- B. Capacitación y entrenamiento en el manejo de contenedores con equipos convencionales.
- C. Mantenimiento y mejoramiento de la capacitación para el manejo de montacargas.
- D. Capacitación y entrenamiento en formas, procedimientos, métodos y sistemas de estiba y desestiba de las mercancías, así como en los almacenajes de los productos.

De esta forma el dinámico crecimiento de la actividad portuaria, produce desarrollo económico y social, no solo a las grandes terminales marítimas, sino también al propio trabajador.

Por lo que aún cuando no entran en vigor los Tratados de Libre Comercio que nuestro país negocia con Canadá y los Estados Unidos de América, así como con algunos países de Latinoamérica, al actual crecimiento económico de México, exige ya de terminales marítimas modernas, precisamente ello constituye el compromiso de un intenso trabajo al que se han sumado cursos intensivos de capacitación y motivación de los trabajadores portua -

rios, que dicho sea de paso, han respondido con entusiasmo para respaldar las actividades emprendidas.

Por lo que se debe concluir que existiendo seguridad en las áreas de trabajo, para evitar el mayor riesgo posible, el trabajador estará en las mejores condiciones para la productividad portuaria, lo que se logrará con la capacitación correspondiente.

4.2. ALGUNAS CONSIDERACIONES PERSONALES.

Como ya quedó analizado, el trabajador portuario es fundamental en la producción de nuestra economía nacional, contribuyendo con su participación directa en forma intelectual o manual en el desarrollo del trabajo portuario, por lo que la misma empresa deberá proporcionarle todas las garantías en el ejercicio de sus actividades para que su rendimiento sea óptimo.

La empresa portuaria está obligada a brindarle al trabajador las medidas y normas de seguridad para evitar los riesgos que pudieran presentarse, sin embargo al suceder éstos, el trabajador tendrá derecho a la atención médica y en su caso a la indemnización correspondiente.

El desarrollo marítimo de México se logrará de manera eficiente mejorando las condiciones de los trabajadores, sus puertos, su marina mercante, explotando racionalmente sus recursos pesqueros e incrementando su producción.

Existe en los mares de México una fuente importante para nuestra economía nacional, que debemos cuidar, al realizar

en ellos diversas actividades productivas coordinados a través de los puertos.

México, es uno de los países más importantes dentro del sistema portuario, debido al incremento en sus volúmenes de carga, las que son enviadas a otros países o recibiendo de los mismos y de cuyos trámites cada vez se están agilizando para hacer más eficiente la producción. En este renglón se hace necesario que nuestros puertos compitan con los de otros países, modernizándolos con los adelantos tecnológicos con los que ya cuentan los demás puertos internacionales para incrementar la producción, por lo que deberá contar con el personal capacitado para la realización de sus actividades en cada una de las clasificaciones portuarias.

Por consiguiente y por lo expuesto inicialmente, el trabajador portuario, es fundamental para el incremento de nuestra economía nacional, por lo que deberá estar en condiciones para el ejercicio de sus actividades contando con el apoyo de la empresa portuaria al brindarle ésta la seguridad y la higiene necesarias, evitando así los riesgos para beneficio del propio trabajador, la de su familia y por lo tanto de la misma empresa.

CONCLUSIONES.

Dentro de las acciones más sobresalientes que a nuestro juicio se deben considerar, conforme al análisis efectuado del panorama que nos presenta: "Los riesgos, la seguridad e higiene de los trabajadores portuarios", establecemos las siguientes conclusiones:

PRIMERA.- Trabajo portuario es el que se efectúa dentro del recinto de los puertos como la carga y/o descarga de las mercancías, los trámites que efectúan las autoridades correspondientes, los trámites administrativos, la vigilancia, etc.. Este trabajo está regulado por los artículos del 187 al 190 y del 265 al 275 de la Ley Federal del Trabajo.

SEGUNDA.- Trabajador portuario es todo aquel que realiza una actividad física, mental e intelectual dentro de los puertos o relacionados a éstos con la finalidad de recibir a cambio una remuneración económica de acuerdo al trabajo desempeñado recibiendo además todos los beneficios que se generan del mismo.

TERCERA.- Riesgo de trabajo son los accidentes y enfermedades que pueden presentarse en el trabajo al desempeño de éste, por lo general por la falta de información, por la falta de conocimientos, por exceso de confianza, o por cualquier otra causa, por lo que al presentarse llega a ocasionar una incapacidad parcial o total al trabajador e inclusive la muerte.

CUARTA.- Seguridad del trabajador son las condiciones favorables que debe tener todo trabajador para el desempeño adecuado de sus actividades dentro de la empresa y la que ésta debe

rá proporcionarle para evitar los riesgos en el área de trabajo.

QUINTA.- La higiene, siendo un elemento importante de la medicina, proporciona la estabilidad de la salud en los trabajadores, evitando con ello les enfermedades físicas y mentales - lo que ocasionará un aumento en la producción.

SEXTA.- Es necesario dar un mayor impulso a la capacitación y a la formación en general del trabajador, estableciéndose un programa de estímulos y recompensas dependiendo de la productividad portuaria.

SEPTIMA.- La tecnología de los procesos productivos, no debe sustituir al trabajador, sino al contrario, debe servirle de apoyo, porque está demostrado que el factor humano sigue - siendo la clave para el desarrollo laboral en los puertos.

OCTAVA.- Las autoridades portuarias deberían realizar un estudio constante para establecer medidas de seguridad y evitar los posibles riesgos en el trabajo.

NOVENA.- Es necesario desplegar una estrategia de desarrollo para el transporte marítimo acorde con las necesidades de intercambio comercial internacional que beneficie, principalmente, a los trabajadores portuarios.

DECIMA.- Es indispensable que exista un presupuesto - justo para Puertos Mexicanos y que se haga llegar a cada puerto el porcentaje que corresponda según sean sus necesidades para - que éstos se encuentren en condiciones de participar en la producción tanto a nivel nacional como internacional.

A. BIBLIOGRAFIA.

- 1.- Aburto Guerra, Raúl Abel, El Derecho del trabajo como instrumento de justicia social, U.N.A.M., - 1987.
- 2.- Arce Cano, Gustavo, De los seguros sociales a la seguridad social, Ed. Porrúa, S.A., México, 1972
- 3.- Bermudes Cisneros, Miguel, Las obligaciones en el Derecho del trabajo, Ed. Talleres de Industria y Comercio, México, 1978.
- 4.- Eustamante Ahumada, Roberto, El desarrollo marítimo de México, Ed. de Puertos Mexicanos, México 1990.
- 5.- Cabanellas, Guillermo, Derecho de los riesgos del trabajo, Ed. El Gráfico, Buenos Aires, 1966.
- 6.- Cendrero Curiel, Luis, Elementos de higiene, Ed. Porrúa, S.A., 1977.
- 7.- De Buan, Nestor, Derecho del trabajo, T.I., Ed. Porrúa, S.A., México, 1964.
- 8.- De la Cueva, Mario, El nuevo Derecho mexicano del trabajo, Ed. Porrúa, S.A., 2ª ed., México, 1974.
- 9.- Díaz del Castillo, Bernal, Historia verdadera de la conquista de la Nueva España, Ed. Porrúa, S.A 12ª ed., México, 1980.
- 10.- García Cruz, Miguel, La seguridad social en México, T.I., Ed. Costa Amic, México, 1973.
- 11.- Gonzalo, Charry, Guillermo, Derecho del trabajo, Ed. Temis, 2ª ed., Bogotá, 1970.
- 12.- Greene, Mark, Riesgo y seguro, Ed. Mapfre, S.A., Madrid, 1979.
- 13.- Jaguaribe, Helio, Desarrollo Económico y Político, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1974

- 14.- Krotoschin, Ernesto, Instituciones de Derecho del trabajo, Ed. De Palma, 2ª ed., Buenos Aires, 1968.
- 15.- López Carrasco, Fernando Francisco, La efectividad de la seguridad social, U.N.A.M., México, - 1978.
- 16.- Muñoz Ramón, Roberto, Derecho del trabajo, T.II. Ed. Porrúa, S.A., México, 1983.
- 17.- Nuñez, Luis, La economía en el desarrollo del país, U.N.A.M., 1982.
- 18.- Ortiz Jr., Francisco, Los puertos mexicanos, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
- 19.- Ramos, Eusebio. Et Al, Teoría del riesgo de trabajo, Ed. Manco Capac, S.C.L., México, 1988.
- 20.- Ruprech, Higiene y seguridad en el trabajo, Ed. De Palma, Buenos Aires, 1991.
- 21.- Saustelle, Jaques, La vida cotidiana de los Aztecas en vísperas de la conquista, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1956.
- 22.- Vazquez Vialard, Et Al, Tratado de Derecho del trabajo, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1982.

B. LEGISLACION .

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 67ª ed., Ed. Porrúa, México, 1993.
- 2.- Nueva Ley Federal del Trabajo, 26a. ed., Ed. Berbera Editores, S.A. de C.V., México, 1993.
- 3.- La Reforma Portuaria, S.C.T., México, 1990.
- 4.- Ley del Seguro Social, 33a. ed., Ed. Porrúa, México, 1991.
- 5.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 16a. ed., Ed. Porrúa, México, 1991.

C. OTRAS FUENTES .

- 1.- Puertos Mexicanos, Pórtico para Contenedores, Revista de Capacitación, S.C.T., México, 1990.
- 2.- Puertos Mexicanos, Seguridad e higiene portuaria, Revista de Capacitación, S.C.T., México, 1990.
- 3.- Quevedo Pérez, I., La normalización de la protección e higiene del trabajo, Revista A.T.M., 1983.
- 4.- Villegas López, Génesis de la ineficiencia laboral portuaria, Revista-Universidad, México, 1982.
- 5.- Puertos Mexicanos, Publicación mensual de la Gaceta de Comunicación Social, Año II, Núm.19, Octubre, México, 1991.