

66
2ej.



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**"LA IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE
NACIONAL EN EL DESARROLLO ECONOMICO Y EL
FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANIA EN
MEXICO"**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

GABRIELA OCAMPO MARTINEZ

DIRECTOR DE TESIS: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.



MEXICO, D. F.

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS...

A mis Padres *Sr. Norberto Ocampo Trejo y Sra. Matilde Martínez de Ocampo*, por todo el amor y comprensión que me han dado en cada etapa de mi vida, y por el apoyo incondicional que me permite ahora concluir mi formación Universitaria

A mi muy amado esposo *Ing. Alejandro J. Leo Vargas*, por compartir su vida conmigo, por confiar en mí y darme en todo momento palabras de aliento que me motivaron a realizar este trabajo, pero por sobre todas las cosas por darme siempre un gran ejemplo de amor a la vida y por su espíritu invencible capaz de realizar cualquier sueño

A mis hermanas *Diana Kanna y Jeannette*, por todos los momentos tan felices que hemos compartido y que nos han hecho madurar y crecer

A mis abuelitos *Sr. Abundio Martínez y Sra. Aurelia Resendiz*, con mucho cariño; en especial a mi abuelita por ser la persona más maravillosa que he conocido en mi vida y darme su ejemplo y cariño.

...Y principalmente, quiero dedicar este trabajo de manera muy especial a mi adorada hija : *Alejandra Linette* ; por ser mi razón de vivir y el motivo que me alienta a realizar todas mis metas, y por ser lo más hermoso que la vida me ha podido dar.

AGRADECIMIENTOS...

A la *Universidad Nacional Autónoma de México*, mi Alma Mater y a la *Facultad de Ciencias Políticas y Sociales* por darme la oportunidad de realizar una formación profesional

Todo mi agradecimiento al *Dr. José Eusebio Salgado y Salgado* por brindarme su tiempo y sus conocimientos, y guiarme pacientemente en la elaboración de este trabajo.

A los Profesores: *Sergio Guerrero Verdejo, Luis Alberto Amado Castro, Oscar Medina Xochihua y Antonio Murgía Rosete*, por sus muy valiosos comentarios y sugerencias

A la *Arq. Cristina Leo Vargas* por su tiempo y gran ayuda en la impresión del trabajo, y a los *Srs. Ma. de Jesús Vargas y Ricardo Olalde*, por su muy valioso apoyo y sus comentarios.

A tí *Mamá*, gracias por tu ayuda incondicional, por ser una madre tan maravillosa y excepcional y sobre todo por quererme tanto.

A toda la gente que ha estado conmigo
Gracias...

**LA IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO Y EL FORTALECIMIENTO
DE LA SOBERANÍA EN MÉXICO**

ÍNDICE

| | PAGINA |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Introducción | I |
| <u>Capítulo 1</u> | |
| 1. EL ÁMBITO MARÍTIMO | 1 |
| 1.1. Características del mar en México | 2 |
| 1.2. Ubicación geográfica privilegiada de México para el transporte Marítimo | 6 |
| 1.3. La importancia de la actividad Marítima y la dificultad para encausarla | 8 |
| 1.3.1. Como vía de comunicación y diversificación del comercio exterior | 8 |
| 1.3.2. Como generadora de empleo | 10 |
| 1.3.3. Para el fortalecimiento de la soberanía | 11 |
| 1.4. ¿Qué es la Marina Mercante ? | 15 |
| <u>Capítulo 2</u> | |
| 2. LA MARINA MERCANTE NACIONAL | 17 |
| 2.1. Desarrollo Histórico de la Marina Mercante en México | 18 |
| 2.2. Situación actual de la Marina Mercante Nacional | 33 |
| 2.3. Situación actual del transporte Marítimo. La participación de México | 55 |
| <u>Capítulo 3</u> | |
| 3. LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL) | 77 |

Capítulo 4

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4. POLÍTICAS DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE NACIONAL | 94 |
| 4.1 Actualización del Régimen Legislativo de la actividad marítimo- portuaria | 97 |
| 4.2 Subsidios y apoyo por parte del Estado | 100 |
| 4.3 Impulso a la Industria de la construcción naval | 105 |
| 4.4 Formación de recursos humanos | 108 |
| 4.5 Incorporación al sistema de transporte multimodal | 110 |
| <u>Consideraciones</u> | 121 |
| <u>Conclusiones</u> | 129 |
| <u>Anexos</u> | 132 |
| Anexo I Las API's en México, relación de su creación en los Diarios Oficiales, Otros Acuerdos, concesiones y resoluciones dados | 136 |
| Anexo II Datos generales de las concesiones otorgadas que se encuentran ubicadas dentro del Recinto Portuario, de los principales puertos del país | 139 |
| <u>Bibliografía</u> | 143 |

INTRODUCCIÓN

En el mundo actual, debido al fortalecimiento de la globalización y del comercio exterior entre los países, el transporte marítimo se ha convertido en la actividad más redituable que se realiza en el mar. De ahí que desde que la navegación comienza a adquirir importancia tanto por el número de buques como por las líneas de Tráfico, muchos países han cimentado en la actividad marítima la estructura de su economía, como en el caso de Noruega.

Las innovaciones tecnológicas han transformado los sistemas de comunicaciones y transportes, haciendo que en la actualidad el multimodalismo se erija como el modo más eficiente y productivo de distribución de un producto. En este sistema se enlazan de manera integral los servicios del ferrocarril, el autotransporte, el aéreo y el marítimo.

México es un país marítimo por naturaleza, ya que a nuestro territorio lo abrazan dos de los océanos más grandes e importantes del mundo: el Atlántico al Este y el Pacífico al Oeste.

A pesar de tal situación geográfica estratégica en la que se encuentra nuestro país, a lo largo de su Historia toda la actividad económica, política y social se ha realizado en el altiplano, olvidando el mar.

México no debe seguir dando la espalda a sus mares, sobre todo ahora que la actividad marítimo-portuaria ha adquirido gran importancia a nivel mundial, y cuando la nueva realidad internacional caracterizada por la globalización e interdependencia, obligan a los países a estar en contacto permanente.

México lucha por participar más activamente en el comercio mundial, para ello es necesario la solución de problemas internos de abastecimiento y producción de excedente; pero además, es indispensable la construcción de puertos modernos y eficientes que apoyen las necesidades de transporte del comercio exterior del país.

Los puertos, como elemento integrante de la Marina Mercante Nacional tienen un doble valor por un lado, son la ventana del país hacia el mundo, ya que a través de ellos se transporta el 80 por ciento del comercio mundial, y además, porque son precisamente los puertos los que permiten a un país traspasar su comunicación puramente nacional y regional, y colocarlo en un plano internacional

El objetivo del presente trabajo es mostrar la importancia que tiene la Marina Mercante Nacional de forma integral en el desarrollo económico y el fortalecimiento de la soberanía en México, a través de una visión nacional e internacional

Comunmente se tiende a pensar que la Marina Mercante son solamente los barcos, pero eso no es más que una pequeña parte de la misma, ya que la Marina Mercante es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar su desarrollo pleno en el transporte marítimo

La Marina mercante es un ente dinámico compuesto por elementos muy diversos, entre los que podemos mencionar la legislación nacional e internacional las autoridades nacionales y organismos internacionales, los trabajadores marítimo-portuarios los astilleros, las empresas armadoras y agentes marítimos, los puertos, las Sociedades clasificadoras de buques, las Aseguradoras Marítimas de carga y casco, la carga, entre otras

Nuestro objetivo es estudiar a la Marina Mercante como el ente dinámico que representa, y dentro de nuestras posibilidades, mostrar un panorama integral de la misma y de su importancia para la nación

Por ello, en el Primer Capítulo nos adentramos en lo que es el ámbito marítimo, las características del mar en México, la importancia de la actividad marítima y la definición de Marina Mercante

En el Segundo Capítulo estudiaremos el desarrollo histórico de la Marina Mercante en México, la situación actual, así como su participación dentro del transporte marítimo internacional.

El Tercer Capítulo se avocará al estudio de la administración portuana en México, desde su forma centralizada hasta el actual proceso de privatización del sistema portuario, haciendo énfasis en la nueva figura que representa la Administración Portuaria Integral (API) -

La parte final del presente trabajo se orienta a estudiar una serie de estrategias que consideramos ayudarían en gran medida a resolver los principales problemas de la Marina Mercante Nacional, y a fomentar su desarrollo

Aquellos países que por su situación geográfica están lejos del mar saben hasta que punto ésto constituye una barrera para su comercio y desarrollo económico en general. El dominio de los mares ha sido a lo largo de la historia motivo de guerra entre los países

Por ésta razón, los países que como el nuestro cuentan con una salida al mar no deben de ignorar la importancia del mismo y la posibilidad de fortalecer su economía a través del tráfico marítimo y de la actividad marítimo-portuaria en general

Sería un error seguir desperdiciando una fuente de riqueza tan importante, sobre todo ahora cuando el orden internacional exige una apertura y comunicación constantes, cuando los países ya no pueden seguir permaneciendo dentro de sus propios límites

"El mar y los ríos son vías brindadas por la naturaleza ya dispuestas a servir al transporte, debiendo recordarse que casi tres cuartas partes del globo están cubiertas de agua. El transporte por agua presenta la facilidad de un costo menor, ya que se evitan los gastos de establecimiento y conservación de la vía, que además, y en lo que al mar se refiere, se nos presenta completamente libre, abierto a todos y utilizable por muchos individuos a la vez, donde la concurrencia puede ser ilimitada, asumiendo así un carácter internacional "

González Lebrero.

"Lo que puede favorecer el desarrollo de una marina mercante no deriva de las órdenes o disposiciones gubernamentales, ni de los apoyos a base de subsidios, sino de la simpatía del país hacia su marina misma " (1)

"Sin la creación de una conciencia marítima incrustada como una necesidad vital, el mexicano no reconocerá ni aprovechará las excelencias del mar." (2)

(1)(2) Marina Mercante, SCT, 1986, pp 12 y 14, respectivamente.

CAPITULO 1

EL ÁMBITO MARÍTIMO

CAPITULO I

EL ÁMBITO MARÍTIMO

1.1 CARACTERÍSTICAS DEL MAR EN MÉXICO

México posee un largo litoral que alcanza 8 559 km. de longitud en la parte continental, y 9 903 km. si se consideran las islas (1)

A su territorio lo abrazan dos de los océanos más grandes e importantes del mundo: el Atlántico al Este, y el Pacífico al Oeste. Del total de 9 903 km. de litoral que posee nuestro país, 7 147 km. corresponden al Océano Pacífico y 2 756 km. al Océano Atlántico, ya sea en el Golfo de México o en el Mar Caribe (2)

Por la presencia de la Península de Baja California, paralela a la costa, se forma el Golfo de Mar de Cortés, Mar Bermejo o de California.

Nuestros litorales reunidos: Océano Pacífico, Golfo de México y Mar de las Antillas, incluyendo los litorales californianos, miden más de 9 mil kilómetros de extensión lineal. Sin embargo, por desgracia, nuestras playas y costas son demasiado irregulares entre sí:

Siendo así que la correspondiente al Golfo de México y Mar Caribe, es en general, baja y arenosa, por lo que no brinda fondeaderos naturales y seguros, supliéndose éstos con obras costosas y largas, como las del puerto artificial de Veracruz y el de Altamira.

(1) Jorge Tamayo: Geografía Moderna de México, Edt. Trillas, 1987, p. 60.

(2) Idem.

Mientras que en la parte del Pacífico, es generalmente elevada y de costas acantiladas con algunos puertos naturales como el de Acapulco.

Para aportar más información sobre las costas del Océano Pacífico podemos decir que en las costas del Golfo de Cortés la erosión ha hecho que pierda las características de las costas primarias (3) La existencia de fallas a lo largo de sus costas origina que la plataforma continental sea casi nula (4)

Las costas de los Estados de Sinaloa, Sonora y Nayarit en general son bajas y arenosas, debido a que predomina la sedimentación, además de que en algunas partes la Sierra Madre Occidental se acerca al litoral, pero en otras se separa creando llanuras costeras cuya anchura disminuye a medida que avanza hacia el mar. En el litoral de los Estados antes mencionados existe una plataforma continental bastante desarrollada.

De la Bahía de Banderas hasta el Golfo de Tehuantepec el litoral es regular, y casi no posee buenos fondeaderos naturales con excepción de Zihuatanejo, Manzanillo y Acapulco. La plataforma continental es reducida y fácilmente se localizan grandes profundidades.

(3) Las costas se clasifican de diferentes formas, una de ellas es por el grado de variación de las costas por los procesos marinos. De ahí que se consideran costas primarias aquellas formadas por procesos no marinos y secundarias, las transformadas por el mar. José Lugo Hubp. Diccionario Geomorfológico, UNAM, 1989, p 52.

(4) La plataforma continental de un Estado Ribereño comprende el Lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en los que el borde exterior del margen exterior del margen continental no llegue a esa distancia "DF, 1" de junio de 1983, pp 29.

En el Pacífico existen cuatro zonas en donde se pueden hacer puertos de altura importantes: Bahía Magdalena, territorio sur de la Baja California, Acapulco, Guerrero; Huatulco, Oaxaca y Petacalco, Guerrero. Desafortunadamente su zona de influencia es muy escasa(5). La única zona con hasta ahora más viabilidad es Acapulco, por ser el puerto de entrada y salida de mercancías de la zona industrial del Distrito Federal y sus alrededores(6).

En cambio, las costas del Océano Atlántico, más específicamente las del Golfo de México, son de origen de emersión y casi todas de tipo secundario por ser el resultado de agentes oceánicos tanto de erosión como de sedimentación.

Las costas del Golfo de México se extienden desde la desembocadura del Río Bravo hasta la Bahía de Términos, formando una pronunciada concavidad con una longitud total de 2 500 km.

A lo largo de éste litoral se pueden encontrar diferentes tipos de costas: mientras al norte el litoral es bajo y arenoso, en Tabasco y Campeche hay planicies aluviales, y en Yucatán éstas son de origen coralífero.

En oposición a lo que ocurre en el Océano Pacífico, la plataforma continental del Golfo de México es bastante ancha, sobre todo en Yucatán.

Además, México tiene un tramo de costa bañada por el Mar de las Antillas, de una importancia reducida. Es una costa formada con material cársico, sus islas y bajos son casi todos de origen coralífero.

(5) El Dr. José Eusebio Salgado y Salgado menciona que "zona de influencia" es la traducción más acertada de la palabra alemana "hinterland": hinter igual a "detrás de", y land igual a "tierra"; es decir zona de influencia de un puerto para el transporte canalizado por él hacia la tierra. José Eusebio Salgado y Salgado: El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales. UNAM, 1967, pp 85-86.

(6) Idem, pp 84-8.

Resumiendo podemos decir que México cuenta con un extenso litoral de casi 10 mil kilómetros lineales. Dos de los océanos más grandes del mundo, Atlántico y Pacífico forman a lo largo de su territorio costas de carácter irregular. Mientras el litoral del Golfo de México es bajo, poco profundo, arenoso y con pocos lugares para ser aprovechados como puertos naturales, el litoral del Pacífico es abrupto, rocoso y de escasas bahías. De esta forma, la naturaleza ha dotado a nuestro país de una extensión marítima de indiscutible consideración, pero que requiere del esfuerzo humano para obtener sus beneficios.

1.2 UBICACION PRIVILEGIADA DE MEXICO PARA EL TRANSPORTE MARITIMO

México tiene una ubicación geográfica privilegiada esto lo podemos constatar con la simple observación de un globo terráqueo

Es verdad que México necesita emprender procesos costosos y largos para poder aprovechar su ubicación geográfica, a través de la construcción de puertos de altura eficientes. Lo anterior implica la coordinación del sector público y privado en el árduo trabajo del desarrollo marítimo y portuario

Sin embargo, el desarrollo de éste sector clave dentro de la economía, lejos de ser un gasto improductivo, es una inversión en una área que teniendo una administración eficiente, representaría una fuente incomparable de ingresos para nuestro país.

Decimos que México tiene una ubicación privilegiada para el transporte marítimo porque "se encuentra situado en un punto medio entre los extremos septentrional y meridional del continente americano, y a igual distancia de los extremos oriental y occidental del continente euroasiático-africano" (7).

Dentro del Continente Americano, Mexico tiene una ubicación envidiable, ya que se encuentra en un punto medio entre la América del Norte y la América del Sur.

A nivel mundial su ubicación es también estratégica, ya que se encuentra a igual distancia de países de importancia económica y política.

(7) Marina Mercante, Historia de la comunicaciones y los transportes en México, SCT, 1988, p 10.

De ésta forma:

La distancia que separa a México de lugares como San Francisco, Winnipeg, Nueva York, Caracas, Bogotá y Quito es de casi 3 500 km con ligeras diferencias

Si se considera una extensión mayor de aproximadamente 7 500 km, es posible incluir a Buenos Aires, Rio de Janeiro, el Polo Norte y el Estrecho de Bening

De Londres, Madrid, Dakar y Magallanes a nuestro país lo separan 10 000 km.

Por su parte Moscú, Tokio y Aukland distan 11 000 km (8)

El hecho de tener costas en el Atlántico y en el Pacífico con variables anchuras, dan a nuestro país un valor estratégico de primer orden, pero para poder aprovecharlo es necesario incrementar el transporte marítimo

El seno que forma el Golfo de México y que aleja en cierta forma a nuestro país de los sudamericanos no debe verse como impedimento para establecer una comunicación marítima óptima con ésta región. Asimismo, se debe aprovechar que la situación geográfica de México es también muy favorable para establecer el contacto con Europa

Por último, antes de poder obtener un beneficio real de la situación geográfica en la que se encuentra México, se deben resolver tres graves obstáculos: la falta de puertos de altura modernos y eficientes, el número de buques aún insuficiente para cubrir las necesidades nacionales de transporte y diversificar rutas que comuniquen a nuestro país con el resto del mundo.

(8) Alberto Escalona Ramos, Un dato interesante en la geopolítica de México, cita en Jorge L. Tamayo, *Idem*, pp 17-18.

1.3 LA IMPORTANCIA DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y LA DIFICULTAD PARA ENCAUSARLA

La importancia de la marina mercante abarca diferentes ámbitos económico, político y social. Para precisar el valor económico del mar, y de la actividad marítima que se desarrolla en él, lo hemos dividido en tres grandes áreas

1) Como vía de comunicación y diversificación del comercio exterior

La importancia que ha tenido el mar como vía de comunicación a través del tiempo y para los diferentes países de la Tierra, es insustituible, es sabido que los pueblos lo han utilizado desde la más remota antigüedad por ser un medio importante para realizar su intercambio comercial y fomentar, de esa manera, su desarrollo económico

Desde que la navegación comienza a adquirir importancia, tanto por el número de buques como por la líneas de tráfico, muchos países cimentaron en la actividad marítima la estructura de su economía.

Aquellos países que por su situación geográfica están lejos del mar, saben hasta que punto ésto constituye una barrera para su comercio y su desarrollo económico en general. El dominio de los mares ha sido a lo largo de la historia, motivo de guerra entre los países.

Por ésta razón, los países que como el nuestro, cuentan con salida al mar no deben de ignorar la importancia del mismo y la posibilidad de fortalecer su economía a través del tráfico marítimo

Al poseer una marina mercante eficiente México podría obtener grandes beneficios, uno de los más importantes: el fortalecimiento y diversificación del comercio exterior. Para ello es necesario que la marina mercante mexicana cuente con barcos suficientes y adecuados para abastecer las necesidades de transporte de importación y exportación, así como de rutas diversas que nos permitan llegar a nuevos mercados.

México necesita 5 000 000 de toneladas de registro bruto para satisfacer su comercio exterior, y desafortunadamente, la marina mercante nacional no cuenta ni con 1 000 000 de

toneladas de registro bruto. La situación de atraso en la que se encuentra la marina mercante no obedece a causas recientes, más bien es resultado de la falta de interés, que como país, hemos dado al mar.

Para que un país tenga un equilibrio adecuado en lo relativo al transporte marítimo de su comercio exterior e interior, es necesario que por lo menos un 50% del mismo se realice en barcos nacionales. En México durante los años ochenta, aún cuando el transporte marítimo de mercancías debía reservarse a embarcaciones de bandera mexicana, una parte sustancial fue transportada por armadores extranjeros que movieron 47% del transporte de cabotaje, y más del 80% del transporte de comercio exterior.

México necesita acudir de manera constante a la contratación de fletamentos de buques graneleros para mover las importaciones de granos, principalmente maíz, frijol, sorgo y trigo. Asimismo, se requiere la contratación de buques tanque, ya que el tonelaje de PEMEX no es suficiente para cubrir la demanda de transporte de crudo. Las banderas de los buques fletados son en su mayoría la griega, liberiana y panameña (9).

Lo anterior nos habla de la fuerte necesidad de incrementar nuestra marina mercante, para que lo que en la actualidad se paga por concepto de fletes marítimos a pabellones extranjeros, pueda invertirse en el desarrollo económico de nuestro país, fomentando el desarrollo de las empresas armadoras existentes y alentando la creación de nuevas(10).

(9) José Eusebio Salgado y Salgado: "El transporte marítimo: la participación de México", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, UNAM-ENEP, 1985, p. 452.

(10) Idem, p. 456.

2) Como generadora de empleo

La bastedad del mar es simbólicamente igual a la posibilidad de empleos que puede generar, por la diversidad de actividades que se pueden realizar en él, tanto turísticas, pesqueras como de navegación

En el mundo actual, debido al fortalecimiento de la globalización y del comercio exterior entre los países, el tráfico marítimo se ha convertido en la actividad más redituable que se realiza en el mar.

En la actividad marítima intervienen tal número de personas, que se han agrupado dentro de dos tipos de áreas: trabajadores de mar y trabajadores de tierra

Los trabajadores de mar son aquellos que desarrollan su labor en los buques por lo que se someten a navegar constantemente. Mientras que los trabajadores de tierra son aquellos que realizan sus funciones en el puerto y en las diversas empresas marítimas

El buque es en sí mismo una fuente de empleos, pues para que la navegación sea segura, se necesita de un grupo de personas con actividades muy diversas entre sí. De esta forma, el personal de un buque se integra por los siguientes cuerpos

- a)** El cuerpo de cubierta o mando. Integrado por el capitán, el primer oficial, segundo oficial, tercer oficial y los pilotines. Este cuerpo es el encargado de la conducción de la nave, y de las operaciones de atraque y desatraque, así como de las maniobras de carga y descarga de las mercancías.
- b)** El cuerpo de máquinas que se integra por el jefe de máquinas, oficiales maquinistas, engrasadores, limpiadores, electricistas y pasantes o pilotines. Sus funciones son las relativas a los motores del buque, así como todos sus equipos auxiliares y los sistemas eléctricos de la navegación.
- c)** El cuerpo de comunicaciones, compuesto por el jefe de radiocomunicaciones y los oficiales raditelegrafistas. Su función es muy importante ya que debe mantener abiertos todos los sistemas de radiocomunicación del buque durante las veinticuatro horas del día.
- d)** El cuerpo de administración que está formado por el comisario, los oficiales de administración, el mayordomo, los cocineros, camareros, auxiliares y mozos de servicio. Se

ocupa del sistema contable del buque, su documentación, servicios de alojamiento y alimentación de los tripulantes y pasajeros.

e) Por último, el cuerpo sanitario que se compone por el oficial médico y las enfermeras o enfermeros que sean necesarios, su función es cuidar de la salud de los tripulantes o pasajeros de la embarcación (11)

Si además de lo anterior, consideramos a los trabajadores de tierra, podemos darnos cuenta que la Marina Mercante en su conjunto es una fuente de empleos muy importante, sobre todo en un tiempo de crisis económica como la que estamos sufriendo.

3) Para el fortalecimiento de la soberanía

Por último, la marina mercante nacional además de reducir la dependencia actual con respecto a empresas transportadoras marítimas extranjeras, también es un medio para la defensa nacional.

La flota mercante debe vincularse al poder de la flota militar, porque el dominio de los mares se apoya en la fuerza de los buques de guerra, sostenida por la prosperidad de los buques de la marina comercial.

(11) José Eusebio Salgado y Salgado: La exportación comercial y marítima del buque, México s.e.1990

" La utilidad de la marina ya no está limitada sólo por el desarrollo del comercio, sino que también es política, en la medida que una marina mercante fuerte atribuye prestigio e influencia al estado" (12).

Desgraciadamente, la marina mercante, y por consiguiente la actividad comercial marítima, tropieza con una serie de obstáculos que dificultan su desarrollo. Entre ellos podemos mencionar los siguientes:

*** México, no obstante su ubicación geográfica privilegiada, sufre de carencia de puertos naturales que puedan acondicionarse fácilmente como centros marítimos de primer orden, lo que se suple con obras costosas y largas que en estos momentos de crisis económica son cada vez más difíciles de emprender.

*** El mexicano, a través de la historia, no ha tenido un sentimiento verdadero de apego al mar; muestra de ello es la concentración de la población en el altiplano y su dedicación a todo tipo de actividades terrestres. Esta actitud de incompreensión y falta de interés del mexicano por los asuntos del mar, ha originado que México como país no sienta la necesidad de una marina mercante fuerte.

*** Aunado a la carencia de puertos naturales, hasta el momento un factor que impide el desarrollo del movimiento marítimo ha sido la falta de medios de comunicación transversales que constituyen una verdadera zona de influencia en los puertos.

La ausencia de una planeación de las vías de comunicación, ha generado obstáculos al desarrollo de la actividad marítima. Existe un paralelismo de las vías de comunicación del Sur al Norte, así como una ausencia de ejes transversales que comuniquen ambos océanos. Esto origina que los puertos y los centros industriales queden incomunicados y en condiciones desfavorables de intercambio.

(12) Antonio Scialoja: Sistema del Derecho de la Navegación, Chile, Edit. Buenos Aires, 1993, p. 44

*** Por otro lado, a pesar de los esfuerzos realizados en las últimas décadas, la flota mercante cuenta con un número limitado de buques, aun insuficiente para cubrir las exigencias nacionales de transporte.

*** El incipiente desarrollo de nuestra industria de la construcción y reparación naval, provoca que la flota mercante se adquiera y repare en el extranjero

*** La vecindad de México con los Estados Unidos de Norte América, ha desbordado la economía mexicana hacia ese país mediante ejes transversales que finalizan siempre en la frontera del Norte. Siendo además Estados Unidos el principal socio comercial de México, se utilizan los puertos de nuestro vecino del norte para cubrir nuestras necesidades de transporte, repercutiendo negativamente en el balance de pagos

*** Otra dificultad es la formación de personal técnico capacitado para dirigir y navegar los buques. El país necesita capitanes, pilotos, jefes de máquinas y marineros capacitados para dirigir eficientemente los buques. Conforme la marina mercante vaya creciendo será necesario de más jóvenes que sientan un verdadero apego al mar y que se comprometan por el desarrollo del mismo

*** El transporte marítimo portuario ha venido registrando grandes adelantos e innovaciones técnicas. Sin embargo, los países en desarrollo han quedado rezagados en la innovación de sus puertos en gran medida por la falta de financiamiento para fomentar las investigaciones tecnológicas de punta o para adquirirlas del extranjero, así como por la falta de conciencia para considerar al puerto parte vital del crecimiento económico de los países

México no está exento de ello, apesar de que a través de los puertos se transporta la tercera parte del movimiento total nacional y más del 80% de las exportaciones (13).

(13) Reina Aguilar Jiménez: La innovación tecnológica en los sistemas portuarios, el caso de México, Tesis, FCPyS, UNAM, 1993, p. II.

*** Por ultimo, la actividad comercial marítima es una actividad difícil , por esa razón las personas que se dedican a ella necesitan audacia, sensatez y solidez para enfrentar cualquier desafío o catástrofe.

En México ya están dándose tales hombres, pero es imprescindible aumentar el capital y obtener el respaldo del Estado. Nuestra legislación marítima debería propiciar la expansión de la marina mercante, otorgando subsidios y eliminando aquellas disposiciones que entorpece su desarrollo "A menor número de trabas, mayor decisión del sector privado para aventurarse en empresas de tan alto riesgo como las que se mecen en las aguas del mar" (14).

Como podemos observar, la Marina Mercante Mexicana se encuentra en una situación desfavorable en muchos sentidos, y es nuestra obligación sacarla de semejante estado, esto no será posible si se actúa de forma aislada, sino por el contrario, como nación que se preocupa por el futuro y grandeza de sus mares.

(14) *Marina Mercante*, Op.cit. p 15.

1.4 ¿QUE ES LA MARINA MERCANTE?

Comúnmente al referirse a la marina mercante se tiende a pensar únicamente en barcos sin embargo "eso es sólo una poqueña parte de la misma, ya que la marina mercante es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar su desarrollo pleno en el transporte marítimo, evitando la dependencia económica de otros Estados en éste renglón de la economía" (15) de ahí su gran importancia

Los diferentes elementos que conforman la marina mercante, y que juntos hacen de ella un ente dinámico y eficiente son

- 1.- La legislación nacional e internacional
- 2 - Organizaciones nacionales e internacionales
- 3.- Trabajadores marítimo-portuarios
- 4.- Astilleros
- 5 - Las empresas armadoras y los agentes marítimos
- 6.- Los puertos
- 7 - Las Sociedades clasificadoras de buques.
- 8.- Aseguradoras marítimas de carga y casco.
- 9.- La carga, entre otras (16).

Ya hemos hablado de la importancia de la actividad comercial marítima para el fortalecimiento de la economía y la soberanía, aunado a ello debemos señalar otros beneficios que brinda el tener una marina mercante sólida

- a) La flota mercante nacional al iniciar sus servicios se sitúa en un plano internacional. Es decir, le permite a un país estar comunicado con el resto del mundo, lo que es de suma importancia en la actualidad debido al Nuevo Orden Internacional que precisa de la comunicación constante entre los países

(15) José Eusebio Salgado y Salgado: El futuro de la marina mercante mexicana ante la apertura y globalización mundial, México s.e., 1992, p 1.

(16) Los Cii.

- b) La flota mercante nacional es uno de los factores de independencia del país.
 - c) Evita cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económica.
 - d) Ayuda a adquirir influencia en las conferencias internacionales en donde se fijan los fletes marítimos.
 - e) Fomenta las exportaciones.
 - f) Diversifica los empleos.
 - g) Propicia el ahorro de divisas y mejora el estado de la balanza de pagos, entre otras (17)
- Para terminar este capítulo hay que recordar que el mantenimiento y desarrollo de la marina mercante debe ser uno de los aspectos más importantes que deben de atender los países, debido a su doble interés: por un lado, como parte integral de la economía nacional, y por el otro, como instrumento de defensa y soberanía nacional.

(17) José Eusebio Salgado y Salgado: La exportación comercial y marítima del buque, México s.e., 1990, p. 27.

CAPITULO 2

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

CAPITULO 2

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

2.1 DESARROLLO HISTORICO DE LA MARINA MERCANTE EN MEXICO.

La ausencia de una marina mercante fuerte y eficiente en México es un problema histórico, que data desde el tiempo de la Colonia hasta nuestros días.

Durante la época prehispánica hubo una incipiente navegación, básicamente para obtener alimento del mar y para conectar regiones no muy distantes entre si como las islas de Cozumel, Isla Mujeres, ambas en Quintana Roo e Isla Maina en Campeche. Dentro de ésta época destaca también la navegación en los lagos circundantes a la gran Tenochtitlán

En la Bahía de Zihuatanejo en el Estado de Guerrero existe la playa de "Las Gatas" protegida por enrocamiento, a la que se le llama "El baño del Rey Calzontzin". Se considera que ésta fue la única obra marítima realizada en la época prehispánica (18)

Una vez establecida la Conquista es necesaria la comunicación con la metrópoli, por lo que el único medio de comunicación posible, es decir, el tráfico marítimo, se intensificó.

Durante la Colonia el comercio entre España y sus colonias estaba sometido a un control muy estricto que favorecía a España. El comercio estaba monopolizado por la corona española, y administrado por la Compañía de Indias con el objetivo de mantener a toda costa una balanza comercial favorable, recurriendo para ello a prácticas proteccionistas e impidiendo cualquier posibilidad de desarrollo económico y social de las colonias.

(18) Roberto Bustamante Ahumada, Desarrollo marítimo en México, edición del autor, 1980, p. 1.

Ejemplo de ello es la prohibición de mantener cualquier tipo de comercio exterior con otros países que no fuera España, al grado de embargar barcos extranjeros que tocaran puertos mexicanos (19). La casa de Contratación de Sevilla era la única institución oficial encargada de resolver los pleitos mercantiles y la jurisdicción criminal sobre navíos de viaje.

Tan restringido estaba el comercio exterior de las colonias durante los siglos XVI y XVII, que no sólo se prohibía el intercambio directo con otros países, sino aún con las propias colonias de América, e incluso con otros puertos españoles, diferentes a Cádiz, que hasta 1778, era el único puerto habilitado para realizar comercio con las colonias (20)

De esta manera los puertos que mantenían un tráfico comercial trasatlántico eran Cádiz y Sevilla en España, Veracruz y Acapulco en la Nueva España y Manila en las Filipinas (21)

Mediante los dos últimos puertos la Nueva España mantenía contacto con Filipinas. José Eusebio Salgado y Salgado menciona que ésto originó uno de los hechos más significativos en la historia marítima de México, es decir, el trazo de la primera ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente. Esta obra fue realizada por el hábil navegante y cosmógrafo español Andrés de Urdarreta en el año de 1964-1965

(19) Arturo Ortiz Wadymar, Introducción al comercio exterior de México, México, Edit. Nuestro tiempo, 1992, p.17.

(20) Idem, p.18.

(21) José Eusebio Salgado y Salgado, El desarrollo de la Marina Mercante mexicana y sus problemas internos e internacionales, Tesis, FCPyS. UNAM, 1967, p. 3.

El establecimiento de ésta ruta comercial trajo consigo el surgimiento de un importante comercio entre México y el Medio Oriente. El buque llamado "La Nao de China" o "Galeón de Filipinas" traía de Oriente a México especias, seda, marfil, joyas y porcelana, y llevaba plata, oro, telas y cacao. Pero los comerciantes españoles vieron afectados sus intereses, por lo que sus presiones y la carta enviada por el Arzobispo de Sevilla al Rey Felipe III en la que señalaba el peligro de una independencia económica, alertaron a la Corona a frenar el comercio entre la Nueva España y Filipinas.

En el año de 1592 se estableció el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, con el objetivo de vigilar y regular los trámites mercantiles de México. Posteriormente se crearon dos consulados más en la Ciudad de Guadalajara (1791-1824), Puerto de Veracruz (1795-1824) y Ciudad de Puebla (1821-1824), ya prácticamente en el México Independiente.

En estos consulados se trataban algunas cuestiones marítimas como son los pleitos mercantiles, avalúos de las embarcaciones, pago de derecho de las mercancías, seguros marítimos, obras de mejoramiento a los puertos, entre otras.

Las normas jurídicas que fueron la máxima ley marítima del país durante la Colonia y los 63 primeros años de vida Independiente, salvo breves períodos entre 1854-1855 y 1865-1867, son Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. de Villa de Bilbao, a los que se conoce más como Ordenanzas de Bilbao, habiendo durado su aplicación 324 años (1560-1884). (22)

El balandro "San Francisco" que era una embarcación pequeña y con cubierta, totalmente construido en el puerto de Campeche, realizó su primer viaje en 1580 llevando carga y pasaje a Veracruz, estableciendo con ello el primer servicio regular de cabotaje.

(22) Salgado y Salgado José Eusebio, La Legislación y la Jurisdicción recientes del Derecho Marítimo Mexicano con un Breve análisis histórico (1521-1993), e. del autor, 1992, p.25

Contrariamente a estos esfuerzos por impulsar el movimiento marítimo, España se empeñó por mantener un mayor control en las restricciones y prohibiciones al comercio, lo que afectó más a la Marina Mercante y al comercio, que la misma piratería

Esta actitud de intolerancia en el comercio preocupó a Carlos III quién autorizó la apertura de nuestros puertos para el comercio con Indias. Entre los puertos que se abrieron en España se pueden mencionar Alfaques de Tortosa, Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Santander, entre otros. Mientras que en la Nueva España se habilitaron los puertos de Altamira, Campeche, La Paz Baja California, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan. Asimismo, se eliminaron las restricciones al comercio, y se permitió que las colonias comerciaran entre sí y con algunos países europeos (23)

Esta nueva actitud benefició considerablemente al comercio en la Nueva España, permitiendo que cada día un mayor número de embarcaciones visitaran nuestros puertos. Desafortunadamente éste período de libertad al comercio, poco pudo hacer para beneficiar a la marina mercante, ya que treinta años después estalla el movimiento de independencia

La situación en que se encontraba la marina mercante al inicio de la vida independiente era prácticamente desalentadora, muestra de ello era la carencia de barcos, ya que los pocos que se tenían habían sido hundidos por los españoles en su afán de mantener su dominio.

Tampoco los puertos se encontraban en condiciones de recibir un tráfico de importancia.

La difícil situación política, social y económica durante los primeros cincuenta años de vida independiente impide la creación de una marina mercante nacional. Sólo dos puertos, uno en cada litoral -Veracruz en el Golfo y Acapulco en el Pacífico- son aptos para el comercio.

(23) José Eusebio Salgado y Salgado, *op. cit.*, p. 6.

No hay un impulso real a la marina, y la situación política de incertidumbre induce a los gobiernos a dedicar más atención a la marina militar, y a dejar en segundo plano a la marina mercante (24).

Los pocos barcos que conformaban la incipiente marina militar, fueron ocupados muchas veces para el transporte de mercancía y pasajeros, y permitían mantener una escasa pero útil comunicación entre los principales puertos del país.

Es importante mencionar que se trató de que las disposiciones legislativas navales de la época se cumplieran de la mejor manera posible, con el interés principal de que sólo los nacionales se aprovecharan de toda especie de industria y comercio marítimos. Durante los primeros años de independencia las leyes navales que imperaban eran españolas, muchas de ellas de la época de la Colonia, principalmente las "Ordenanzas de Bilbao".

La Guerra con Texas en 1836 y la Guerra de los Pasteles con Francia en 1838-1839, acabaron con la escasa marina de guerra y con los puertos del Golfo. Veracruz fue bombardeado y ocupado por los franceses, las mercancías y los buques que se encontraban en él pasaron a su dominio.

La Guerra con Estados Unidos, 1846-1848, destruyó el puerto de Veracruz por segunda vez, iniciándose desde ahí la ocupación del territorio nacional.

El inicio de una vida independiente muestra la necesidad de crear escuelas náuticas en las que se puedan preparar los marinos que tanto hacen falta. Un antecedente es la idea de crear una escuela náutica en el cabildo de la Ciudad de Campeche en el año de 1771, desafortunadamente el proyecto fracasa. Posteriormente ya en la época independiente el comandante José de Argüelles, quien propone la creación de una escuela náutica pública en el mismo Puerto de Campeche, su propuesta es rechazada.

(24) Enrique Cárdenas de la Peña, Marina Mercante, SCT, 1988, p. 275.

La crisis en la que estaba inmerso el país impidió que las escuelas náuticas se consolidaran, pero estos intentos sirvieron de base para su futuro surgimiento (25).

A lo largo de la historia marítima de México se puede hablar de tres personajes, que de una manera u otra, desearon beneficiar a nuestra manna mercante: Antonio López de Santa Anna, Maximiliano de Habsburgo y Porfirio Díaz. Desafortunadamente no se ha sabido aprovechar las ideas y proyectos que estos personajes nos brindaron.

El primer esfuerzo encaminado a resolver la situación desalentadora en la que se encontraba la manna mercante fue por parte de Antonio López de Santa Anna, por medio del "Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana" del 30 de enero de 1854.

El objetivo primordial de éste documento era el proteger y desarrollar la manna mercante. En ella se establecían cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas órdenes para limitar el tráfico de cabotaje a los buques mexicanos (26).

Los beneficios que esta legislación otorgaba a nuestra manna mercante no se pudieron realizar, pues la revolución de Ayutla trunfa el 9 de Agosto de 1855 y con ello el grupo liberal, encabezado por Benito Juárez, Melchor Ocampo, Juan Álvarez y otros, quienes nada hicieron por la manna mercante, por considerarla una empresa costosa y porque pensaban que en el ramo naval se habían hecho los más grandes despilfarros.

Durante esta época se pensaba que la mejor escuela para los mannos era la manna mercante. En la actualidad sabemos que lo mejor es crear escuelas adecuadas que brinden una buena preparación a la gente del mar, tanto en el ramo militar como en el mercantil. En base a esta idea Antonio López de Santa Anna estableció el "Decreto por el cual se crea la Escuela Náutica de la Isla del Carmen, Campeche", el 28 de Diciembre de 1854, la cuál desafortunadamente desapareció a los pocos años.

(25) Idem, p. 279

(26) (26) José Eusebio Salgado y Salgado, op. cit., p. 10.

Maximiliano de Habsburgo, fue el segundo personaje en nuestra historia realmente interesado en la marina mercante, que a través de leyes, reglamentos y decretos creó la legislación más completa que México ha tenido en el ámbito marítimo.

Maximiliano de Habsburgo fue un estudioso de los problemas marítimos, que antes de venir a México como emperador, alcanzó los grados de Contralmirante y Comandante General de la Armada Austro-Húngara, rehabilitándola y elevándola al nivel de las más importantes de la época. Al puerto de Trieste lo convirtió, a pesar de su situación adversa, en el primero del Imperio Austro-Húngaro equipándolo de astilleros y de los mejores adelantos técnicos y científicos de la época (27)

La Legislación creada por Maximiliano de Habsburgo era la siguiente:

- 1) Planta del Departamento de Marina del 1 de Noviembre de 1865. En la cual se le asignaban a ésta institución la organización y formación del personal de la Marina, concertar los movimientos marítimos de los buques, la vigilancia y protección de la navegación, la construcción naval, la aplicación de la Leyes relativas al servicio de capturas, todo lo relativo al servicio de los náufragos y averías de los buques, entre otras.
- 2) Establecimiento de tres Distritos Marítimos del 12 de Octubre de 1865. El primer distrito Marítimo quedaba establecido en Veracruz, el segundo en Acapulco y el tercero en Mazatlán.
- 3) Organización general del Personal Marítimo, Puertos de Guerra. Puertos de Comercio. 1 de Noviembre de 1865. Como su nombre lo indica, habla del personal que conforma tanto los puertos de guerra como los de comercio, asignándoles a cada uno sus funciones.

(27) José Eusebio Salgado y Salgado El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, Tesis, FCP y S, UNAM, 1967, P.11

- 4) Atribuciones de las Prefecturas Marítimas. 12 de Octubre de 1865 En este documento se establecen las funciones de las Prefecturas en los Distritos Marítimo, con el fin de que los puertos brinden un servicio seguro y cómodo
- 5) Decreto para la creación de un Consejo de Administración en los Puertos de Guerra, 1° de Noviembre de 1865
- 6) Reglamento de Capitanías de Puerto, 1° de Noviembre de 1865
- 7) Patentes de Navegación, 1 de Noviembre de 1865 Aquí se menciona la obligación de todo buque nacional que haga viajes de altura o cabotaje de llevar consigo la patente de navegación. Y se establecen dos modelos
- a) Modelo 1. Patente de navegación para buque de comercio mexicano de largo curso.
 - b) Modelo 2. Patente de navegación para embarcaciones de comercio mexicano de cabotaje
- 8) Decreto para las primas que se conceden a los buques nacionales que hagan viajes de altura.
- 9) Decreto para la libertad del Armamento Marítimo, 1° de Noviembre de 1865. Permite que toda persona residente en México, cualquiera que sea su nacionalidad, pudiera armar buques de comercio, siempre y cuando estos buques hubieran sido nacionalizados como mexicanos
- 10) Puertos abiertos al comercio extranjero y de cabotaje, 1 de Noviembre de 1865. Establecen los puertos que permanecen abiertos al comercio de altura y cabotaje tanto en el Golfo de México, Mar Pacífico y Golfo de California
- 11) Régimen Marítimo en los Puertos del Imperio y en las Aduanas, 1° de Noviembre de 1865. Habla de los privilegios que se reservarán a los buques mexicanos, así como de las condiciones de nacionalidad, la pérdida de la nacionalidad mexicana, entre otras.
- 12) Reglamento General de Prácticos para todos los Puertos del Imperio.
- 13) Decreto sobre las luces que deben llevar los buques.
- 14) Establecimiento de buques guardacostas.
- 15) Decreto para los roles de equipaje.

- 16) Decreto relativo a los almacenes de manna.
- 17) Tarifas que designan las gratificaciones e indemnizaciones concedidas al personal de la Armada Imperial.
- 18) Estado del oficial de manna. En donde se habla del sueldo, pensiones de retiro, socorros, instrucciones para la liquidación de las pensiones, viudas y huérfanos, pensiones de enfermedades, fallecimientos y otros.
- 19) Decreto para la organización de las matriculas para el alistamiento de la gente del mar. Además de otras disposiciones de menor importancia (28)

Podemos resumir que la legislación impenal versó sobre temas muy importantes en el ámbito marítimo, entre los que se encuentran pagos, licencias, gratificaciones, alimentos, matriculas para el alistamiento de la gente del mar, construcción de buques, decreto para conceder primas a los navíos nacionales que hagan viajes de altura, todos estos aspectos encaminados a crear una verdadera manna mercante.

Desafortunadamente ésta legislación tan completa y beneficiosa tuvo una duración muy corta, pues dejó de tener vigor al destruirse el Imperio.

En la segunda mitad del Siglo XIX el tráfico marítimo en México estaba dominado por buques ingleses y norteamericanos principalmente.

Durante el porfiriato la manna mercante recibió un impulso inusitado. Los Códigos de Comercio de 1884 y del 15 de septiembre de 1889 sobre aspectos marítimos, eran legislaciones que impulsaban la manna mercante.

Asimismo se reconoció que la marina mercante se encontraba en un estado muy desfavorable y en un abandono total, sin ningún tipo de protección o apoyo por parte del gobierno.

(28) *Idem*, Apéndices, pp. 415-453

Durante esta época la marina de guerra contaba con una flota considerable. El 1 de Julio de 1897 se creó la H. Escuela Naval Militar, que opera en Anton Lizardo, Veracruz. Así como la Escuela Náutica de Mazatlán, "Antonio Gómez Maqueo" en 1882.

Se crearon también algunas compañías navieras como son Compañía Trasatlántica Mexicana en 1882 la cual desapareció años más tarde, Compañía Mexicana de Navegación o Compañía Naviera de Romano y Bermeteaga en 1884 y la Compañía Naviera del Pacífico. Estas compañías operaron durante treinta o cuarenta años.

Durante los últimos años del porfiriato se estableció un tráfico intenso en el Golfo de México, llegando periódicamente buques de diez compañías navieras. Mientras que en el Pacífico, solamente dos líneas mexicanas y una inglesa daban servicio.

El gobierno preocupado por incrementar el tráfico marítimo impulsó políticas para acondicionar diversos puertos del país en especial los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz. Sin embargo, la situación tan desfavorable en la que se encontraba la marina mercante en su conjunto, hicieron que estas obras, a pesar de su importancia no fueran suficientes. Hay que mencionar que dichas obras se encuentran en servicio en la actualidad, y que las reparaciones siguen los trazos originales.

Durante el porfiriato el comercio exterior creció de manera muy importante, por lo que la comunicación de los puertos con el interior de la República era imprescindible. Por esta razón se construyeron las vías férreas que comunican Veracruz con la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos. También se trazaron las vías México-Acapulco y México-Tampico, obras que no se terminaron. Este periodo es de gran importancia en la historia marítima de México, ya que si bien el desarrollo de la marina mercante fue limitado, su importancia radica en que se dieron los primeros pasos en firme.

Al iniciar la Revolución de 1910, la marina mercante se vio nuevamente afectada. Los buques mercantes fueron ocupados para reforzar la marina de guerra, en el transporte de tropas. La intervención norteamericana en 1914 destruyó las obras portuarias del Golfo de México.

El principal puerto del país, es decir Veracruz, fue ocupado por tropas norteamericanas, y los buques nacionales y mercancías pasaron a su propiedad.

Hasta los años de la década de los veinte, la actividad marítima y la construcción de obras portuarias sufrieron un grave estancamiento, realizándose solamente algunos trabajos en los puertos de Veracruz, Tampico, Salina Cruz y Manzanillo.

Después del triunfo de la Revolución en el año de 1917, Venustiano Carranza con el deseo de crear una verdadera marina mercante nacional luchó porque se incluyera en la Constitución de 1917 el requisito de ser mexicano por nacimiento para poder desempeñar cargos dentro de los buques mercantes nacionales, que se estableció en el Art. 32 Constitucional.

Esta disposición fue muy importante para la marina mercante, ya que hasta ese momento los puestos principales, y aun la mayor parte de la tripulación de las embarcaciones nacionales eran ocupados por extranjeros, en su mayoría ingleses, españoles y estadounidenses.

También se pensó en asignar a la Secretaría de Guerra y Marina únicamente las actividades de la marina de guerra, por lo que el 25 de Diciembre de 1917 la Dirección de Marina Mercante pasó a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La idea de crear una institución adecuada para preparar a la gente del mar se realizó gracias a los capitanes Fernando Siliceo y Tristán Canales, quienes apoyados por la Cámara de Comercio de Veracruz, establecieron la Escuela de Comercio y Náutica en enero de 1919 en el puerto de Veracruz (29).

Durante los primeros años del periodo Constitucionalista, el gobierno se preocupaba más por asegurar la situación política interna y por el reconocimiento de las grandes potencias, que por los problemas nacionales, entre ellos la marina mercante.

(29) *Idem.*, p. 16.

Es hasta el gobierno del general Alvaro Obregón en el año de 1924, cuando vuelve a construirse una obra marítima: el rompe olas del puerto de Yavaros en Sonora, obra sin trascendencia ya que hasta nuestros días éste puerto es solo pesquero (30).

El presidente Lázaro Cardenas reconoció que la falta de manna mercante era uno de los problemas más graves de su gobierno Pero la situación política internacional, aunada a la nacionalización del petróleo en el año de 1938, impidieron hacer una obra de relevancia.

Hay dos hechos de importancia en éste periodo El primero es la creación de Petróleos Mexicanos y la compra de algunos buque-tanque para la distribución del importante liquido Y el segundo es la creación del Departamento Autonomo de Manna que se encargaria de regular las actividades navales y de elaborar los planes para fomentar la manna mercante

Las obras portuarias que se crearon durante el gobierno del General Lázaro Cárdenas son las siguientes: se construye el viaducto y el muelle en su extremo en el puerto de Durante, el muelle número dos del puerto de Veracruz y en apoyo a la industria naval el primer dique seco en San Juan de Ulua (31).

En el gobierno del General Avila Camacho el Departamento Autónomo de Manna fue elevado a rango de Secretaria el 31 de diciembre de 1940 En el último año de su gobierno se fundó la Escuela Náutica de Tampico. También se aplicó el Derecho de Angaria que permitió a PEMEX incrementar su flota buque-tanque, y crear un Departamento de Transporte Marítimo hoy Gerencia de Transportación y Administración Portuana

El gobierno alemanista apoyó la manna mercante a través de algunas obras portuarias, la ayuda a la Escuela Náutica de Mazatlán y la creación de la Compañía de Servicios Marítimos de México en 1949.

(30) Roberto Bustamante Ahumada, *op. cit.*, p. 15.

(31) *idem*, p. 16

Las obras portuarias más importantes fueron el ampliar los muelles del puerto de Tampico, el continuar los trabajos de dragado y mantenimiento del río Pánuco, la construcción de escolleras en el puerto de Veracruz, el iniciar la construcción del Puerto de Ensenada, entre otras.

El Presidente Ruíz Cortines se propuso una meta muy ambiciosa tendiente a resolver el problema de la marina mercante mediante un programa que presentó en su primer informe de gobierno, el "Programa del Progreso Marítimo de México" también conocido como "Marcha al mar".

Dicho programa tenía la intención de integrar un sistema de transporte eficiente resolviendo los problemas históricos que impedían el desarrollo de la marina mercante. Para el logro de los fines planteados era necesaria la participación de la iniciativa privada. Esto último fue una de las razones principales que hicieron que el programa se estancara, ya que la iniciativa privada no tenía confianza en las inversiones en empresas navieras.

Las obras portuarias más importantes durante la administración del Presidente Ruíz Cortines fueron las siguientes: en Tampico se construyó el muelle de metales y minerales, en Veracruz se completó el muelle marginal, en el puerto de Guaymas, Sonora se inicia el muelle patio y se construyen los rompeolas del puerto de Mazatlán (32).

(32) *Idem*, p. 22.

El Presidente Adolfo López Mateos durante su administración continuó con la idea de su antecesor, reorganiza la Secretaría de Marina y sostiene el Programa del Progreso Marítimo.

En el año de 1959 se crea la principal compañía naviera nacional. **Transportación Marítima Mexicana (TMM)** El gobierno decidió apoyar a la empresa a través de la suscripción del 30% del capital por medio del Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera. En 1961 TMM funda la **Compañía Marítima Mexicana** para cubrir los servicios del Pacífico

Durante la administración del Presidente Adolfo López Mateos se establece el servicio de comunicación por vía marítima entre los puertos de Mazatlán y la Paz, se construyen las terminales en Pichilinge, Baja California Sur y se avanza en la construcción de las obras del puerto de Guaymas

La administración del presidente Díaz Ordáz brinda obras portuarias como son el inicio de la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas y el puerto de San Carlos en Baja California Sur entre otras

En el sexenio del Presidente Luis Echeverría se construyen los muelles en el puerto de Lázaro Cárdenas al servicio de la siderúrgica de ese lugar, se construye el muelle de pasajeros en Acapulco, Guerrero y la terminal de granos en el puerto de Veracruz, entre otras.

En el periodo presidencial del Licenciado José López Portillo se construyeron algunos puertos pesqueros como el Sauzal, Vicente Guerrero, Ciudad del Carmen, Puerto Morelos, entre otros. También se construye el muelle para Fertimex y el actual muelle de contenedores en Lázaro Cárdenas, se construye la infraestructura del puerto de Altamira, Tamaulipas y se inicia el primer muelle.

En la administración del Presidente Miguel de la Madrid se termina el primer muelle del puerto de Altamira, así como los patios y bodega. En apoyo a la pesca se construyen dos modernas plantas para procesamiento de pescado, la primera llamada "Pescado de Chiapas" en Puerto Madero y la segunda "Pescado de Colima" en el puerto de Manzanillo; entre otras obras de menor importancia.

En la pasada administración del Licenciado Salinas de Gortari se construyeron la segunda y tercera posición de atraque en Altamira y se dragaron las dársenas correspondientes

También se avanza en el equipamiento de los puertos, básicamente para el manejo de contenedores y se instalan grúas portacontenedores en los puertos de Altamira, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas

El objetivo básico es lograr la productividad en el manejo de contenedores a nivel internacional, en dos puertos del Golfo de México Altamira y Veracruz, y en dos puertos del Océano Pacífico Manzanillo y Lázaro Cárdenas, a fin de estar en niveles competitivos para nuestras exportaciones frente al Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, y con los países de la Cuenca del Pacífico

Por último durante la presente administración del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León se continuará con la política de privatización portuaria iniciada durante el sexenio anterior, a través de la Administración Portuaria Integral, de la que hablaremos en el próximo capítulo

La difícil situación política, social y económica del país entorpece el fomento a la marina mercante. Lo anterior es una de las razones por las que se piensa en la iniciativa privada como la única forma de propiciar una reforma portuaria, que con el tiempo haga que los principales puertos del país alcancen los niveles de competitividad y productividad que exige el entorno internacional. Sin embargo, hasta qué punto es benéfica la privatización portuaria, si lo que necesita México es la construcción de una marina mercante verdaderamente nacional; que nos permita tomar decisiones propias, ser independientes para cubrir los requerimientos del país, y sobre todo, que brinde sustento y poder a la nación

2.2 SITUACION ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

Como hemos podido observar la Marina Mercante en México no ha recibido la importancia que merece; la falta de una política integral de fomento a la misma, hacen que las obras portuarias y la regulación marítima no sean más que intentos aislados insuficientes para resolver el problema

Sin embargo, hoy más que nunca la falta de una verdadera marina mercante nos imposibilita para hacer frente a retos que no podemos ignorar como el de la crisis económica del país, la firma de un tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá y la globalización mundial

En este apartado nuestra intención es mostrar la situación actual de la marina mercante nacional, que aunque de manera breve nos permitirá tener una idea de los logros que hemos alcanzado y de los obstáculos que aún tenemos que vencer.

Los datos más recientes obtenidos para el presente estudio son del año de 1993 y me fueron proporcionados por la Subdirección de Informática y Estadística de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, que es la dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes encargada de coordinar, estudiar y fomentar todo lo relativo a la marina mercante nacional (33).

(33) Movimiento de carga y buque 1992, SCT, Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Movimiento de carga y buques 1993, (datos preliminares), SCT, Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Puertos Mexicanos, Información General, Dirección General de Puertos y Marina Mercante, 1993

El tráfico marítimo de carga se incremento minimamente en 1993 en 1.6 millones de toneladas, respecto al año de 1992, al pasar de 181.8 a 183.4 millones de toneladas.

La participación porcentual de diversos tipos de carga operada, en el mismo año, fue la siguiente

| | |
|----------------------|-------|
| petróleo y derivados | 64.40 |
| granel mineral | 19.55 |
| carga general | 6.26 |
| granel agrícola | 2.71 |
| otros fluidos | 1.68 |
| y perecederos | 0.40 |

En relación al comercio exterior por vía marítima, éste tuvo un total de 121.9 millones de toneladas. Las importaciones sufrieron un decremento de 1.0 millones de toneladas, mientras las exportaciones se incrementaron en 4.2 millones de toneladas. Actualmente el 80% de nuestro comercio exterior se realiza por esta vía.

El tráfico de cabotaje, registró una baja de 1.5 millones de toneladas al operar 61.5 millones durante 1993, contra 63.0 en 1992.

Los principales productos de importación son: cereales, azúcar, artículos de acero, refacciones, combustible, petroquímicos, materias primas para fertilizantes y mercancías en contenedores.

Los productos más importantes de exportación son: petróleo y sus derivados, sal, cemento, sulfato de calcio, azufre, fluorita, magnesio, sulfato de sodio, artículos de acero, dimetil y ácido tereftálico.

El movimiento global de mercancías por vía marítima en el año de 1993 fue de 183 450 642 toneladas; dividiéndose en 121 928 883 en el tráfico de altura y 61 521 759 en el tráfico de cabotaje. Los cuadros número 1 y 2 muestran datos más detallados al respecto.

| MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA (TONS.) 1993. | | | | |
|----------------------------------------------------|-------------|-------------|----------------|----------------|
| ALTIURA | CABOTAJE | TOTAL | No. DE ARRIBOS | |
| 121 928 883 | 61 521 759 | 183 450 642 | 20 997 | |
| A L T U R A | | | | |
| TIPO DE CARGA | IMPORTACION | EXPORTACION | TOTAL | No. DE ARRIBOS |
| GENERAL | 1 764 007 | 4 076 060 | 7 540 067 | 2 355 |
| AGRICOLA | 4 726 199 | 39 406 | 4 765 605 | 295 |
| MINERAL | 1 362 607 | 15 171 974 | 15 534 581 | 636 |
| PETROLEO Y DERIVADOS | 6 503 529 | 50 551 312 | 57 054 841 | 1 716 |
| OTROS FLUIDOS | 1 395 137 | 1 001 065 | 2 396 202 | 254 |
| PERECEDEROS | 159 292 | 517 957 | 702 279 | 204 |
| SUMAS | 20 241 071 | 101 657 512 | 121 928 583 | 5 493 |
| C A B O T A J E | | | | |
| TIPO DE CARGA | ENTRADA | SALIDA | TOTAL | No. DE ARRIBOS |
| GENERAL | 1 574 446 | 2 051 357 | 3 625 803 | 10 092 |
| AGRICOLA | 138 219 | 68 305 | 206 524 | 13 |
| MINERAL | 4 561 694 | 8 766 356 | 13 328 054 | 2 517 |
| PETROLEO Y DERIVADOS | 21 252 343 | 15 337 911 | 39 630 254 | 2 617 |
| OTROS FLUIDOS | 375 644 | 301 572 | 679 216 | 157 |
| PERECEDEROS | 27 110 | 4 768 | 31 878 | 64 |
| SUMAS | 31 959 466 | 29 562 299 | 61 521 759 | 15 504 |

Fuente: Estadísticas del movimiento portuario nacional, DCP y M. SGT., 1993.

CUADRO NUMERO 1

**TONELADAS OPERADAS POR TIPO DE CARGA POR VIAJA
NACIONAL Y EXTRANJERA
(MILES DE TONELADAS)**

| C O N C E P T O | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993p | 1994p |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| MOVIMIENTO DE ALTURA | 104 360 | 107 916 | 113 508 | 118 984 | 121 929 | 122 675 |
| EN EMB. NAC. | 2 524 | 2 558 | 2 932 | 1 859 | 1 952 | 2 075 |
| Carga general | 750 | 840 | 755 | 380 | 425 | 432 |
| Granel agrícola | 174 | 202 | 149 | 20 | 57 | 63 |
| Granel mineral | 244 | 19 | 31 | 74 | 88 | 91 |
| Otros fluidos | 916 | 696 | 750 | 491 | 497 | 555 |
| Otros líquidos | 514 | 1 101 | 1 157 | 922 | 555 | 901 |
| EN EMB. ENT. | 101 532 | 105 058 | 110 576 | 117 095 | 119 977 | 120 600 |
| Carga general | 4 664 | 6 430 | 6 362 | 7 828 | 8 122 | 8 213 |
| Granel agrícola | 5 518 | 6 046 | 4 731 | 6 110 | 4 678 | 4 877 |
| Granel mineral | 15 567 | 17 344 | 15 965 | 17 377 | 19 478 | 19 495 |
| Otros fluidos | 74 507 | 73 922 | 51 567 | 83 980 | 57 188 | 57 401 |
| Otros líquidos | 1 577 | 1 216 | 1 645 | 1 800 | 1 511 | 1 614 |
| MOVIMIENTO DE CABOTAJE | 56 349 | 61 223 | 60 774 | 62 844 | 61 521 | 62 700 |
| EN EMB. NAC. | 39 964 | 43 658 | 44 651 | 44 357 | 44 912 | 49 315 |
| Carga general | 2 929 | 2 775 | 2 706 | 3 060 | 3 362 | 3 395 |
| Granel agrícola | 106 | 10 | 49 | — | 92 | 102 |
| Granel mineral | 12 387 | 12 996 | 11 323 | 12 484 | 13 723 | 13 815 |
| Otros fluidos | 23 450 | 27 645 | 30 335 | 32 300 | 31 326 | 31 525 |
| Otros líquidos | 1 092 | 262 | 235 | 513 | 404 | 475 |
| EN EMB. ENT. | 16 385 | 17 535 | 16 123 | 14 487 | 12 609 | 13 385 |
| Carga general | 320 | 542 | 316 | 257 | 326 | 386 |
| Granel agrícola | 858 | 489 | 412 | 112 | 109 | 135 |
| Granel mineral | 2 762 | 3 090 | 4 159 | 5 208 | 3 605 | 3 877 |
| Otros fluidos | 12 393 | 13 414 | 11 215 | 8 567 | 8 294 | 8 690 |
| Otros líquidos | 52 | — | 16 | 343 | 275 | 297 |
| TOTAL DE CARGA MANEJADA | 160 709 | 169 139 | 174 282 | 181 828 | 183 450 | 185 375 |

Fuente: Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

CUADRO NUMERO 2

Los datos anteriores nos hablan de un claro rezago, si los comparamos con el movimiento total de mercancías del puerto de Nueva York/Nueva Jersey que en el año de 1991 manejó 54 654 toneladas, es decir, la tercera parte del volumen de carga total de todos los puertos integrantes del sistema portuario mexicano (34)

La situación de la marina mercante nacional es alarmante si consideramos la participación de la flota mexicana y extranjera en el año de 1993. Como mencionamos anteriormente el movimiento global en dicho año fue de 183 450 mil toneladas, de este total la participación de la flota mexicana fue de 50 864 mil toneladas representando el 27.73%, mientras que la flota extranjera movió un total de 132 586 mil toneladas, es decir, el 72.27% del total.

Si estos datos los dividimos en las dos grandes áreas del tráfico marítimo, obtendremos la siguiente información:

En el tráfico de cabotaje, la participación de la flota mexicana en 1993 fue de 48 912 mil toneladas o 79.5% y la producción de la flota extranjera de 12 609 o del 20.5%

(34) Reyna Verónica, Aguilar Jiménez, Op.cit p 95

Sin embargo, en el tráfico de altura la participación de la flota mexicana fue de sólo 1 962 toneladas es decir el 1.60%, mientras que la participación de la flota extranjera fue de 119 977 toneladas, o el 98.40%. Cuadro número 3.

Lo anterior nos muestra que desafortunadamente son los armadores extranjeros los que se llevan la mayor parte de los fletes que México paga en sus operaciones de comercio internacional, con su respectiva repercusión en la cuenta corriente de la balanza de pagos. Y lo más grave es que seguimos dependiendo de flotas mercantes extranjeras y que no somos autosuficientes ni para cubrir nuestras propias necesidades como país, lo que repercute desfavorablemente en nuestra soberanía.

El tonelaje con el que cuenta la marina mercante nacional no alcanza para manejar nuestro comercio exterior en los límites recomendados por la ONU a través del Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, adoptado en 1974, y del que nuestro país es parte. El Código recomienda que el 40% del tráfico sea movido por la marina mercante del país comprador, otro 40% por la marina mercante del país vendedor y hasta 20% pueda ser transportado en buques de otras nacionalidades (35).

El tráfico de contenedores cargados y vacíos es el siguiente:

El total de contenedores operados en el año de 1993 fue de 314 380 contenedores, de ellos 158 746 fueron de importación y 155 634 de exportación.

(35) Jorge A. Castro Ortiz, Maximizar en la comercialización internacional del Sector Público. Tesis. UNAM, FCPyS, 1984, p. 55.

| PARTICIPACION FLOTA MEXICANA Y EXTRANJERA MILES DE TONELADAS 1993 | | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|
| | TONELADAS | % |
| TOTAL: ALTURA + CABOTAJE | 153 450 | 100.00 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA MEXICANA | 50 564 | 27.73 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA EXTRANJERA | 132 556 | 72.27 |
| TOTAL: ALTURA | 121 929 | 100.00 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA MEXICANA | 1 952 | 1.60 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA EXTRANJERA | 119 977 | 95.40 |
| TOTAL: CABOTAJE | 61 521 | 100.00 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA MEXICANA | 45 912 | 79.50 |
| PARTICIPACION DE LA FLOTA EXTRANJERA | 12 609 | 20.50 |

No. DE ARRIBOS MEXICANAS 13 002

No. DE ARRIBOS EXTRANJERAS 7 995

Fuente: Estadísticas del movimiento portuario nacional, SCT, 1993.

CUADRO NUMERO 3

El litoral del Pacífico movió un total de 98 358 contenedores, 48 136 de importación y 50 222 de exportación.

En éste litoral el puerto que movió un mayor número de contenedores fue Lazaro Cárdenas con un total de 37 538 contenedores, seguido de Manzanillo, Colima que movió 32 611 contenedores.

En el litoral del Golfo-Caribe se movió más del doble del litoral del Pacífico con un total de 216 022 contenedores, siendo 110 610 de importación y 105 412 de exportación.

En éste litoral se encuentran tres de los puertos más importantes del país. En relación al movimiento de contenedores en primer lugar se encontró Veracruz con 132 333 contenedores, en segundo lugar Altamira, Tamaulipas con 47 872 contenedores y en tercer lugar Tampico, Tamaulipas con 23 411 contenedores. Cuadro número 4.

El cuadro número 5 muestra el lugar que ocupa cada puerto por el número de TEU's (36) operados. Veracruz es el puerto que movió más contenedores en 1993 con un total de 193 862 TEU's, es decir, casi el 50% del total de TEU's operados en todos los puertos del país. Las embarcaciones mayores de 100 toneladas que conforman la flota mercante mexicana suman un total de 1 886 embarcaciones en el año de 1993, con un total de 1 317 487 toneladas de registro bruto y 1 858 349 toneladas de peso muerto (37).

(36) TEU son las siglas "Twenty Feet Equivalent Unit" y equivale a un contenedor de 20' de longitud, un contenedor de 40' de longitud equivale a 2 TEU. Fernando, Hernández Labra, Puertos, edición del autor, 1993, p. 67.

(37) Tonelaje de Registro Bruto es la capacidad cúbica total del buque, comprendida desde el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas, dado en toneladas.

Tonelaje de Porte Bruto, también conocido como de peso muerto, es la suma del tonelaje de registro bruto más la dotación y todos los pertechos del buque, necesarios para hacerse a la mar.

Enciclopedia General del Mar, Barcelona, Ediciones Garmaga, 1968, Tomo VIII, p. 696. Cita del Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, "El Transporte Marítimo. La participación de México", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales.

TRAFICO DE CONTENEDORES (CARGADOS Y VACIOS)

1993

TRAFICO DE CONTENEDORES OPERADOS

| | IMPORTACION | EXPORTACION | T O T A L |
|-------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| LITORAL PACIFICO | 45 136 | 50 222 | 95 358 |
| ENSENADA, BAJA CALIFORNIA | 2 777 | 5 596 | 8 373 |
| MAZATLAN, SINALOA | 1 050 | 1 029 | 2 079 |
| MANZANILLO, COLIMA | 13 314 | 19 297 | 32 611 |
| LAZARO CARDENAS, MICHOACAN | 23 023 | 14 515 | 37 538 |
| ACAPULCO, GUERRERO | 1 133 | 1 007 | 2 140 |
| SALINA CRUZ, OAXACA | 6 509 | 8 475 | 15 257 |
| LITORAL GOLFO - CARIBE | 110 610 | 105 412 | 216 022 |
| ALTAMIRA, TAMAULIPAS | 23 423 | 24 449 | 47 872 |
| TAMPICO, TAMAULIPAS | 11 733 | 11 675 | 23 408 |
| TUXPAN, VERACRUZ | 559 | 999 | 1 558 |
| VERACRUZ, VERACRUZ | 69 141 | 63 192 | 132 333 |
| PROGRESO, YUCATAN | 3 016 | 2 738 | 5 754 |
| PUERTO MORELOS, QUINTANA ROO | 2 438 | 2 356 | 4 794 |
| TOTAL PACIFICO + GOLFO CARIBE | 158 746 | 155 634 | 314 380 |

Fuente: Estadísticas del movimiento portuario nacional. SCT. 1993.

CUADRO NUMERO 4

NUMERO DE TEU'S POR PUERTO
(CONTENEDORES CARGADOS + VACIOS)
1993

| P U E R T O S | NUMERO DE TEU'S | % |
|---------------------------------|-----------------|--------|
| VERACRUZ, VERACRUZ | 193 562 | 51.93 |
| ALTAMIRA, TAMAULIPAS | 65 755 | 14.84 |
| LAZARO CARDENAS, MICHOACAN | 59 610 | 12.56 |
| MANZANILLO, COLIMA | 50 915 | 10.99 |
| TAMPICO, TAMAULIPAS | 30 200 | 6.51 |
| SALINA CRUZ, OAXACA | 23 519 | 5.14 |
| ENSENADA, BAJA CALIFORNIA | 12 049 | 2.60 |
| PROGRESO, YUCATAN | 9 220 | 1.99 |
| PUERTO MORELOS, QUINTANA ROO | 7 152 | 1.54 |
| TUXPAN, VERACRUZ | 2 520 | 0.61 |
| ACAPULCO, GUERRERO | 2 640 | 0.57 |
| MAZATLAN, SINALOA | 2 395 | 0.52 |
| T O T A L . . . | 463 437 | 100.00 |

Fuente: Estadísticas del movimiento portuario nacional. SCT. 1993.

CUADRO NUMERO 5

Sin embargo éstos datos se encuentran un tanto rezagados debido a que en los últimos años la marina mercante nacional ha sufrido un fuerte deterioro. Las principales compañías navieras del país son Petróleos Mexicanos y Transportación Marítima Mexicana. Los cuadros 6 y 7 muestran más información al respecto.

El Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, organismo interesado en estudiar la situación en que se encuentran las flotas mercantes de los países de América Latina, ha llegado a la conclusión de que la flota mercante mexicana se encuentra en un estado de declinación, ya que en 1984 nuestra marina mercante se conformaba por un total de 2.1 millones de toneladas de peso muerto, y para 1994 con dificultad superó el millón de t. p. m. (38)

Actualmente la flota mercante nacional no llega a las 900 mil toneladas de registro bruto; y por ocho años consecutivos ha habido un descenso constante de la flota(39). Por eso puede decirse que se encuentra en un estado de total evolución.

(38) "La marina mercante comentada por mexicanos en el exterior", **El Economista**, 17 de Mayo de 1993, p.48.
(39) "Condenada a desaparecer, la marina mercante", **El Financiero**, 3 de Febrero de 1994, p. 18.

PRINCIPALES COMPAÑIAS NAVIERAS NACIONALES Y SU FLOTA MERCANTE 1993*

| EMPRESA | No. DE BUQUES | T. P. N.¹² | % DEL TOTAL | T. R. N.¹³ | % DEL TOTAL | TIPO DE BUQUE |
|-----------------------------------|----------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| PETROLEOS MEXICANOS | 33 | 1 111 301 | 59.50 | 669 614 | 50.53 | BUQUE TANQUE, PETROLERO, QUIMICO |
| TRANSPORTACION MARITIMA MEX. | 1 | 53 758 | 2.90 | 39 630 | 3.01 | CARGA GENERAL, BUQUE TANQUE |
| CIA. NAVIERA RINERA DEL GOLFO | 2 | 65 050 | 2.40 | 29 566 | 2.27 | ATILFEROS |
| TRANS. MARITIMA DEL PACIFICO | 2 | 44 755 | 2.40 | 15 576 | 1.21 | CARGA GENERAL |
| CIA. NAVIERA ARBAHAY, S. A. | 4 | 22 897 | 1.20 | 13 331 | 1.01 | BUQUE TANQUE |
| F. ESCUELAS NAUTICAS | 1 | 12 796 | 0.70 | 12 095 | 0.92 | CARGA GENERAL |
| FRIGORIFICOS MARITIMOS | 2 | 5 750 | 0.30 | 5 950 | 0.45 | CARGA GENERAL |
| SALINAS DEL PACIFICO | 1 | 4 623 | 0.20 | 2 401 | 0.18 | CARGA GENERAL |
| TRANS. MARITIMA PENINSULAR | 1 | 3 550 | 0.20 | 2 715 | 0.21 | CARGA GENERAL |
| CIA. TRANS. DEL MAR DE CORTEZ | 1 | 1 205 | 0.10 | 753 | 0.06 | BUQUE TANQUE |
| CIA. NAVIERA ALBATROS | 1 | 1 095 | 0.10 | 656 | 0.05 | BUQUE TANQUE |
| NAVIERA DEL PACIFICO | 1 | 740 | 0.00 | 493 | 0.04 | CARGA GENERAL |
| JUAN ANTONIO RODRIGUEZ G. | 1 | 525 | 0.00 | 710 | 0.05 | CARGA GENERAL |
| PUERTO SAN CARLOS | 1 | 454 | 0.00 | 456 | 0.03 | BUQUE TANQUE |
| COMERCIAL CARIBE COZIMEI | 1 | 103 | 0.00 | 100 | 0.01 | CARGA GENERAL |
| TOTAL PRINCIPALES NAVIERAS | 55 | 1 309 564 | 70.27 | 794 679 | 60.32 | |
| OTRAS | 1 831 | 545 785 | 29.53 | 522 506 | 39.65 | |
| TOTAL NACIONAL | 1 886 | 1 855 349 | 100.00 | 1 317 487 | 100.00 | |

NOTAS: *1) Incluye embarcaciones de 100 T.P.N., con nombre de casco.

2) Incluye Buques Construidos, Unidades de Flota de Propiedad y Buques de Propiedad.

12) T.P.N. Tonnage de Peso Muerto.

13) T.R.N. Tonnage de Registro Netto.

Fuente: Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.

CUADRO NUMERO 6

EVOLUCION DE LA FLOTA MEXICANA POR TIPO DE BUQUE ***

| TIPO DE BUQUE | 1993 | | |
|--------------------|-----------------|-----------------------|---------------|
| | NO. DE UNIDADES | T.R.B. ⁽¹⁾ | % DEL TOTAL |
| Buque Tanque | 32 | 477 551 | 36.27 |
| Pesquero | 1 396 | 248 246 | 15.54 |
| Gasero | 5 | 182 444 | 13.55 |
| Misceláneo | 0 | 0 | 0.00 |
| Chalán | 204 | 129 343 | 9.52 |
| Carguero | 15 | 77 593 | 5.91 |
| Productos Químicos | 3 | 41 027 | 3.11 |
| Transbordador | 25 | 44 032 | 3.34 |
| Draga | 41 | 39 732 | 3.02 |
| Azufrero | 2 | 29 566 | 2.27 |
| Remolcador | 94 | 28 799 | 2.19 |
| Granelero | 0 | 0 | 0.00 |
| Abastecedor | 43 | 13 528 | 1.03 |
| Investigación | 20 | 4 696 | 0.36 |
| Portacontenedores | 0 | 0 | 0.00 |
| T O T A L | 1 886 | 1 317 487 | 100.00 |

NOTAS: (1) Solo incluye embarcaciones con bandera mexicana; registro de 198 T.R.B.
 No incluye BUQUES CONSTRUÍDOS, LOS BUQUES ADICIONALES DE RECONSTRUCCION
 Y BUQUES DE REGISTRO.
 (2) T.R.B.: Tonnaje de Registro Bruto.

Fuente: Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.

CUADRO NUMERO 7

Cabe destacar que actualmente la edad promedio de la flota mercante nacional es de 16 años, y de 20 la vida útil de un buque. En México no existe ningún subsidio ni estímulo para la adquisición y reparación de embarcaciones.

La falta de una política de fomento a la marina mercante a través de estímulos y subsidios ha ocasionado que el tonelaje registrado bajo bandera mexicana haya disminuido en los últimos años y que en la actualidad con dificultad llegue al millón de toneladas de registro bruto. Además la operación de buques de bandera mexicana ocasiona fuertes desventajas competitivas frente a las flotas de otros países que cuentan con diversos subsidios y estímulos que reciben de sus respectivos gobiernos (40).

Esta es la razón principal por la que los armadores mexicanos recurren a banderas de libre registro o FOC, ya que este tipo de registros ofrecen libertad de compra y reparación de buques en condiciones favorables, un esquema laboral flexible, en la mayoría de los casos sin protección a los trabajadores y un régimen fiscal casi inexistente. Esto permite a los armadores mexicanos tener operaciones más equitativas frente a marinas mercantes que cuentan con estímulos y subsidios de sus gobiernos.

Esta situación repercute de manera por de más negativa para la consolidación de una verdadera marina mercante nacional, ya que con los Pabellones FOC no existe una relación auténtica entre el buque y el pabellón que enarbola, y para México día a día el tonelaje de registro bruto abanderado bajo su jurisdicción disminuye (41).

(40) "Urge una flota estratégica de apoyo al comercio: TMM", El Financiero, 11 de Enero de 1995, p. 11.

(41) "España carece de una política estructurada para el fomento de su marina mercante", El Financiero, 3 de Octubre de 1994, p. 20.

"En picada la marina mercante argentina", El Financiero, 26 de Octubre de 1994, p. 30.

El sistema portuario mexicano cuenta con 36 puertos en el Pacífico y 36 puertos en el Golfo de México y el Caribe, de ellos 22 son puertos comerciales y serán operados por medio de la Administración Portuana Integral (API), de la que hablaremos en el siguiente capítulo. El cuadro número 8 muestra los puertos nacionales por entidad federativa y por función.

Los cuadros 9 al 12 brindan la ubicación geográfica de los diversos puertos comerciales, petroleros, pesqueros y turísticos de México.

Los 5 principales puertos del país son Veracruz, Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Tampico, y en conjunto mueven el 70% de la carga.

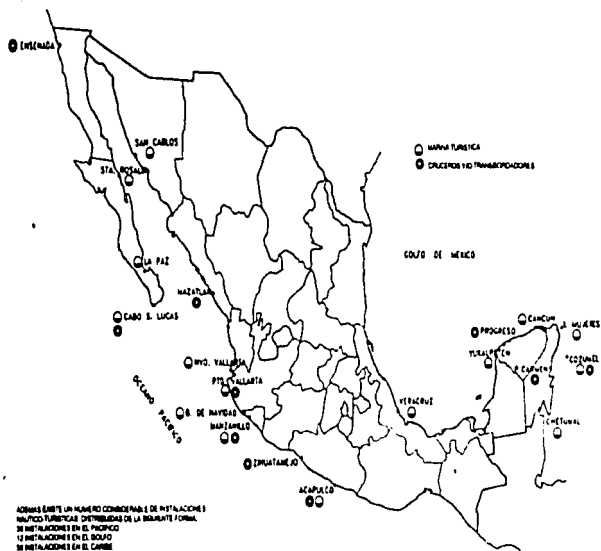
Los problemas a los que se enfrentan estos cinco puertos son los siguientes. El puerto de Veracruz necesita de una fuerte inversión para aumentar su capacidad instalada. El puerto de Altamira tiene deficiencias en el acceso carretero y en el suministro de energía eléctrica y agua potable, que limita su potencial de desarrollo, a pesar de contar con equipo de calidad y capacidad para manejar más carga. En el puerto de Manzanillo los obstáculos principales son los almacenes que limitan el crecimiento del manejo de carga. El deterioro de las carreteras que comunican al puerto de Lázaro Cárdenas impiden que se aproveche su capacidad instalada. Por último el puerto de Tampico se encuentra limitado por la propia ciudad a tal punto que es imposible su expansión, al igual que Veracruz (42).

Para los importadores y exportadores que transportan sus mercancías a través de los puertos, los problemas más frecuentes a los que se enfrentan son la baja productividad, los costos de operación, el almacenaje y los transportes terrestres.

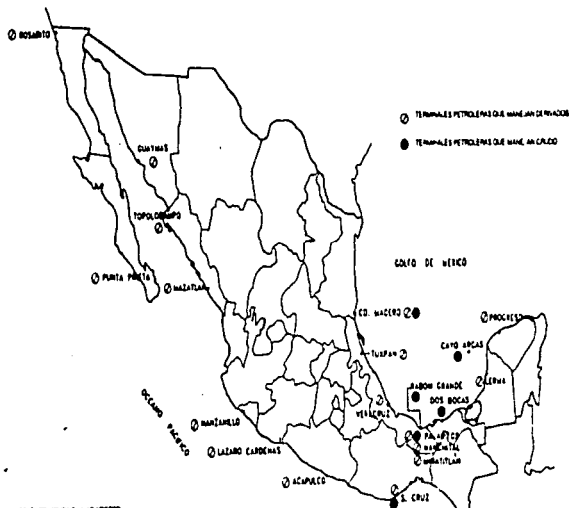
De manera general los problemas que enfrentan los puertos del país son el almacenaje, el tiempo de despacho en las aduanas, la carencia de remolques, el suministro de combustible, la señalización, el insuficiente calado y equipo portuario, y la falta de capacitación adecuada para los trabajadores maniobristas.

(42) Necesario invertir 600 mdd para que los puertos del país sean del primer mundo: SCT, *El Financiero*, 7 de Febrero de 1994, p. 26.

PUERTOS TURISTICOS



PUERTOS PETROLEROS



OPERA ESTRUCTURAS EN TEMP. ABIERTO

EN LA ZONA DE CAMPECHE OPERAN LAS PLATAFORMAS DE OILFIELDS
 COLLECTOR (EXPLORACION, PRODUCCION, SERVICIO, ETC.) Y 1 BOYA PARA
 COLECCIÓN DE BUCLES TERRESTRES.

LA
 24

Uno de los aspectos en los que se debe de poner más atención es en agilizar la carga y descarga de la mercancía de los buques en los puertos; porque las pérdidas anuales por éste concepto son de miles de dólares, por un día los costos se calculan en casi 20 mil dólares (43).

Por lo anterior podemos decir que el sistema portuario en México aún tiene que alcanzar los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial y la globalización de la economía mundial.

Por último, debemos tomar en cuenta que con la consolidación de los distintos bloques económicos, y en especial con el Tratado Trilateral de Libre Comercio de Norteamérica, la demanda de transporte marítimo aumentará y si la marina mercante nacional continúa con el mismo estado de deterioro sólo será capaz de cubrir el 3% del comercio exterior mexicano; con lo que sufriremos nuevamente una fuerte salida de divisas del país, tan necesarias para el fomento de la Marina Mercante Nacional. Actualmente se fugan más de 12 mil millones de dólares por concepto de pago de fletes marítimos, uso de contenedores y pago de seguros; cifra que equivale a las divisas que se obtienen del ramo turísticos o de las maquiladoras (44).

Para concluir el apartado hago mención de los datos más recientes sobre la actividad de la Marina Mercante Nacional (45).

De esta forma, en el periodo Enero-Abril de 1996 los principales puertos del País, movilizaron un total de 14 millones a 114 mil toneladas de carga, sin incluir las operaciones en las instalaciones especializadas para petróleo, yeso y sal. Este volumen es superior en un 24.3% al del mismo periodo en 1995.

(43) "Insuficientes las medidas de modernización portuaria", *El Financiero*, 4 de Febrero de 1994, p. 17.

(44) "Marea Alta", *El Financiero*, 27 de Noviembre de 1995, p. 40.

(45) Información proporcionada por la Subdirección de Información y Enlace de la Dirección General de Puertos. Volumenes Operados...Comparativo del Movimiento de Carga, enero-abril, 1995-1996.

Es importante mencionar que más del 80% de esta carga se manejó por los puertos de Lázaro Cárdenas, Veracruz, Manzanillo, Tampico, Guaymas y Altamira.

Observando los volúmenes operados por tipo de carga, se notan los siguientes incrementos: general suelta 23.7%, granel mineral 29.8, granel agrícola 43.1%, líquidos 6.7% y carga general conterizada 4.4%

Es importante hacer mención del crecimiento que registran las exportaciones con un 50.1% más en comparación con el mismo periodo de 1995 destacando los puertos de: Manzanillo, Veracruz, Tampico, y Guaymas

Por lo que respecta al movimiento de carga total por puerto, son importantes los incrementos logrados en Manzanillo, Tampico, Veracruz y Guaymas.

El tráfico de contenedores, presenta un incremento del 9.0% en el número de TEU's operados, destacando por su participación los puertos de Veracruz, Manzanillo, Altamira y Tampico

En el periodo enero-abril de 1996, el movimiento de turismo en cruceros totalizó 735 mil 275 pasajeros.

2.3 SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE MARITIMO. LA PARTICIPACION DE MEXICO.

El transporte marítimo sigue siendo la principal vía de intercambio comercial entre los países; por ser el medio más eficiente, hasta el momento, para transportar grandes cantidades de mercancías a un bajo precio y en períodos de tiempo razonables. No obstante que en los últimos treinta años el transporte aéreo ha logrado captar casi la totalidad del traslado de pasajeros, así como el transporte de mercancías pequeñas y valiosas, los países han dado importancia al desarrollo de sus flotas mercantes, para de ésta forma, poder participar activamente en el transporte del comercio internacional

La información del presente apartado, la obtuve a través de los estudios que hace la Organización de las Naciones Unidas por medio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), llamados "El transporte marítimo" En dichos estudios la UNCTAD analiza la situación del transporte marítimo por años; la información más reciente corresponde al año de 1993

En el presente apartado el objetivo principal es analizar de manera sencilla la situación actual del transporte marítimo, poniendo especial atención en los países en desarrollo, por ser dentro de ésta región donde se sitúa la Marina Mercante Mexicana, estudiando la participación de la misma dentro del transporte marítimo mundial (46).

La evolución de la economía mundial tiene una influencia directa en la demanda mundial de servicios de transporte marítimo. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías aumentó en 1993 en un 2.5%, pero de manera muy inferior al 4.5% registrado en 1992

(46) El Transporte Marítimo 1992. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU, 1993. El Transporte Marítimo 1993. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU, 1994.

Desde 1990 la producción industrial de los países de la OCDE y del tráfico marítimo mundial ha descendido, esta situación se atribuye principalmente a la disminución de la producción de acero crudo, mineral de hierro, carbón coqueificable, petróleo crudo, metales no ferrosos y fertilizantes, y al descenso de los precios de esos productos básicos. Sin embargo, con el crecimiento del comercio de otras manufacturas (principalmente mercancías), concretamente en América del Norte, América Latina y Asia, se ha mantenido el crecimiento del tráfico marítimo mundial.

El tráfico marítimo mundial siguió creciendo en 1993, como lo muestra el cuadro número 13 y la gráfica 1. El tonelaje total de carga superó los 4 300 millones de toneladas, representando el octavo incremento anual consecutivo. La tendencia ascendente a largo plazo del tráfico marítimo mundial se mantuvo, ya que la tasa anual media de crecimiento durante el período 1986-1993 fue de 3.5%.

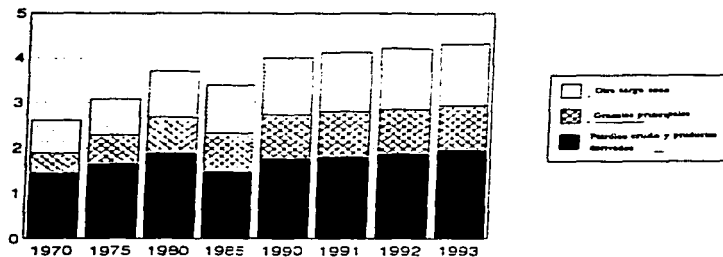
EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL 1970, 1975, 1980, Y 1986-1993
(ESTIMACIONES DE LAS MERCANCIAS CARGADAS)

| AÑO | CARGAS LIQUIDAS | | CARGA SECA | | | | TOTAL | |
|------|-----------------|-------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| | | | TOTAL | | DE LAS CARGAS PRINCIPALES | | (TONAJE LAS MERCANCIAS) | |
| | | | WILLIAMS DE TONELAJE | MODIFICACION POR PORCENTAJE | WILLIAMS DE TONELAJE | MODIFICACION POR PORCENTAJE | WILLIAMS DE TONELAJE | MODIFICACION POR PORCENTAJE |
| 1970 | 1 440 | 13.1 | 1 165 | 13.0 | 445 | 16.0 | 2 605 | 13.0 |
| 1975 | 1 644 | -10.0 | 1 428 | -3.0 | 635 | -5.0 | 3 072 | -4.0 |
| 1980 | 1 871 | -6.6 | 1 833 | 3.3 | 796 | 4.5 | 3 704 | -2.0 |
| 1985 | 1 459 | -22.0 | 1 923 | 4.9 | 857 | 7.7 | 3 382 | -8.7 |
| 1986 | 1 514 | 3.8 | 1 945 | 1.1 | 834 | -2.7 | 3 459 | 2.3 |
| 1987 | 1 506 | -0.5 | 1 999 | 2.8 | 875 | 4.9 | 3 505 | 1.3 |
| 1988 | 1 587 | 5.4 | 2 105 | 5.3 | 940 | 7.4 | 3 692 | 5.3 |
| 1989 | 1 692 | 6.6 | 2 199 | 4.5 | 965 | 2.7 | 3 891 | 5.4 |
| 1990 | 1 755 | 3.7 | 2 253 | 2.5 | 968 | 0.3 | 7 008 | 3.0 |
| 1991 | 1 790 | 2.0 | 2 330 | 3.4 | 1 005 | 3.8 | 4 120 | 2.8 |
| 1992 | 1 860 | 3.9 | 2 360 | 1.3 | 990 | -1.5 | 4 220 | 2.4 |
| 1993 | 1 945 | 4.6 | 2 367 | 0.3 | 985 | -0.5 | 4 312 | 2.2 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 13

TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL EN DETERMINADOS AÑOS
MILES DE MILLONES DE TONELADAS DE CARGA

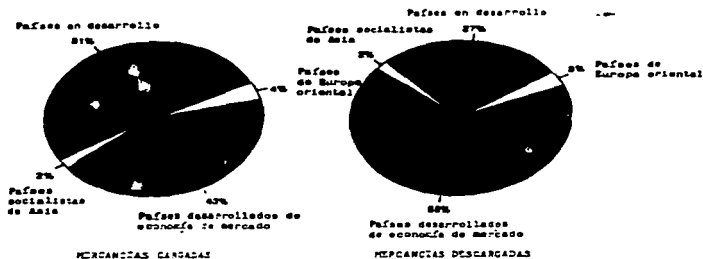


GRAFICA NUMERO 1

Si se estudia el tráfico marítimo por grandes sectores en 1993, se obtiene que el tráfico de cargas líquidas represente casi el 45% del tráfico marítimo total, con 1 945 millones de toneladas. El volumen del tráfico total de las cargas secas no varió, y en el caso de los principales graneles secos se registró un descenso del 0 5%, transportando 985 millones de toneladas en 1993. El tráfico total de petróleo mejoró, pese al estancamiento de la producción mundial.

En la gráfica número 2 se muestra la participación por grupos de países en el tráfico marítimo mundial considerando la distribución regional, los países en desarrollo aumentaron por tercer año consecutivo su participación, tanto en el tráfico de petróleo como en el de las cargas secas hasta alcanzar una participación combinada del 51.1% de las cargas embarcadas y al 26.8% de las cargas desembarcadas. Los países desarrollados de economía de mercado sufrieron un descenso y representaron el 42.8% de todas las mercancías cargadas y un 67.8% en las mercancías descargadas.

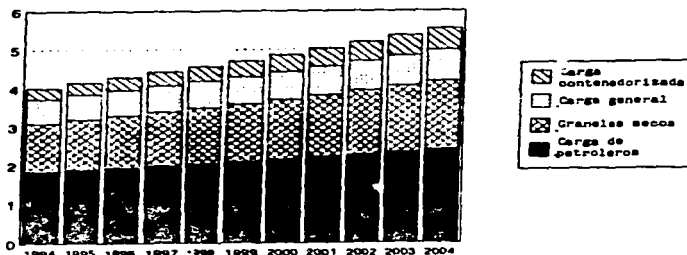
TRAFICO MARITIMO MUNDIAL POR GRUPOS DE PAISES
(DISTRIBUCION DEL TONELAJE EN PORCENTAJE 1993)



GRAFICA NUMERO 2

La UNCTAD hace una prevision del tráfico marítimo mundial desde 1994 al año 2004. Y estimó que el tráfico en 1994 sería de 4 000 millones de toneladas aumentando un promedio anual del 3.8% alcanzando para el año 2004 5 530 millones de toneladas. Se prevé que las cargas contenedorizadas y otros tipos de carga general aumentarán en un 4.8% anual hasta alcanzar 1 360 millones de toneladas. Los graneles secos y el petróleo, cuyo crecimiento medio se estima en un 4.1% anual llegarán a 1 780 y 2 390 millones de toneladas respectivamente en 2004. Gráfica número 3.

PREVISIONES DEL TRAFICO MARITIMO MUNDIAL, DE 1994 A 2004
MILES DE MILLONES DE TONELADAS



GRAFICA NUMERO 3

La flota mercante mundial sumaba 710.6 millones de TPM al fin de 1993. Esto constituye un aumento del 2.3% con respecto a 1992, y es muy superior al crecimiento anual medio de 0.36% del período 1983-1993. El crecimiento de la flota en 1993 se atribuye al aumento de las entregas de buques nuevos (31.0 millones de TPM) y a la disminución del número de desguaces (16.9 millones de TPM), que dan un aumento neto de 14.1 millones de TPM.

Por tipos de buque, los petroleros y los graneleros de carga seca siguen dominando la flota mundial. Los primeros formaban 38.2% y los segundos 34.1% del TPM mundial en 1993. El porcentaje de los buques de carga general y de los buques portacontenedores fueron 15.0 y 4.9% respectivamente. Los datos sobre la distribución del tonelaje muestran un crecimiento continuo de los buques petroleros y portacontenedores en el tonelaje de la flota mundial, mientras la de los buques de carga general disminuye y la de los graneleros está estancado.

En el cuadro número 15 se muestran datos sobre la distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. Estos datos permiten concluir en general que el envejecimiento de la flota mundial, que es motivo de preocupación, sigue adelante. La edad media de la flota mundial aumentó en 1993 a 15.05 años; o el 0.9% con respecto a 1992. Los buques petroleros siguen siendo el sector más viejo de la flota mundial (16.86 años en 1993) representando el 63.3% de los petroleros disponibles.

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PRINC. TIPOS DE BUQUES, 1991-1993
 (EN MILES DE TPN)
 (CIFRAS DE FIN DE AÑO)

| PRINCIPALES TIPOS DE BUQUES | 1991 | 1992 | 1993 | VARIACIÓN EN PORCENTUAL 1992/1991 1993/1992 |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------|
| 1. PETROLEROS | 256 905 (37.6) | 263 334 (37.9) | 271 222 (38.2) | 3.0 |
| 2. GRANELEROS | 241 215 (35.3) | 239 973 (34.5) | 242 134 (34.1) | 0.9 |
| MINERALEROS/GRANELEROS/PETROLEROS | 33 599 (4.9) | 36 460 (5.3) | 34 207 (4.8) | -6.2 |
| MINERALEROS/GRANELEROS | 207 616 (30.4) | 203 513 (29.3) | 207 927 (29.3) | 2.2 |
| 3. BUQUES DE CARGA EN GRAL. | 103 366 (15.1) | 104 933 (15.1) | 106 866 (15.0) | 1.8 |
| 4. BUQUES PORTACONTENEDORES | 29 521 (4.3) | 32 408 (4.7) | 34 848 (4.9) | 7.5 |
| 5. OTROS BUQUES | 52 456 (7.7) | 54 043 (7.5) | 55 552 (7.8) | 2.8 |
| CARGEROS DE GAS LICUADO | 12 121 (1.8) | 12 721 (1.9) | 13 368 (1.9) | 5.2 |
| CARGEROS DE PRODUCTOS QUIMICOS | 6 523 (1.0) | 7 113 (1.0) | 7 361 (1.0) | 3.8 |
| BUQUES TANQUE DIVERSOS | 544 (0.1) | 627 (0.1) | 539 (0.1) | -14.0 |
| TRANSBORDADORES Y BUQUES DE PASAJE | 3 435 (0.5) | 3 673 (0.5) | 3 811 (0.5) | 3.8 |
| OTROS | 29 863 (4.4) | 29 909 (4.3) | 30 433 (4.3) | 1.8 |
| TOTAL MUNDIAL | 668 513 (100) | 694 691 (100) | 710 622 (100) | 2.3 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994

CUADRO NUMERO 14

LIST. POR EDADES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR TIPO DE BUQUES AL 31 DE DIC. DE 1993
 (PORCENTAJE DEL TONELAJE TOTAL EN TPN)

| GRUPO DE PAISES | TIPO DE BUQUE | TOTAL | 0-4 años | 5-9 años | 10-14 años | 15-19 años | 20 años o más | prom. edad en 1993 |
|---------------------------------------------------------|-------------------|-------|----------|----------|------------|------------|---------------|--------------------|
| TOTAL MUNDIAL | TODOS LOS BUQUES | 100 | 10.9 | 18.5 | 19.7 | 50.8 | 15.05 | 14.91 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 10.4 | 8.7 | 17.6 | 63.3 | 16.86 | 16.72 |
| | GRANEROS | 100 | 11.1 | 28.2 | 19.4 | 41.3 | 13.61 | 13.50 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 5.6 | 17.7 | 26.0 | 47.7 | 15.03 | 15.04 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 18.9 | 25.4 | 17.5 | 39.0 | 12.82 | 12.07 |
| | OTROS | 100 | 13.0 | 21.0 | 21.3 | 44.8 | 14.14 | 13.87 |
| PAISES DESARROLLADOS DE ECONOMIA DE MERCADO | TODOS LOS BUQUES | 100 | 10.5 | 21.1 | 27.2 | 45.3 | 14.44 | 14.09 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 6.3 | 10.6 | 24.8 | 58.2 | 16.65 | 16.15 |
| | GRANEROS | 100 | 12.1 | 31.8 | 21.1 | 35.0 | 12.70 | 12.73 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 11.6 | 24.3 | 28.0 | 36.2 | 13.26 | 13.04 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 19.7 | 20.4 | 19.3 | 40.6 | 13.07 | 12.37 |
| | OTROS | 100 | 14.9 | 25.1 | 20.9 | 39.1 | 13.17 | 12.85 |
| PRINCIPALES PAISES DE LIBRE MATRICULA | TODOS LOS BUQUES | 100 | 11.2 | 14.7 | 16.8 | 57.3 | 15.88 | 15.92 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 13.3 | 5.6 | 12.4 | 68.7 | 17.26 | 17.36 |
| | GRANEROS | 100 | 8.4 | 21.9 | 18.2 | 51.5 | 15.22 | 15.18 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 9.9 | 19.9 | 27.2 | 43.1 | 14.34 | 14.57 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 12.5 | 28.0 | 15.9 | 43.7 | 13.73 | 12.70 |
| | OTROS | 100 | 14.4 | 19.7 | 20.3 | 45.5 | 14.11 | 13.98 |
| TOTAL PARCIAL | TODOS LOS BUQUES | 100 | 10.9 | 17.5 | 19.7 | 51.9 | 15.23 | 15.09 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 10.3 | 7.7 | 17.7 | 64.2 | 16.99 | 16.85 |
| | GRANEROS | 100 | 10.0 | 26.2 | 19.4 | 44.4 | 14.13 | 14.06 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 10.5 | 21.6 | 27.5 | 40.4 | 13.91 | 13.97 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 16.7 | 23.5 | 17.9 | 41.8 | 13.32 | 12.50 |
| | OTROS | 100 | 14.7 | 23.1 | 20.7 | 41.6 | 13.55 | 13.28 |
| PAISES DE EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL | TODOS LOS BUQUES | 100 | 5.6 | 20.1 | 24.0 | 47.3 | 14.87 | 14.75 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 8.8 | 19.8 | 33.1 | 39.4 | 14.13 | 14.05 |
| | GRANEROS | 100 | 6.0 | 27.0 | 31.7 | 35.3 | 13.58 | 13.24 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 9.0 | 15.5 | 17.0 | 58.6 | 16.20 | 16.08 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 8.9 | 48.9 | 15.5 | 26.5 | 11.29 | 11.82 |
| | OTROS | 100 | 12.7 | 15.9 | 15.4 | 56.1 | 15.56 | 15.58 |
| PAISES SOCIALISTAS DE ASIA | TODOS LOS BUQUES | 100 | 5.1 | 17.6 | 16.8 | 60.5 | 16.66 | 16.28 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 5.1 | 15.7 | 12.7 | 66.6 | 17.38 | 16.03 |
| | GRANEROS | 100 | 4.8 | 21.2 | 16.3 | 57.7 | 16.23 | 15.99 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 3.7 | 11.7 | 21.1 | 63.5 | 17.40 | 17.37 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 18.9 | 46.3 | 7.4 | 27.4 | 10.54 | 9.44 |
| | OTROS | 100 | 3.2 | 5.4 | 15.1 | 76.3 | 19.04 | 19.00 |
| PAISES EN DESARROLLO (EXCLUIDOS LOS DE LIBRE MATRICULA) | TODOS LOS BUQUES | 100 | 12.2 | 21.7 | 19.8 | 46.4 | 14.35 | 14.22 |
| | BUQUES TANQUE | 100 | 11.2 | 11.9 | 13.9 | 63.1 | 16.61 | 16.65 |
| | GRANEROS | 100 | 17.0 | 37.8 | 18.1 | 27.1 | 11.12 | 10.99 |
| | DE CARGA GRAL. | 100 | 5.1 | 11.5 | 29.2 | 54.2 | 16.34 | 16.39 |
| | PORTACONTENEDORES | 100 | 22.5 | 19.2 | 17.8 | 40.2 | 12.78 | 12.11 |
| | OTROS | 100 | 7.4 | 17.4 | 26.4 | 46.9 | 15.09 | 14.70 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1992. UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 15

La edad media de los buques graneleros es de 13.61 años en 1993. Si bien la edad promedio de los buques portacontenedores es de 12.82 años, éste tipo de buques sigue siendo el sector más joven de la flota mundial.

El cuadro número 16 y la gráfica número 4 muestran datos sobre la distribución de la flota mercante mundial por grupos de países en los años 1980, 1992 y 1993. Los países desarrollados de economía de mercado y los países de libre matrícula tenían el 67.5% del total en 1993; en 1980 éstos mismos países tenían el 82.4% del total mundial. La participación de los países en desarrollo en el TPM mundial en 1993 fue un poco mayor que en 1992 (22.2% frente a 21.6%), pero mucho mayor que en 1980, cuando era sólo 10.0%. Sin embargo, casi el 60% de la flota de los países en desarrollo está concentrada en los países de Asia. América sólo representa el 15% del total de la flota mercante de los países en desarrollo, y el 4.053% del TPM mundial.

La distribución del tonelaje en los países en desarrollo se caracteriza por una proporción relativamente alta de los graneleros de carga seca (40.3%) y los buques de carga general (18.1%), mientras los portacontenedores forman sólo 3.9%; por tanto, la flota mercante de los países en desarrollo sigue caracterizada por deficiencias estructurales, que se manifiestan en la proporción baja de buques portacontenedores técnicamente avanzados. Cuadro número 17.

**DISTRIBUCION DEL TONELAJE MUNDIAL (EN TRB Y TPN),
POR GRUPOS DE PAISES DE MATRICULA, 1980, 1992 Y 1993
(CIFRAS DE FIN DE AÑO)**

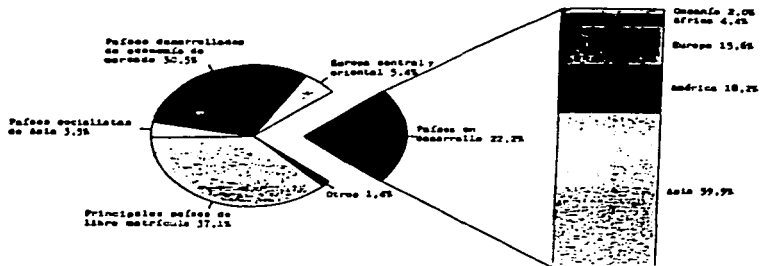
| PABELLONES DE MATRICULA POR GRUPOS DE PAISES | TONELAJE Y PORCENTAJE | | | | | | AUMENTO DEL TONELAJE (EN MILLO- NES DE TPN) | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------------------------------------------|-------------------|
| | EN MILLONES DE TRB | | | EN MILLONES DE TPN | | | 1980 A 1993 | 1992 A 1993 |
| | 1980 | 1992 | 1993 | 1980 | 1992 | 1993 | | |
| 1. TOTAL MUNDIAL | 414.5 (190.9) | 444.9 (190.6) | 457.4 (188.9) | 652.8 (188.0) | 694.7 (189.8) | 710.6 (188.9) | 2.1 | 15.9 |
| 2. PAISES DESARROLLADOS DE ECONOMIA DE MERCADO | 214.3 (81.7) | 142.3 (52.8) | 142.7 (51.2) | 350.1 (81.2) | 216.6 (51.2) | 216.6 (50.8) | -10.3 | 0.0 |
| 3. PRINCIPALES PAISES DE LIBRE MATRICULA | 114.2 (37.6) | 153.0 (50.8) | 158.8 (50.9) | 212.6 (51.1) | 257.2 (57.8) | 263.4 (57.1) | 3.9 | 6.2 |
| TOTAL DE 2 Y 3 | 328.5 (170.3) | 295.3 (98.2) | 301.5 (60.8) | 562.7 (60.8) | 473.8 (58.2) | 480.0 (57.8) | -6.4 | 6.2 |
| 4. PAISES DE EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL (INCLUIDA LA EX URSS) | 32.0 (7.7) | 33.7 (7.8) | 33.2 (7.2) | 37.8 (8.8) | 39.0 (8.8) | 36.2 (8.8) | 0.0 | -0.8 |
| 5. PAISES SOCIALISTAS DE ASIA | 7.3 (1.8) | 15.1 (3.8) | 16.5 (3.8) | 10.9 (1.8) | 22.6 (3.2) | 24.7 (3.8) | 1.1 | 2.1 |
| 6. PAISES EN DESARROLLO DE LOS CUALES EN | 44.7 (18.9) | 94.6 (21.2) | 99.6 (22.9) | 68.4 (18.8) | 149.9 (21.8) | 157.9 (22.2) | 6.9 | 8.0 |
| AFERICA | 4.9 | 5.1 | 5.1 | 7.2 | 6.9 | 6.9 | 0.0 | 0.0 |
| AMERICA | 14.5 | 17.9 | 18.7 | 21.6 | 27.6 | 26.8 | 0.5 | 1.2 |
| ASIA | 25.0 | 58.2 | 59.3 | 39.1 | 93.3 | 94.6 | 4.3 | 1.3 |
| EUROPA | 0.1 | 11.2 | 14.4 | 0.2 | 18.9 | 24.6 | 1.9 | 5.7 |
| OCEANIA | 0.1 | 2.2 | 2.1 | 0.1 | 3.2 | 3.0 | 0.2 | -0.2 |
| 7. OTROS PAISES, Y BUQUES NO ASIGNADOS | 2.0 (8.8) | 6.2 (11.8) | 6.6 (12.8) | 3.0 (8.8) | 9.4 (11.8) | 9.5 (11.8) | 0.5 | 0.4 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 16

DISTRIBUCION DEL TONELAJE MUNDIAL POR GRUPOS DE PAISES, 1993

DISTRIBUCION PORCENTUAL EN TPM)



GRAFICA NUMERO 4

ESTRUCTURA DE LA FLOTA MERCANTIL DE LOS PRINCIPALES GRUPOS DE PAISES AL 31 DE DIC. DE 1993
(EN MILLONES DE TPM Y EN PORCENTAJES)

| | TOTAL MUNDIAL | | PAISES DE DESARROLLOS DE ECONOMIA DE MERCADO | | PRINCIPALES PAISES DE LIBRE MATRICULA | | PAISES EN DESARROLLO | | PAISES DE EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL | | PAISES SOCIALISTAS DE ASIA | |
|-----------------------|----------------|-------|----------------------------------------------|------|---------------------------------------|-------|----------------------|-------|-------------------------------------|-------|----------------------------|-------|
| | EN MILL DE TPM | % | EN MILL DE TPM | % | EN MILL DE TPM | % | EN MILL DE TPM | % | EN MILL DE TPM | % | EN MILL DE TPM | % |
| TONELAJE TOTAL | 710.8 | 100.0 | 218.8 | 30.8 | 283.4 | 100.0 | 157.8 | 100.0 | 36.2 | 100.0 | 24.6 | 100.0 |
| DEL CUAL | | | | | | | | | | | | |
| PETROLEROS | 271.2 | 38.2 | 83.0 | 30.3 | 118.6 | 42.1 | 69.3 | 31.2 | 7.0 | 18.3 | 28.3 | 11.2 |
| GRANALEROS | 242.1 | 34.1 | 62.9 | 26.0 | 99.9 | 34.0 | 63.7 | 40.3 | 11.2 | 29.3 | 12.0 | 40.5 |
| DE CARGA GENERAL | 108.9 | 15.3 | 22.9 | 21.1 | 33.1 | 32.8 | 28.8 | 18.1 | 14.0 | 16.7 | 11.1 | 24.4 |
| PORTACONTENEDORES | 34.9 | 4.9 | 10.2 | 29.2 | 9.7 | 27.8 | 8.2 | 23.9 | 0.7 | 1.8 | 2.1 | 9.3 |
| OTROS BUQUES | 98.9 | 13.9 | 24.0 | 24.3 | 14.8 | 15.0 | 10.1 | 6.4 | 9.3 | 25.0 | 10.1 | 9.7 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994

CUADRO NUMERO 17

En el cuadro número 18 se enlistan los 35 países marítimos más importantes ordenados según TPM, y se indican los buques mercantes inscritos en el registro bajo pabellón nacional y los buques bajo pabellón extranjero. Estos 35 países controlan el 93.2% de la flota mercante mundial por medio de su registro nacional o de un registro extranjero. Los cinco primeros controlan más de la mitad de la flota mundial y los diez primeros dos tercios de la flota mundial.

Se mantiene la tendencia a aumentar el uso de pabellones extranjeros. En 1993 el tonelaje total inscrito bajo pabellones extranjeros llegó a 309.7 millones de TPM, es decir el 50.7% de la flota total de los 35 países marítimos más importantes, y el 43.58% de la flota mercante mundial. En el cuadro número 19 se indica la distribución del tonelaje de los cinco principales países de libre matrícula. El tonelaje total inscrito en 1993 aumentó a 242.0 millones de TPM. Panamá aumentó significativamente su tonelaje a 83.0 millones de TPM; seguido de Chipre y las Bahamas. En cambio el de Liberia bajó a 88.4 millones en 1993.

El aumento creciente del uso de pabellones de conveniencia es perjudicial para la igualdad de condiciones entre las diferentes flotas mercantes mundiales. Los países que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) llama "países de registro abierto" o "países de libre matrícula" son aquellos que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros, y les brindan grandes facilidades para realizar el registro; además de otorgar grandes facilidades para el uso de tales.

DISTR. DEL TONELAJE DE LAS PRINCIPALES FLOTAS DE LIBRE MATRICULA AL 31 DE DIC. DE 1983

| PAIS | PETROLEROS | | GRANDELEROS DE CARGA SECA | | BUQUES DE CARGA GENERAL | | BUQUES PORTACONTE-NEDORES | | OTROS | | TOTAL EN 1989 | | TOTAL EN 1987 | |
|-----------|--------------|-------------|---------------------------|-------------|-------------------------|-------------|---------------------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN | N DE BU-QUES | MBLS DE TPN |
| LIBERIA | 364 | 46030 | 309 | 25263 | 243 | 4971 | 104 | 3036 | 261 | 8061 | 1461 | 88364 | 1009 | 81787 |
| PANAMA | 341 | 32975 | 976 | 29828 | 1623 | 14708 | 183 | 4480 | 526 | 4163 | 3191 | 82082 | 2927 | 73924 |
| CHINA | 81 | 6196 | 498 | 18708 | 527 | 5230 | 97 | 871 | 66 | 583 | 1230 | 3269 | 1488 | 30384 |
| BANGLADES | 161 | 17913 | 147 | 8151 | 368 | 4878 | 32 | 726 | 213 | 1986 | 407 | 3380 | 888 | 31674 |
| S | 18 | 3756 | 8 | 247 | 14 | 111 | 5 | 112 | 33 | 873 | 78 | 3089 | 76 | 5487 |
| TOTAL | 896 | 109773 | 1626 | 80176 | 2770 | 28806 | 361 | 8707 | 1120 | 13286 | 8641 | 242176 | 6675 | 233808 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994**CUADRO NUMERO 19**

pebillones, como son

- El permitir salarios bajos para el personal de abordó.
- Pésimas condiciones de trabajo, a fin de reducir costos
- Mantenimiento y reparaciones baratas, ya que no existe para ellos ninguna obligación de acudir a los astilleros nacionales.
- Impuestos casi inexistentes, y en algunos países, carencia absoluta de ellos.
- Grandes facilidades para construir, bajo esta matrícula, empresas armadoras de carácter "nacional".
- Legislación marítima flexible, o la mayoría de las veces carencia total de ordenamientos legales.
- Altas ganancias por falta de control excesivo, y por último el que:

- f) Legislación marítima flexible, o la mayoría de las veces carencia total de ordenamientos legales.
- g) Altas ganancias por falta de control excesivo, y por último el que:
- h) No hay peligro cierto y futuro de nacionalización (47).

(47) José Eusebio Salgado y Salgado, "El Transporte Marítimo. La Participación de México", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, UNAM, ENEP 1985, p. 87

En el cuadro número 20 se muestran datos sobre la verdadera nacionalidad de las cinco flotas de libre matrícula (Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas y Bermudas). En 1993 son 20 los principales países de verdadera nacionalidad, incluidos la unión a ellos de Rusia e Italia. El tonelaje total de los 20 países constituye el 92.4% del total del TPM de las cinco principales flotas de libre matrícula. Lo anterior confirma que en los países de libre matrícula, excepto Chipre, la proporción que es propiedad de nacionales del país es mínima o nula. Los primeros diez países controlan el 82.2% del tonelaje en TPM y 75.4% del número de buques del total de las flotas de libre matrícula. Grecia está a la cabeza en la lista en 1993 con la proporción mayor (18.6%) de las cinco grandes flotas de libre registro.

La participación de la Marina Mercante Mexicana dentro del tráfico marítimo internacional sigue siendo sumamente reducida.

Mientras que el promedio de crecimiento de la marina mercante mundial durante la década 1983-1993 fue del 3.5%, la flota mercante mexicana durante los últimos ocho años ha sufrido un deterioro constante, es decir ha sido de tal involución.

Si tomamos en cuenta que en el año de 1993 la marina mercante mundial se conformaba por un total de 710 622 083 TPM, mientras que la de México en el mismo año era de 1 536 215 TPM, representando sólo el 0.216% del total mundial, podemos afirmar que la participación de México en el transporte marítimo seguirá siendo efímera mientras no se instrumente alguna medida para contrarrestar la constante disminución del tonelaje bajo pabellón nacional, así como para fomentar la construcción de los diversos tipos de buques que se requieren para el intercambio comercial del país.

En los cuadros número 21 y 22 se puede observar las diferencias tan grandes que existen entre los cinco principales países marítimos, los cinco principales países de libre matrícula y México, por tonelaje de registro bruto y por tonelaje de peso muerto.

NACIONALIDAD EFECTIVA DE LAS PRINCIPALES FLOTAS DE LIMBE MATRICULA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993

| | LIBERIA | | | PANAMA | | | CHIPRE | | | BAHAMAS | | | BERMUDAS | | | TOTAL PARCIAL | | | TOTAL DE LA FLOTA DE PAISES EN PROBLEMA EN 1993 | |
|-----------------------|----------------|---------------|------|----------------|---------------|------|----------------|---------------|------|----------------|---------------|------|----------------|---------------|------|----------------|---------------|------|-------------------------------------------------|---------------|
| | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 | % | BUQUES DE 1993 | GRAN. DE 1993 |
| AFRICA | 12176 | 132 | 11.0 | 7300 | 200 | 0.9 | 27066 | 72 | 0.1 | 4047 | 120 | 14.7 | - | - | 0.0 | 40071 | 1293 | 10.6 | 62460 | 1001 |
| AMERICA | 9481 | 276 | 2.9 | 22044 | 1223 | 2.0 | 124 | 19 | 0.1 | 13209 | 34 | 2.1 | - | - | 0.0 | 24060 | 1212 | 10.0 | 10030 | 1004 |
| E.U.A. | 10700 | 227 | 21.2 | 2100 | 119 | 2.0 | 20 | 1 | 0.1 | 6104 | 120 | 24.0 | 900 | 0 | 10.0 | 24040 | 1170 | 12.0 | 27060 | 036 |
| CANADA | 9681 | 130 | 10.7 | 12077 | 217 | 10.0 | 947 | 4 | 1.7 | 378 | 0 | 1.1 | - | - | 0.0 | 23640 | 417 | 7.7 | 27000 | 004 |
| MEXICO | 7091 | 140 | 0.8 | 2041 | 63 | 2.4 | 2360 | 10 | 0.8 | 4170 | 131 | 12.0 | 210 | 0 | 0.1 | 14004 | 300 | 0.7 | 10044 | 012 |
| AMERICA LATINA | 4072 | 70 | 0.1 | 919 | 00 | 1.1 | 330 | 14 | 1.8 | 2192 | 100 | 0.8 | 2000 | 21 | 40.0 | 10040 | 270 | 4.2 | 17004 | 002 |
| EUROPEA | 4202 | 112 | 0.9 | 1497 | 10 | 0.0 | 2177 | 199 | 0.7 | 209 | 12 | 1.1 | 00 | 1 | 1.1 | 9320 | 200 | 2.0 | 19700 | 001 |
| N. de COMAR | 1117 | 21 | 0.9 | 4004 | 143 | 2.0 | - | - | 0.0 | - | - | 0.0 | - | - | 0.0 | 6100 | 100 | 2.4 | 911 | 017 |
| ASIA | 4000 | 29 | 0.3 | 132 | 13 | 0.2 | - | - | 0.0 | 1060 | 30 | 0.7 | 900 | 0 | 10.0 | 1342 | 77 | 3.0 | 934 | 130 |
| OCENICO | 2701 | 93 | 2.0 | 2900 | 100 | 0.0 | 2007 | 13 | 0.0 | 30 | 1 | 0.1 | - | - | 0.0 | 6400 | 173 | 1.7 | 4003 | 000 |
| N. de BAHIA | 1701 | 00 | 0.1 | 220 | 00 | 0.1 | 1271 | 00 | 0.2 | 70 | 4 | 0.2 | - | - | 0.0 | 6110 | 100 | 1.0 | 9120 | 074 |
| PAISES | 720 | 22 | 0.0 | 3124 | 100 | 3.0 | 274 | 0 | 0.0 | - | - | 0.0 | - | - | 0.0 | 4120 | 179 | 1.7 | 1040 | 000 |
| A. MEDITERRANEO | 3200 | 0 | 0.0 | 183 | 13 | 0.2 | - | - | 0.0 | 910 | 2 | 1.0 | - | - | 0.0 | 2000 | 20 | 1.2 | 2274 | 01 |
| PAISES DE EUROPA | 617 | 0 | 0.0 | 092 | 19 | 1.1 | 00 | 0 | 0.0 | 1200 | 30 | 3.0 | - | - | 0.0 | 2001 | 44 | 1.2 | 3040 | 001 |
| PAISES DE AMERICA | - | - | 0.0 | 22 | 0 | 0.0 | 204 | 1 | 0.0 | 2100 | 20 | 0.0 | - | - | 0.0 | 3400 | 00 | 1.0 | 2000 | 07 |
| ASIA | 300 | 10 | 0.0 | 000 | 0 | 0.0 | 170 | 0 | 0.0 | 070 | 17 | 2.1 | - | - | 0.0 | 2110 | 02 | 0.0 | 2000 | 400 |
| EUROPEA | 075 | 14 | 1.0 | 223 | 23 | 0.2 | 62 | 0 | 0.2 | 005 | 79 | 2.6 | - | - | 0.0 | 1020 | 125 | 0.8 | 9100 | 017 |
| ITALIA | 030 | 10 | 0.0 | 121 | 0 | 0.2 | 270 | 0 | 0.0 | 000 | 11 | 1.4 | - | - | 0.0 | 1001 | 02 | 0.0 | 2707 | 02 |
| EUROPEA DE OCCIDENTAL | 300 | 13 | 0.1 | 742 | 01 | 0.0 | - | - | 0.0 | 200 | 0 | 1.2 | - | - | 0.0 | 1400 | 00 | 0.0 | 2049 | 010 |
| EUROPEA DE ORIENTAL | 300 | 0 | 0.0 | 70 | 0 | 0.0 | 210 | 10 | 0.7 | 101 | 0 | 0.0 | - | - | 0.0 | 001 | 24 | 0.2 | 0002 | 110 |
| T. PARCIAL | 80019 | 1301 | 72.0 | 71131 | 2700 | 92.0 | 20266 | 1006 | 04.0 | 27060 | 702 | 00.0 | 4204 | 01 | 0.0 | 227164 | 9007 | 72.0 | 200004 | 070 |
| OTROS | 4200 | 100 | 7.2 | 0091 | 202 | 1.1 | 1704 | 130 | 0.1 | 2072 | 107 | 14.1 | 004 | 07 | 10.0 | 10434 | 004 | 7.4 | 20042 | 1074 |
| TOTAL | 80023 | 1401 | 104 | 80022 | 2101 | 100 | 22070 | 1230 | 100 | 22062 | 710 | 100 | 20070 | 70 | 100 | 24170 | 0041 | 100 | 22726 | 1042 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1992, UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 20

**FLOTAS MERCANTES DE LOS CINCO PAISES MARITIMOS MAS IMPORTANTES, LOS CINCO
PRINCIPALES PAISES DE LIBRE REGISTRO Y MEXICO, POR PABELLON DE MATRICULA Y
POR TIPOS DE BUQUES, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1993, EN TONELADAS DE
REGISTRO BRUTO (TRB).**

| | TONELAJE TOTAL | PETROLEROS | GRANLEROS | BUQUES DE CARGA GENERAL | PORTACON- TENERORES | BUQUES DE OTROS TIPOS |
|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| TOTAL MUNDIAL | 457 429 633 | 143 764 981 | 134 658 166 | 93 736 753 | 31 271 330 | 63 998 403 |
| GRECIA | 29 154 744 | 12 111 474 | 12 470 956 | 1 150 220 | 525 979 | 1 542 954 |
| JAPON | 11 282 135 | 7 129 652 | 6 415 713 | 4 113 375 | 1 429 339 | 5 075 036 |
| E.E.U.U. | 16 215 971 | 8 090 944 | 1 056 565 | 2 146 737 | 2 791 515 | 3 259 505 |
| NORUEGA | 21 544 137 | 9 264 177 | 4 905 453 | 2 507 557 | 162 510 | 4 704 404 |
| CHINA | 15 062 732 | 2 264 523 | 5 763 095 | 4 993 209 | 1 026 851 | 1 109 840 |
| MEXICO | 1 126 950 | 22 571 | 29 660 | 19 927 | --- | 599 522 |
| LIBERIA | 53 940 545 | 26 265 463 | 14 747 375 | 4 771 324 | 2 793 499 | 5 360 184 |
| PANAMA | 57 659 452 | 15 272 029 | 17 044 787 | 13 549 135 | 4 113 595 | 4 179 703 |
| CHIPRE | 22 570 001 | 4 359 568 | 12 360 411 | 4 092 024 | 507 448 | 6 550 250 |
| BAHAMAS | 21 236 270 | 4 350 168 | 4 735 252 | 3 665 396 | 710 617 | 2 441 837 |
| BERMUDAS | 3 141 666 | 1 537 786 | 152 368 | 95 199 | 111 288 | 942 025 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1994. UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 21

**PRINCIPALES PAISES DE LIBRE REGISTRO Y MEXICO, POR PABELLON DE
MATRICULA Y POR TIPOS DE BUQUES, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1993. EN
TONELADAS DE PESO MUERTO (TPM).**

| | TONELAJE TOTAL | PETROLEROS | GRANLEROS | BUQUES DE CARGA GENERAL | PORTACON- TENERDORES | BUQUES DE OTROS TIPOS |
|------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| TOTAL MUNDIAL | 710 622 083 | 271 221 796 | 242 133 548 | 106 862 626 | 34 848 087 | 55 556 026 |
| GRECIA | 54 136 281 | 26 745 510 | 23 223 823 | 3 051 790 | 641 057 | 1 390 623 |
| JAPON | 16 611 692 | 13 146 526 | 14 150 756 | 5 169 277 | 1 390 346 | 3 764 987 |
| E.E.U.U. | 23 172 910 | 14 030 676 | 1 912 620 | 2 032 904 | 2 779 819 | 2 416 891 |
| NORUEGA | 35 915 145 | 18 335 213 | 9 050 273 | 3 059 697 | 202 175 | 5 247 790 |
| CHINA | 22 452 007 | 1 560 309 | 9 709 065 | 6 527 104 | 1 311 952 | 1 044 687 |
| MEXICO | 1 536 215 | 505 377 | 46 650 | 20 097 | --- | 664 091 |
| LIBERIA | 93 132 059 | 50 535 252 | 27 642 022 | 5 316 513 | 3 099 696 | 6 536 575 |
| PANAMA | 90 974 770 | 34 205 422 | 30 691 947 | 16 571 354 | 4 757 014 | 4 749 025 |
| CHIPRE | 39 972 555 | 9 613 021 | 22 503 591 | 6 122 539 | 972 330 | 761 077 |
| BANARAS | 34 181 516 | 16 376 350 | 8 427 872 | 4 967 243 | 730 573 | 1 679 478 |
| BERMUDAS | 5 112 390 | 1 35 346 | 246 992 | 111 904 | 111 554 | 986 694 |

Fuente: El Transporte Marítimo 1993, UNCTAD, ONU, 1994.

CUADRO NUMERO 22

La situación de México es parecida a la que viven los demás países en desarrollo, y en especial los países de América Latina, cuya participación en el transporte marítimo ha continuado disminuyendo de forma alarmante, llegando a conformar en 1993 sólo el 4.05% de TPM mundial.

Un país que sigue dependiendo de flotas mercantes extranjeras para transportar su comercio exterior, y aún interior, es imposible que tenga una participación significativa dentro del concierto del transporte marítimo mundial y por ende de su propio comercio exterior

En un primer momento no se debe pensar en la construcción de una gran marina mercante a la altura de Japón o Estados Unidos; sino en la conformación de una flota mercante acorde a las necesidades de nuestra propia nación. Sin embargo, lo anterior no debe ser el objetivo final, sino tan sólo el primer paso, de un largo camino que tenga como meta el nacimiento de una tradición marítima en México, que nos permita, en un futuro, participar de manera cada vez más activa dentro del transporte marítimo mundial.

CAPITULO 3

LA ADMINISTRACIÓN
DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
(ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL)

CAPITULO 3
LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
(ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL)

El objetivo del presente capítulo es analizar la forma en que ha ido evolucionando la administración de los puertos nacionales, desde la forma centralizada hasta el actual proceso de privatización del sistema portuario, haciendo énfasis en los pros y contras de cada modelo. Al final del presente capítulo expondremos nuestra opinión al respecto

A principios de la década de los setenta se observa la necesidad de solucionar los obstáculos que impedían el buen servicio y la operación adecuada de los puertos, así como de crear mecanismos para coordinar y controlar las actividades portuarias

De ésta forma, el 29 de diciembre de 1970 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley que da origen a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, con el objetivo de coordinar los diversos puertos marítimos y fluviales, las actividades y servicios marítimos y portuarios, así como los medios de transporte que operen en ellos (48)

A fin de mejorar el servicio de maniobras en los puertos se crea el 16 de julio de 1971 una empresa mercantil de participación estatal mayoritaria llamada Servicios Portuarios de Manzanillo S.A. de C.V.

Esta empresa se crea como programa piloto y sirve de base para el establecimiento posterior de empresas similares en los principales puertos de ambos litorales.

(48) Diario Oficial de la Federación; Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Art. 1, México, 29 de diciembre de 1970

La Reforma Portuana emprendida por el presidente Luis Echeverría Álvarez creó diversas empresas de servicios portuarios como Servicios Portuarios de Veracruz SERPOVER en 1973, en las que se reunían trabajadores, autoridades, agentes aduanales, naveros y agentes marítimos. El objetivo de dichas empresas era analizar el servicio de las diversas terminales marítimas. Sin embargo, en muchas ocasiones los resultados fueron adversos, como el caso de Veracruz, en donde los gremios provocaron una falta de coordinación en las maniobras, generando división en el trabajo, corrupción y baja productividad.

El presidente López Portillo, tratando de resolver la problemática portuana, modificó el Art. 50 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y estableció la administración descentralizada de los puertos por medio de organismos en cuyos consejos de administración deberían de estar representadas las Secretarías y Departamentos de Estado.

En mayo de 1979 se crea el Programa de Puertos Industriales, con la intención de brindar asesoría y apoyo técnico para la realización de estudios y vigilar la congruencia de las acciones necesarias para la integración, diseño y ejecución de proyectos y programas de desarrollo para los diversos puertos del sistema nacional.

Posteriormente en diciembre de 1981 se crearon dos Acuerdos relativos a los Puertos Industriales; el primero de ellos denominado Comisión del Programa de Puertos Industriales, y el segundo con la intención de crear un órgano descentralizado dependiente de la SCT que se llamó Coordinación General de Puertos Industriales. En diciembre de 1985 esta última dependencia pasó a formar parte de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

En mayo de 1986 los puertos de Tampico y Altamira se declaran de Administración Descentralizada, por lo que para su administración se crea un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denomina Sistema Portuario Tampico-Altamira que está dirigido por un consejo formado por varias secretarías de Estado, conformando un Consejo Intersecretarial.

Dentro del Consejo de Administración del Sistema Portuario Tampico-Altamira, no formaban parte los representantes de los Sindicatos, de los usuarios regulares, de las compañías de transporte marítimo.

Este aspecto repercutió desfavorablemente en la administración de los puertos ya que quedaron fuera los mejores conocedores de los problemas del puerto y los principales afectados o beneficiados por las medidas implementadas en el puerto.

Antes de la Creación del Sistema Portuario la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos se encargaba de hacer reuniones entre las autoridades del Puerto. Esto daba como resultado que se pudieran detectar futuros problemas, así como resolverlos con mayor facilidad y rapidez. Pero al crearse el Sistema el Gremio Unido de Alijadores, presionó para que la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos quedara fuera de la administración. (49)

Para terminar con los Puertos Industriales podemos mencionar que el Sistema Portuario Tampico-Altamira no generó ninguna autonomía para el puerto ya que en lugar de funcionar como administración descentralizada, su administración fue más bien de administración desconcentrada. Lo anterior debido a que las diferentes dependencias de gobierno siguieron tomando parte en las decisiones, con la diferencia de que dichas decisiones no provenían directamente de la capital si no de la autoridad competente que se encontraba en el puerto como representante de cada una de las dependencias gubernamentales.

A nivel central se creó la Dirección General de Operación Portuaria, que a partir de 1964 se llama Dirección General de Puertos; con el objetivo de consolidar su función de autoridad en los puertos. Se crean además diversas direcciones generales como son la Dirección General de Obras Marítimas y Dragado tendiente a mejorar la estructura portuaria y las condiciones de navegación. En 1985 se crea la Dirección General de Dragado SEDRA, que se convertirá en organismo descentralizado.

En enero de 1984 para dar cumplimiento al Programa de Modernización de la Administración Pública Federal, se disolvieron las entidades: Servicio Multimodal Transísmico, Coordinación General de Puertos Industriales y el Fideicomiso para el Equipo Marítimo Portuario.

(49) Puerto Javier, Acosta Quiñones, La importancia del Sistema Portuario-Tampico-Altamira en el desarrollo del comercio exterior, Tesis, UNAM, FCPYS, 1990 pp66

Ante la necesidad de crear un órgano que agrupe los diferentes aspectos relacionados con la gestión marítima, el 27 de marzo de 1989 el Ejecutivo Federal, crea por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el órgano descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Puertos Mexicanos. (50)

Se determinó que las funciones de Puertos Mexicanos serían "...ejecutar las obras conexas y accesorias, programar y ejecutar los trabajos de dragado, dirigir la prestación de servicios portuarios, coordinar las actividades de las entidades paraestatales prestadoras de servicios públicos portuarios, y en general atender, proponer y ejecutar las medidas que fueran necesarias para el mejoramiento, desarrollo y organización de los servicios públicos portuarios" (51)

Puertos Mexicanos asumió las funciones del Órgano descentralizado Servicio de Dragado y de la Dirección General de Obras Marítimas.

Las funciones de Puertos Mexicanos se expandían a todos los puertos nacionales, y para la adecuada ejecución de sus atribuciones se crea por acuerdo el 17 de julio de 1989 Delegaciones en todos los puertos. Dichas Delegaciones tenían a su cargo la administración local portuaria, con atribuciones para resolver los problemas de cada puerto.

La acción del Estado a través de Puertos Mexicanos era la de actuar como poder soberano colaborando en la prestación de un servicio.

El Gobierno Federal por medio de Puertos Mexicanos buscaba alentar la inversión privada en la construcción, equipamiento y operación de los puertos. Entre sus objetivos se encontraban: mejorar la calidad de los servicios, incrementar la productividad, reducir los costos de transporte, aumentar la seguridad de las personas y los bienes en los recintos portuarios, lograr la autosuficiencia financiera y fomentar el establecimiento de industrias en los puertos.

(50) (51) Diario Oficial de la Federación, Decreto que crea Puertos Mexicanos, México, 27 de marzo de 1989

Dichos objetivos no se cumplieron en la medida de lo deseado si consideramos los principales problemas a los que se siguen enfrentando los puertos nacionales

No obstante que en los últimos años el gobierno se ha esforzado en modernizar los puertos, mejorar su administración y servicios, así como por equiparlos, logrando que en los principales puertos del Pacífico Manzanillo y Lázaro Cárdenas y del Golfo Veracruz y Altamira, se cuente con terminales de contenedores; aún no se ha alcanzado el nivel de competitividad y productividad que exige el entorno internacional

El Puerto de Veracruz es un ejemplo claro de los problemas con los que se enfrentan todos los puertos del sistema nacional. Entre las principales deficiencias provocadas por el desorden administrativo y operativo en el puerto de Veracruz se pueden mencionar las siguientes:

- 1 - Falta de agilidad en las operaciones de muelles, bodegas y oficinas
 - 2 - Altas cuotas de los servicios y tiempos muertos .
 - 3 - Mala coordinación y toma de decisiones por parte de las Secretarías involucradas
 - 4 - Desvío de fondos por parte de los líderes sindicales y altos funcionarios público
 - 5 - Falta de infraestructura, que ocasiona congestión en las terminales, patios y muelles.
 - 6 - Falta de mantenimiento de las instalaciones.
 - 7 - Monopolización de las maniobras portuarias por parte de los principales sindicatos.
 - 8 - Inseguridad laboral
 - 9 - Baja productividad
 - 10 - Corrupción e inseguridad para las mercancías manejadas, llegando a ocupar Veracruz el tercer lugar, a nivel mundial, de puerto inseguro luego de Hong Kong (52)
- En el sexenio pasado se inició una nueva Reforma Portuaria tendiente a resolver la situación de atraso y abandono en la que se encontraban los puertos. Dicha reforma se fundamenta en la privatización del sistema portuario.

(52) Miguel Cristóbal, Salgado Versini, Privatización Portuaria, Tesis, ENEP-Acatlán, UNAM, 1995, p. 14

Este proceso inició con la creación del Comité Coordinador y de Usuarios del Sistema Portuario Nacional, y con la requisita del Puerto de Veracruz ocurrida el 31 de mayo de 1991. El 1o de junio en el Diario Oficial de la Federación se otorgó permiso para realizar maniobras portuarias a las siguientes compañías Operadora Portuaria del Golfo S.A. de C.V. (OPG), Compañía Terminal de Veracruz S.A. de C.V. (CTV) y Corporación Integral de Comercio Exterior S.A. de C.V. (CICE)

Con la requisita los sindicatos pierden su derecho a proporcionar los servicios de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje y transbordo, y son transferidos a las tres empresas que ya hemos mencionado

El Poder Ejecutivo argumentó la requisita del puerto de Veracruz debido a su importancia dentro del comercio exterior del país y la necesidad de sacarlo del desorden administrativo y operativo en que se encontraba

Con la requisita comenzó una nueva etapa en la forma de operar el puerto de Veracruz, que por el momento ha generado algunos resultados alentadores, como son el incremento de la productividad. Por otro lado, las tres empresas maniobristas se comprometieron a brindar servicios integrados, evitando la división en las operaciones, y con ello el ahorro de tiempo.

La Ley de Puertos del 19 de julio de 1993 su Reglamento del 21 de noviembre de 1994 son el marco jurídico que sustenta la nueva organización y administración del sistema portuario nacional, dando origen a la Administración Portuaria Integral (API) Esta nueva figura asume todas las funciones administrativas de un puerto, incluyendo la planeación, promoción y construcción de infraestructura. La API asume como principal objetivo el llevar a los puertos a una autonomía operativa y financiera descentralizada del gobierno (53)

(53) Idem p.15

La nueva administración del sistema portuario en México origina dos cambios fundamentales.

- 1) La redefinición del papel del Estado. El gobierno deja de tener participación en la administración de los puertos, la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. El papel del Estado es exclusivamente normativo y de supervisión.
- 2) Se descentraliza la administración portuaria, con la intención de que cada puerto tenga su administración autónoma. Lo anterior con la idea de fomentar la competencia entre los puertos y su financiamiento propio. (54).

La infraestructura portuaria existente así como los terrenos y áreas de agua que conforman el recinto portuario no se desincorporan del dominio público, sino su uso, aprovechamiento y explotación por medio de concesión a la API para su administración integral. Dicha concesión podrá otorgarse, en principio, hasta por 50 años, con la posibilidad de ampliarse hasta por un periodo similar.

Las API's serán constituidas como sociedades mercantiles conforme a las leyes mexicanas, y en principio, su capital será suscrito por el gobierno para después desincorporarse, vía licitación, al sector privado.

Se ha dicho que el papel de las API's será básicamente administrativo pero además, tendrá el derecho de celebrar con terceros contratos de cesión parcial de los derechos otorgados por su concesión.

Las funciones de autoridad dentro del puerto, como son las que ejerce la Capitania de Puerto, Aduanas, Migración, Marna, Ecología y Sanidad, permanecerán bajo control directo del gobierno, y serán coordinadas por medio de un nuevo reglamento.

En cada puerto se establecerá un Comité de Operaciones que atenderá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios y los usuarios.

(54) Los Puertos Mexicanos inversión hacia el futuro, Proceso de Reestructuración y Privatización, Puertos Mexicanos, octubre de 1994, p. 8

La API formulará las reglas de operación del puerto y serán sometidas a la aprobación del Comité de Operaciones, teniendo carácter de obligatorias una vez que hayan sido registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Otra de las funciones del Comité de Operaciones es emitir recomendaciones sobre asuntos relacionados con el puerto, como son las reglas de operación y horarios del puerto, el programa maestro y sus modificaciones, la asignación de posiciones de atraque, precios y tarifas, quejas de los usuarios y la coordinación de las diversas partes involucradas en el puerto

La Ley de Puertos también prevé la creación de una Comisión Consultiva del Puerto, a iniciativa del gobierno del Estado donde ésta se localice. Esta Comisión estará conformada por: representante de los gobiernos estatal y municipal respectivamente, los usuarios y la propia administración del puerto

La labor de la Comisión Consultiva es promover la utilización adecuada del puerto y emitir recomendaciones en asuntos que afecten la actividad urbana de la población y el equilibrio ecológico de la región. El administrador del puerto debe informar a la Comisión del cumplimiento del programa maestro, sus modificaciones, así como los principales proyectos de inversión para el crecimiento y modernización del puerto.

Las funciones que la Ley de Puertos concede a la API son

- a) Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto
- b) Usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público en los puertos
- c) Construir, operar y administrar la infraestructura portuaria de uso común
- d) Construir, operar y explotar terminales marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros, mediante contratos de cesión parcial de derechos
- e) Prestar servicios portuarios y conexos por sí o a través de terceros mediante contrato respectivo.
- f) Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.

- g) Formular las reglas de operación del puerto y someterlas a consideración de la SCT.
- h) Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación y operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario
- j) Recibir ingresos por el uso de infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presta directamente así como por las demás actividades que realice.
- k) Finalmente, proporcionar información estadística portuaria (55)

En los Consejos de Administración de las API's se incluyen funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Desarrollo Social y Hacienda. Se intenta que las dos primeras secretarías se encarguen de delimitar los bienes de dominio público de la Federación que constituyen los recintos portuarios y que Hacienda supervise las tarifas aplicadas a los servicios y que regule la concesión portuaria.

Con la nueva administración del sistema portuario nacional, dicho medio de transporte se abre al sector privado, conformado no solo por capitales nacionales, sino también, de origen extranjero. Las posibilidades de inversión abarcan muchos ámbitos que son la administración del puerto, la operación de terminales, así como la prestación de servicios.

La participación del sector privado dentro del proceso de reestructuración portuaria inició con la licitación pública del servicio y equipo de dragado, en diciembre de 1993.

(55) Salgado Versini, *ibidem*, p. 27.

Por lo que respecta a las API's el capital extranjero está limitado al 49%, pero podrá suscribir hasta el 100% del capital en sociedades mercantiles establecidas en México, cuya función sea operar terminales e instalaciones, o proveer servicios en los puertos. La Ley de Puertos establece que las futuras concesiones sean hasta por 50 años con la posibilidad de ampliarse hasta por un periodo similar

En un primer momento el capital de las API's será suscrito en su totalidad por el Gobierno Federal, y posteriormente las acciones se ofrecerán en venta a los particulares mediante licitación.

Debemos mencionar que la iniciativa privada, tanto nacional como extranjera, que adquiera terminales marítimas, está obligada a tomar en consideración las recomendaciones y obligaciones que México contrajo al ingresar a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y con la Organización Marítima Internacional (OMI). La OCDE tiene un Comité de Transporte Marítimo, que se pronunció a favor de las reglas y lineamientos de la OMI. Entre los más importantes convenios que tienen que atenderse en caso de accidentes o bien para prevenir la contaminación se encuentran los siguientes

1.- Convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques del 2 de noviembre 1973 y su Protocolo que lo enmienda del 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78)

2 - Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos (INTERVENCION / 69) del 29 de noviembre de 1969

3- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación por hidrocarburos y sus Protocolos que lo enmienda (CLC/ 69/ 76/ 84/ 92) del 29 de noviembre de 1969

Nuestro país ha contraído una serie de compromisos muy importantes con la comunidad internacional, es por eso, que la iniciativa privada que participe en la privatización portuaria debe velar por su cumplimiento. (56)

(56) *Idem*, p 42-44.

Volviendo a la API, se busca que cada puerto sea autónomo y que opere de manera autosuficiente, cubriendo los gastos de operación, mantenimiento de infraestructura y promoción

Dentro del sistema portuario nacional hay puertos superavitarios como los de Veracruz, Cayo Arcas, Pajaritos, Dos Bocas, Manzanillo, Salina Cruz y Cozumel, y hay puertos que no obtienen utilidades como los de Lázaro Cárdenas, Topolobampo, Mazatlán, Altamira y Puerto Morelos; y otros que son deficitarios como Puerto Madero y Tuxpan (57) Por lo anterior, se pretende que por medio de la API cada puerto sea autónomo y compita entre sí; por esta razón, se decidió que cada API reestructurará sus tarifas en función de sus instalaciones, demandas y necesidades

El capital inicial que aporte el Gobierno Federal, más los ingresos que obtenga la API por los cobros que haga por concepto de entrada de buques, atraque y muellaje así como los contratos de cesión parcial de derechos a terceros, ayudarán al objetivo antes mencionado

Puertos Mexicanos, órgano desconcentrado responsable de la administración portuaria desde 1989 concluyó su proceso de extinción en septiembre de 1994. La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quedará a cargo del programa de privatización portuaria, así como de la administración de los puertos que no cuenten con API.

En el mes de noviembre de 1993, se constituyó la primera API en Puerto Madero, Chiapas iniciando así el proceso de descentralización del sistema portuario nacional. En 1994 se constituyeron las API's de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Progreso, Altamira, Tampico, Guaymas, Ensenada y Acapulco. Así como una de carácter estatal en el estado de Quintana Roo.

(57) *Idem.*, p. 21

Hasta enero de 1996 se han constituido API's en los puertos de Acapulco, Altamira, Coatzacoalcos, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso Guaymas, Puerto Vallarta, Salina Cruz, Veracruz, Puerto Madero, Tuxpan, Tampico y dos de carácter estatal en los estados de Quintana Roo y Topolobampo (58)

Hasta este momento hemos hablado de la administración de los puertos nacionales hasta antes del proceso de privatización, haciendo énfasis en la descripción del mismo. Para finalizar este capítulo expondremos algunos aspectos que consideramos necesarios para lograr el óptimo desarrollo de la actividad portuaria en México.

El Gobierno Federal justifica el proceso de privatización del sistema portuario emprendido el sexenio pasado y retomado en la presente administración argumentando que

- * Fortalecer las funciones de autoridad y planeación, coordinación y control del Estado. Sin embargo las perderá y además nos pondrá en peligro respecto del problema de luces y señales que él debe manejar y que deja en manos de particulares.
- * Mejorar la organización y elevar la productividad de los puertos.
- * Dar apoyo al comercio exterior. Lo anterior no es del todo verdad ya que se crean monopolios como el de TMN que ya controla diversas empresas bajo su responsabilidad, como son transporte marítimo, terminales portuarias, ferrocarriles y camiones. Esto provoca que ya nadie pueda negociar con ella y que se tengan que aceptar sus condiciones.
 - * Dinamizar el transporte marítimo e insertarlo en el modelo de apertura económica.
 - * En aras de la modernidad y eficiencia de los procesos productivos.
 - * Para adaptar la estructura económica a las nuevas modalidades de integración y competencia internacional.
 - * Redefinir el papel del Estado como ente normativo y vigilante, dejando de lado su carácter de interventor directo en la actividad.
 - Promueve la participación de los diversos sectores sociales.

(58) Esta información me fue proporcionada por la coordinación de API's Zona Golfo y Pacífico Sur, dependiente de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Consideramos que el gobierno muestra una visión limitada para dar solución a los problemas nacionales, al considerar la Privatización Portuaria como única alternativa viable para hacer frente al atraso en que se encuentran los puertos nacionales, y de insertarlos al nuevo entorno internacional.

Además ¿Hasta qué punto la reforma portuaria actual se puede considerar como un sistema de administración privado? Los puertos bajo propiedad privada son aquellos administrados con el propósito de obtener beneficios en forma similar a cualquier empresa privada, trátese de una sociedad particular o alguna compañía

Bajo este tipo de administración el puerto puede servir a dos finalidades: por un lado sus beneficios son canalizados al provecho particular de los propietarios, y por el otro el puerto funciona como un elemento auxiliar para el logro de los fines de alguna empresa lo cual determina su uso privado

Por otro lado, no apoya al comercio exterior, ya que el transporte de carga general a gran escala es prácticamente desconocido en el sistema de administración portuarios privado. Dado que la explotación portuaria es un asunto considerado de orden e interés público, dicho sistema se ha ido desapareciendo y sólo existen en la actualidad unos cuantos como el Granton en el Reino Unido. Bajo éste tipo de administración el interés colectivo no encuentra grandes ventajas.

Más bien podríamos pensar que la Reforma Portuaria busca crear un sistema de administración estatal parcial, ya que bajo ésta forma de dirección el Estado tiene cierta disponibilidad dentro de la zona y perímetro portuario que varía desde la participación en la dirección del puerto, mantenimiento, realización de ciertas construcciones o simplemente conservación de ciertas facilidades; dejando la explotación en sí, a un consorcio autónomo con responsabilidad financiera y administrativa.

También se puede pensar en que el objetivo de la reforma portuaria sea el surgimiento de puertos autónomos: ya que bajo éste sistema el puerto es manejado y controlado bajo la dirección de los usuarios del puerto y otras organizaciones interesadas, incluidas las autoridades públicas.

Dos de las características más importantes de este sistema de administración son :

- a) Su poder para apoyar la pesada carga financiera que la provisión y mantenimiento del puerto y sus muelles vincula ; y
- b) La representación de los usuarios del puerto

Por lo general bajo este tipo de sistema, el puerto es administrado por una entidad denominada autoridad portuaria, con poderes establecidos en y por una legislación especial que determina con precisión sus funciones

Para que este tipo de administración sea eficiente se requiere de que los intereses comerciales relacionados con el puerto aporten su propia experiencia, es decir, se trata de que estén representados directamente en un Consejo de Administración

Se debe evitar que los miembros de la dirección den prioridad a los intereses de sus propias ramas de la dirección den prioridad a los intereses del puerto en su conjunto. Por último, este sistema requiere de la coincidencia de intereses muy heterogéneos para un adecuado funcionamiento del puerto

Por lo anterior consideramos importante brindar información clara y precisa de lo que implica la reforma portuaria con la intención de evitar confusiones y mostrar abiertamente lo que se pretende con dicho proceso

Lo que realmente era necesario no es la privatización de los puertos, sino una mejor organización de toda la actividad marítimo-portuaria. El reconocer el valor que merece la Marina Mercante Nacional como elemento estratégico y de vital importancia para el desarrollo económico, político y social, debe ser el punto de partida de la nueva organización de la que tanto adolece México en el ámbito marítimo.

Hemos podido observar a lo largo del presente trabajo, los problemas que ocasiona el no dar a la Marina Mercante Nacional, en general, y a los puertos, en particular, el valor que merece; también hemos hablado de cómo el fomento de este sector de la economía ayudaría a resolver algunos de los graves problemas económicos que afectan a la nación, entre ellos el desempleo.

Los puertos en México han sufrido un excesivo centralismo que dificulta la solución rápida y eficiente de los problemas, es necesario corregir este aspecto dando autonomía administrativa y en la toma de decisiones a cada puerto, con la intención de que la dirección y organización de cada puerto se efectúe desde el lugar en que se encuentran, y no desde el centro

Por otro lado, las inversiones gubernamentales en el sistema portuario han sido muy inferiores en comparación a las hechas en los demás medios de comunicación y transporte. Esto muestra que aún no se considera a los diversos medios de transporte como un conjunto de elementos que necesitan estar en armonía e igualdad para poder servir al desarrollo económico de una nación.

Durante la pasada administración y en la actual se ha dado un gran apoyo para el mejoramiento y ampliación de las carreteras, sin embargo, los ferrocarriles y los puertos siguen siendo el cuello de botella que impiden el incremento del comercio exterior.

Es necesario que el transporte marítimo sea visto como un sistema integrado, en donde no sólo es necesario disponer de buques suficientes y competitivos; si no también de un sistema portuario eficiente y de una adecuada red de servicios y transporte multimodal que opere a niveles de costo y eficiencia comparables a los niveles internacionales.

En el próximo capítulo analizaremos algunas medidas, que consideramos podrían ser de gran utilidad para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Finalmente, diversas empresas poseen, ya sea ellas mismas o a través de asociaciones estratégicas internacionales, el potencial económico y técnico para participar en las licitaciones de terminales portuarias. Estas son:

- a) Grupo: Transportación Marítima Mexican, T.M.M. ;
- b) Grupo: Triturados Balsámicos S.A, TRIBASA ;
- c) Grupo. Gremio Unido de Alijadores S.S. de R.L. (Tampico), GUA ;
- d) Cooperativo : Corporación Integral de Comercio Exterior, CICE.(59)

Al final del trabajo hemos elaborado un Anexo II con los datos generales sobre las concesiones otorgadas de los principales puertos del país.

Estas empresas cuentan con el potencial necesario para concursar por las terminales portuarias; sin embargo, es indispensable que el gobierno vigile las licitaciones y evite prácticas monopólicas.

Pero aún más importante es despertar el interés tanto de pequeños como de grandes inversionistas locales y regionales para que participen activamente en el proceso; con el propósito de que no sólo los grandes corporativos del país sean los que tomen las decisiones.

Para que el proceso de privatización genere los resultados esperados, es necesario dar prioridad a los intereses regionales en la concesión de los servicios; ya que son ellos los que se preocupan más por sus propios puertos y su desarrollo. Se puede tomar como ejemplo el puerto de Houston en donde son los intereses texanos y de empresas privadas texanas muy fuertes las que están a cargo de la explotación del puerto.

Podemos concluir éste capítulo diciendo que no es suficiente con mejorar sólo los puertos, si para poder subsistir no contamos con una flota mercante acorde a las necesidades del país. Es urgente la solución a este problema, por que de no ser así no podremos responder a la acción del Organismo de Cooperación y Desarrollo Económico, dónde se maneja el 85% del comercio exterior mundial; o en la Cuenca del Pacífico si la única manera de participar en esta región es le transporte marítimo.

CAPITULO 4

POLITICAS DE FOMENTO

A LA

MARINA MERCANTE

CAPITULO 4

POLITICAS DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE

La nueva realidad internacional se caracteriza por la velocidad de cambios políticos y económicos que viven las naciones, que a su vez tienen que hacer frente a retos tan importantes como el crear sociedades modernas, en lo interno y, por otro lado, en lo externo, la determinación para establecer condiciones eficaces de participación en un comercio internacional cada vez más competido

Es dentro de éste contexto en el que las naciones deben de tomar decisiones adecuadas para no quedar rezagadas en su evolución económica, política y social, y si bien es cierto que la dinámica de los acontecimientos mundiales requiere de respuestas rápidas, también lo es que éstas deben ser bien meditadas y planteadas con la intención de salvaguardar la soberanía nacional en un mundo cada vez más interdependiente.

¿Cómo poder entonces dirigir el cambio interno y promover simultáneamente el contacto con los nuevos polos de desarrollo mundial?, ¿Cómo fortalecer la soberanía en un mundo de creciente interrelación? La respuesta es buscar el cambio, pero un cambio bien definido en sus objetivos; es decir, sólo aquel que fortalezca la soberanía e integridad territorial, así como la consolidación del bienestar económico y social de la población.

En el logro de éste cambio, la **Marina Mercante Nacional** como parte integrante del sistema de comunicaciones y transportes, resulta vital en la integración social y el intercambio comercial al interior del país y con el mundo.

Las terminales marítimas juegan un importante papel dentro de la actual interdependencia y globalización mundial. Ellas constituyen la ventana de cada país hacia el mundo, ya que a través de los puertos se movilizan más del 80 por ciento del comercio internacional, además de que el transporte marítimo, aunado al terrestre son la base del sistema multimodal, que hoy en día representa el medio más importante de transporte.

Sería un grave error seguir dando la espalda a nuestros mares, y seguir subestimando el valor que representa la Marina Mercante Nacional en el desarrollo económico y el fortalecimiento de la soberanía.

El actual entorno internacional obliga a México a enfrentar retos importantes como la apertura comercial, la globalización y desregulación o liberalización mundial, mismos que se podrían resolver con mejores resultados si se aprovecharan las ventajas estratégicas que la propia naturaleza ha brindado a nuestro país; posiblemente la más importante, el ser un país marítimo por naturaleza.

Por ésta razón, consideramos de suma importancia reconsiderar el valor estratégico de la Marina Mercante Nacional, así como estructurar un programa integral de fomento a la misma. Nosotros, a partir de la pequeña investigación que hemos hecho, ya que el tema es muy extenso y requiere de experiencia para una comprensión plena de todos sus aspectos, proponemos algunas estrategias que de alguna forma ayuden a fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. No olvidemos que de nada servirán medidas aisladas, pues a la larga los posibles beneficios que proporcionen serán superados por los problemas aún mayores por no haber sido resueltos en el tiempo adecuado.

1. ACTUALIZACION DEL REGIMEN LEGISLATIVO DE LA ACTIVIDAD MARITIMO-PORTUARIA.

El primer aspecto que consideramos es de vital importancia adecuar y reconsiderar, es el referente al marco legislativo de la actividad marítimo-portuaria, ya que nuestra legislación en su gran mayoría se ha vuelto obsoleta e inaplicable

Esto no es propio de nuestro país, ya que todos los países de América Latina, a excepción de Chile que tiene una legislación de reciente elaboración, sufren de un marco legislativo que ha sido superado por la realidad imperante en el medio marítimo (60).

Sin embargo, el problema no se resolverá improvisando ni siguiendo modelos extranjeros que son totalmente ajenos a nuestra realidad internacional y marítima. Lo que se necesita es de reformas serias a nuestras leyes, que se basen en profundas investigaciones de nuestros propios expertos, ya que nuestro país cuenta con preparados y prestigiados maritimistas nacionales; reformas que permitan a nuestras leyes estar acordes con la realidad imperante en el mundo marítimo de hoy

Una legislación que no corresponde al nivel de desarrollo alcanzado por una sociedad se convierte en obstáculo en el avance de las actividades económicas, políticas y sociales de la misma. Esto es lo que ha ocurrido en el ámbito marítimo, ya que la legislación marítima actual se ha vuelto, como decíamos anteriormente, prácticamente obsoleta e inaplicable, con excesivas restricciones que dificultan en desarrollo de la Manna Mercante Nacional.

(60) José Eusebio, Salgado y Salgado. El futuro de la manna mercante mexicana ante la apertura y globalización mundial. s.e. 1992.

José Eusebio Salgado y Salgado en un reciente estudio que tituló "La legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)" nos dice que parecería que tenemos una legislación completa en materia de Derecho Marítimo, sin embargo, eso no es así, si se toma en cuenta que las actuales Leyes de Puertos y de Navegación vigentes, y que prácticamente derogan casi toda la legislación marítima existente hasta el 4 de enero de 1994, están llenas de disposiciones contradictorias, dejan figuras fuera de regulación, dan conceptos superados en el ámbito internacional, y en algunos casos se oponen a convenios internacionales debidamente ratificados por nuestro país. y más grave aún, a la propia Constitución de los Estados Unidos Mexicanos (61).

Por ejemplo, Salgado y Salgado señala que en la Ley de Puertos en el Art. 12 se dice que se podrá negar la entrada a puertos nacionales cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de embarcación. Esto es contrario al principio de paso inocente aceptado por México en el Convenio de Montego Bay de 1982, y también va contra la Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, que manifiesta que por el hecho de abrir un puerto al tráfico de altura, se le debe permitir a todos los buques de todos los países del mundo visitarlo.

Así fue como durante el período que va de 1939 a 1977, en que no hubo relaciones diplomáticas entre España y México, buques de aquel país visitaron nuestros puertos sin problema alguno, se puede mencionar entre otros puertos: "Covadonga", "Guadalupe", "Marqués de Comillas" y "Monte Urbazu".

Así mismo habremos de preguntarnos ¿Cómo exigir reciprocidad a la República Checa o a Suiza si no tienen puertos de mar, pero sí una gran flota mercante ?

(61) José Eusebio, Salgado y Salgado. "Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)". Anuario Marítimo p. 617.

Por su parte, en la Ley de Navegación se habla de "derrelictos" que es una expresión poco utilizada en la tradición marítima de los países iberoamericanos, ya que desde hace mucho tiempo se ha empleado la de "naufragios", y "restos náufragos", Art. 129 y 130

También menciona que se dejó a un lado el término castizo de "contrato de utilización de los buques", Título Quinto, por el de "explotación de las embarcaciones", y se comete el grave error de confundir los contratos de fletamento con el de arrendamiento, Art 95, además de que confunde las expresiones naviero y armador, lo que puede llevar a graves errores y problemas

También menciona que éstas Leyes hacen una serie de reenvíos a convenios y reglamentos lo que hará difícil y costosa su interpretación, no sólo a los tribunales sino a todos los interesados en el negocio marítimo. Estas son sólo algunas de las deficiencias que tienen ambas leyes, lo que nos habla de la falta de una legislación acorde a la realidad marítimo portuaria nacional e internacional, y de su urgencia por implementarla (62).

Al elaborar una legislación completa de carácter marítimo no deben quedar fuera todos aquellos compromisos internacionales que nuestro país ha adquirido al ratificar o adherirse a los Convenios Internacionales de orden marítimo, ya que hasta el momento México se ha limitado a reproducir su texto sin que se dicten las normas de implementación que faciliten su aplicación y cumplimiento.

El hablar de desregular no quiere decir eliminar las normas que son necesarias y vitales, sino aquellas que ya no lo son y obstaculizan el proceso, o como nos dice la siguiente definición: "Desregular es disminuir la intervención del sector público, por medio de la reducción de obstáculos legislativos, en un esfuerzo por mejorar la calidad de la intervención del Estado en la actividad económica" (63).

De otra manera dicho, quiere decir quitar las trabas y obstáculos a las leyes existentes.

(62) Idem.

(63) Rosa María, Escobar Briones. Reestructuración económica en México y en el mundo: Privatización. Tesis. UNAM. FCPyS. 1992 p 6.

2. SUBSIDIOS Y APOYO POR PARTE DEL ESTADO.

También consideramos que los subsidios deben ser parte indispensable en la conformación de una política de fomento a la Marina Mercante Nacional. Muestra de ello es que la conformación de la marina mercante tiene íntima relación con los subsidios. En el periodo de 1981 a 1985 se avanzó de 93 a 97 buques y de 1 millón 55 mil 721 toneladas a 1 millón 345 mil 748 t.p.m., siendo éstas cifras las más elevadas que ha tenido la flota mercante mexicana a lo largo de su historia (65). Este crecimiento fue motivado a raíz de una serie de estímulos, como el otorgamiento de créditos contra impuestos federales, a fin de que los navieros invirtieran en la compra de embarcaciones, así como para aquellos que transportaran productos de un puerto extranjero a un puerto mexicano empleando buques nacionales.

Sin embargo, en 1987 los apoyos se suspendieron y se crearon medidas que afectaron aún más al sector, como son el arancel del 10 por ciento a la importación de navíos -que disminuyó el aumento de buques a través de adquisiciones y el impuesto del 2 por ciento a los activos fijos de las empresas, así como la eliminación de estímulos fiscales y exenciones otorgadas con anterioridad.

Es así que hasta 1985 el ritmo de crecimiento fue constante, pero aunque de 1985 a 1987 el ritmo intenta mantenerse, la declinación se intensifica a partir de éste último año, manteniéndose hasta la actualidad. De acuerdo a las cifras que da el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, la flota mercante mexicana se encuentra en declinación, ya que mientras en 1984 se alcanzaron 2.1 millones de toneladas de peso muerto, en 1994 no pasó del millón de t.p.m. (66).

(65) Melchor, Aureliano Chávez, "La marina mercante mexicana en la última década". El Financiero, 18 de mayo de 1992, p.26.

(66) "La marina mercante comentada por mexicanos en el exterior". El Economista, 17 de mayo de 1993, 48.

La Marina Mercante Nacional se encuentra en condiciones desventajosas en cuanto a costos y competitividad en el transporte del comercio internacional, debido a que carece de estímulos fiscales y subsidios, apoyos con los que sí cuentan los socios comerciales de México, Estados Unidos y Canadá, además de naciones con las que el país mantiene crecientes lazos comerciales

Al interior, las excesivas cargas fiscales e impuestos como el 2 por ciento sobre activos fijos y el 10 por ciento ad valorem para importaciones de buques, están desalentando y dificultando el trabajo de los sectores involucrados en el transporte marítimo, pues éstos son más altos que los de cualquier otro país

Haciendo una comparación de los apoyos y subsidios con los que cuenta la actividad marítima en Estados Unidos y Canadá, podemos darnos cuenta de la desventaja tan grande en la que se encuentra la misma actividad en nuestro país

Por ejemplo, en Estados Unidos éste sector se considera estratégico, por esa razón el Gobierno otorga subsidios hasta por el 50 por ciento del valor del buque y permite crear reservas libres de impuestos para la reposición de embarcaciones; siendo que en México no existe ningún subsidio ni estímulo para la adquisición, renovación y operación de embarcaciones

El Gobierno de Estados Unidos también da a los armadores de esa nación un subsidio por diferencias de costos de construcción para que compitan en costo con otros países constructores

En relación con beneficios fiscales, el Departamento del Tesoro de Estados Unidos permite a los navieros la formación de reservas libres de impuestos para la reposición de embarcaciones; asimismo, la legislación permite garantizar al gobierno hasta el 75 por ciento del costo de nuevos buques mediante la expedición de bonos gubernamentales

También mediante la firma de acuerdos con la Secretaría de Estado el armador norteamericano puede sacar un buque a pabellón de conveniencia, no es nada extraño que el 70% del T.R.B de la marina mercante de los Estados Unidos se encuentre en los pabellones de LIBERIA, PANAMA y BAHAMAS

Por su parte, Canadá da subsidios de operación en los tráficos de cabotaje y de aguas interiores para garantizar los servicios de comunicación en todo su territorio.

El Gobierno canadiense no cobra ningún impuesto a la importación de barcos construidos en el extranjero que se dediquen al tráfico internacional, y otorga un subsidio del 17 por ciento para la construcción de barcos comerciales a los armadores canadienses.

Por último, los astilleros más importantes son empresas subsidiarias de las compañías navieras, lo que les permite en forma subsidiaria, tener un mercado doméstico garantizado (67).

En relación al tráfico de cabotaje, Estados Unidos ha protegido su transporte marítimo desde el Siglo XVIII, ya que la participación de buques extranjeros siempre ha estado restringida y sujeta a tarifas discriminatorias e impuestos al tonelaje movido en puertos nacionales por dichos buques.

La actual prohibición en el cabotaje para buques extranjeros, está contenida en la sección 27 del Acta de la Marina Mercante de 1920. Dicho instrumento jurídico establece que el transporte de toda mercancía entre puertos estadounidenses deberá realizarse sólo en buques construidos y documentados conforme a las leyes de Estados Unidos y cuyos propietarios sean estadounidenses.

En la negociación del TLC la posición estadounidense fue de total rechazo a modificar el marco legal que regula el transporte de cabotaje en su país, frente a la solicitud de deregulación formulada de manera conjunta por los Gobiernos Canadiense y Mexicano.

Además hay una gran disparidad entre la industria naviera nacional y la de Estados Unidos y Canadá, no sólo en cuanto al tamaño de la flota, sino también en lo que respecta a la política de protección y apoyo a la misma. A pesar de ésta asimetría la Marina Mercante Mexicana no goza de ningún subsidio. En el transporte de cabotaje en México hay flexibilidad para el otorgamiento de permisos de navegación temporales a buques extranjeros, cuando no hay embarcaciones nacionales que puedan prestar estos servicios.

(67) "Condenada a desaparecer, la Marina Mercante". *El Financiero*, 3 de febrero de 1994, p. 18.

El que México no cuente con una política de subsidios ha propiciado una competencia desleal al naviero mexicano por el tipo de estímulos con que cuentan las empresas navieras extranjeras en sus respectivos países.

Por ejemplo, el Gobierno de Estados Unidos otorga un subsidio de diferencial de costos a la operación de las empresas navieras estadounidenses, a fin de balancear costos con sus competidores en lo relativo a seguros, mantenimiento, reparaciones y salanos de la tripulación; con el propósito de igualar éstos con los que causaría si el buque estuviera operando bajo otra bandera

En México, por el contrario, las difíciles condiciones en que operan las empresas navieras, sobre todo en lo que se refiere al tratamiento fiscal, ha obligado a que cada día un número mayor de buques operen bajo bandera de otras naciones, como la panameña o libanesa (68).

El desabanderamiento de la flota mercante privada mexicana es de 90 por ciento y la tendencia podría alcanzar el 100 por ciento en el corto y mediano plazo. Es grave que este ocurriendo esta situación ya que la flota con pabellón mexicano significa empleos, control de divisas e incentivos a la industria naval.

Hay dos aspectos importantes que deben ser tomados en cuenta por el Registro Público Marítimo Nacional:

- a) Mantener todos los derechos de los tripulantes nacionales, cuyas condiciones laborales y salariales se mantengan íntegramente.
- b) Estimular la contratación de tripulantes nacionales, mediante la reducción de cargas fiscales y de seguridad social.

(68) "Desequilibrios del transporte". Excelsior, 14 de agosto de 1992, p. 18.

Lo anterior sería muy benéfico tanto para el Estado como para las empresas y trabajadores; ya que permitiría la existencia de empresas, flota y tripulaciones nacionales, bajo el propio pabellón nacional; y a un menor costo generando una mayor competitividad de los buques.

Consideramos que el objetivo debe ser proteger y desarrollar la manna mercante, tratando de implementar y adecuar a nuestra realidad nacional apoyos similares a los que cuentan países que consideran estratégica la actividad marítimo portuaria; los cuales van desde apoyos financieros, subsidios a la construcción de buques, exención en el pago del IVA a los materiales para la construcción de barcos, hasta recibir del gobierno un monto igual al exceso de costos laborales, seguros, mantenimiento y reparaciones, así como que el transporte marítimo no cause impuestos (69).

(69) "Hipoteca Marítima Nacional, un esquema sobregulado", El Financiero, 26 de septiembre de 1994, p. 25.

3. IMPULSO A LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION NAVAL.

Otra manera en la que se puede fomentar el desarrollo de la Marina Mercante nacional es impulsando la industria de la construcción naval del país

No obstante el proceso de privatización de los astilleros, con el cual se pensaba impulsar a los mismos, este renglón continúa en rezago. La privatización de Astilleros Unidos de Veracruz (AUVER), que quedaron en manos de Sokana y el Grupo Mexicano CCC; Astilleros de Guaymas y Ensenada, no ha producido hasta la fecha resultados favorables, ya que hasta ahora los astilleros del país se dedican tan sólo a la reparación y mantenimiento de embarcaciones, antes que a la construcción

Es de suma importancia apoyar la industria de la construcción naval, reforzando los astilleros y obteniendo trabajo para ellos, no sólo nacionalmente, sino también con terceros países.

A nivel mundial la construcción naval esta repuntando pues es necesario construir una nueva flota mundial de buques de doble casco y adecuar con dobles fondos y/o dobles costados a los buques tanque existentes, según lo disponen las Reglas 13F y 13G del Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78), y del cual México es parte contratante (70). Al respecto se comenta que nuestro país corre el riesgo de quedar fuera del tráfico marítimo para el año 2010, cuando no podrán navegar en aguas internacionales embarcaciones carentes de doble casco, de las que nuestro país no tiene ninguna (71).

(70) José Eusebio, Salgado y Salgado, El futuro de la Marina Mercante ante la apertura y globalización mundial, s.e., 1992

(71) "Pierde México US 7000 millones por falta de una marina mercante adecuada", El Economista, 12 de agosto de 1992.

Es urgente cambiar algunas actitudes hacia la Marina Mercante y en especial hacia la industria naval que se siguen dando en nuestro país, como la siguiente: el jueves 29 de febrero de 1996 la División PEMEX Refinación otorgó a la firma Curacao Dry Co. Inc., un contrato para la reparación del buque tanque "Bacab", de 30 mil 550 toneladas de peso muerto; Talleres Navales del Golfo, que se perfilaba como posible ganador, quedó en segundo lugar (72).

De lo anterior se desprende que

1.- La convocatoria fue de carácter internacional, cuando por norma el trabajo debería realizarse en México, pues se trata de un buque mexicano destinado al tráfico de cabotaje, renglón reservado ciento por ciento a nacionales en todo el mundo

2.- Si bien es cierto, PEMEX Refinación otorgó dicho fallo con apego a la normatividad sobre la materia, Ley de Adquisiciones y Obras Públicas, no se justifica que la paraestatal se apege a una legislación obsoleta que en nada beneficia a la industria naval nacional. Aún cuando Curacao hubiera cotizado más barato, no hay que olvidar que un contrato ganado por mexicanos propicia una serie de beneficios correlativos como la creación de empleos, un control de divisas, desarrollo de mano de obra calificada y desarrollo económico en general, que de otro modo salen del país.

3.- La Ley de Adquisiciones y Obras Públicas en su Artículo 31, fracción II, inciso b, párrafo III, dispone que "podrá negarse la participación de proveedores o contratistas extranjeros en licitaciones nacionales, cuando con el país del cual sean nacionales no se tenga celebrado un contrato o ese país no conceda un trato recíproco a los proveedores o contratistas o a los bienes y servicios mexicanos". Es así que apegados a dicha normalidad, tanto la OCDE, como la Unión Europea y Estados Unidos quedarían fuera en cualquier licitación internacional por la razón de que no existe reciprocidad con ninguno de ellos, ni en el transporte marítimo, ni en la industria naval.

En el concurso para reparar el "Bacab" se favoreció a una firma extranjera, cuyo país de origen, Holanda, no tiene ninguna reciprocidad con México en materia de construcción y reparación naval

(72) Melchor Arellano, "Pierde TNG el concurso del Bacab", *El Financiero*, 4 de marzo de 1996, p.40.

4.- Por si no bastara la Ley Aduanera en su Capitulo III, Art. 75, inciso c, permite la importación temporal de navios usados por períodos hasta de 20 años, vida útil de toda embarcación, con lo que se inhibe aún más a la industria naval nacional.

México no debe seguir manteniendo una actitud de total indiferencia hacia su marina mercante, es triste que todos los países con costas en el mundo, si excepción, protegen y estimulan su industria naval, dando subsidios y apoyos a sus astilleros, mientras que en México éstos son de cero.

Es urgente una política de recuperación de la industria naval del país, que vaya a la par con la renovación de la flota petrolera y mercante en su conjunto, lo cual permita el fomento a la flota mercante mexicana bajo pabellón nacional

4. FORMACION DE RECURSOS HUMANOS.

No debemos olvidar que la Manna Mercante es un ente dinámico compuesto de muy diversos elementos, por tal motivo el fomento a la misma debe atender a todos los elementos que la conforman. No es suficiente con crear puertos modernos que cuenten con una adecuada infraestructura, si se carece de una flota mercante que cubra las necesidades de transporte del país o de trabajadores portuarios bien capacitados para participar en la actividad marítima.

Al promover las diversas carreras relacionadas con la actividad marítima portuaria y el difundir la importancia de nuestros mares como fuente de empleo se podría despertar el interés de la juventud mexicana de participar y dedicar sus aptitudes al negocio marítimo. De la misma forma, se deben resolver los siguientes obstáculos.

En un país de más de 92 millones de habitantes han egresado en los últimos diez años tan sólo 3 mil marinos, de los cuales, sólo el 50 por ciento tienen empleo. La falta de apoyos y estímulos internos provoca que el personal de a bordo sea caro, pero que a la vez, perciba ingresos por debajo de la media mundial.

En México un capitán de navío percibe un ingreso de 1 700 dólares, en tanto que un capitán filipino percibe 3000 dólares y un capitán inglés o estadounidense percibe 6 000 dólares.

El desempleo y los bajos salarios obligan a los marinos mexicanos a contratarse en barcos con bandera de conveniencia en los que las condiciones de seguridad social son más bajas.

Por otro lado, es fundamental para la actividad marítima elevar el nivel de preparación de las tripulaciones y capacitarlas en el manejo de embarcaciones especializadas. Se carece de programas dirigidos a entrenar al personal de embarcaciones que realizan servicios de apoyo a la exploración y explotación de petróleo costa afuera. También es necesario entrenar al personal en el tendido de cables submarinos, dragado y remolque; así como en el manejo de la carga en márgenes de eficiencia y seguridad.

Es importante reformar las normas exigidas para la formación y titulación de quienes trabajan en el ramo marítimo debido a que en la actualidad es necesario operar embarcaciones con equipos y tecnología avanzada. Es alarmante que el 80 por ciento de los accidentes marítimos son ocasionados por errores humanos, y aunque se utilicen naves modernas, éstas no serán explotadas en toda su capacidad si el personal que las opera no está bien capacitado para ello. Este es un aspecto que no se debe dejar a un lado, ya que si no contamos con un personal calificado, de poco nos sirve la construcción o adquisición de buques.

Se podría mejorar la formación de recursos humanos a través de la creación de centros de capacitación, investigación y educación superior. Y en la medida de lo posible seguir el ejemplo de otros países, en los que las compañías navieras dan apoyo a la formación del personal marítimo portuario a través de subsidios que otorgan a los centros educativos.

Para mejorar la participación de México en el transporte marítimo internacional no solamente se necesita de trabajadores de a bordo bien calificados, sino también de expertos en Derecho Marítimo, seguro marítimo de casco y carga, liquidación de averías, ajuste de siniestros, corredores de buques y fletes, comercio contratación marítima, etc.

Como podemos observar al fomentar la actividad marítimo portuaria, estaremos contribuyendo a la solución de uno de los problemas más graves que enfrenta el país: el desempleo, y al mismo tiempo, fomentaremos el apego de la población mexicana hacia sus mares, al recibir ésta sus beneficios, además de obtener grandes ingresos vía fletes.

5. INCORPORACION AL SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

En el actual orden internacional los diferentes modos de transporte ya no son vistos como actividades económicas aisladas, sino por el contrario, como partes de un mismo proceso de producción y comercialización que hacen que un producto pueda ser competitivo, tanto a nivel nacional como internacional

De ésta forma, para que un sistema de transporte pueda ser eficiente se deben de cumplir las siguientes características:

- 1) Que atienda con eficiencia toda la demanda, usando todos los modos de transporte disponibles
- 2) Que los diferentes modos de transporte se coordinen adecuadamente para brindar el mejor servicio posible
- 3) Que las condiciones físicas y disposiciones reglamentarias permitan que el paso de un modo de transporte a otro o de una ruta a otra dentro de un mismo modo, sea simple, seguro y sin trabas
- 4) Que existan canales de información suficientes y oportunos para que las decisiones de los diferentes actores puedan tomarse y aplicarse en el menor tiempo posible
- 5) Finalmente, que el sistema de transporte crezca de forma ordenada, programada y oportuna (73). Por otro lado, es importante tomar en cuenta las innovaciones tecnológicas que han transformado los sistemas de transporte y comunicaciones, haciéndolos más competitivos, pero al mismo tiempo, estableciendo un reto más a los países que como el nuestro, luchan por integrarse al comercio internacional pese a sus desequilibrios internos. Entre los más importantes encontramos los siguientes:

- 1) El uso de sistemas computarizados y la informática que permiten contar con información precisa a través del intercambio electrónico de datos, que apoyan la rapidez y eficiencia de los flujos de carga y por ende la competitividad internacional.

(73) Reyna Verónica, Aguilar Jiménez, Op. cit. pp.43-44.

2) El papel del contenedor es de suma importancia dentro de las nuevas técnicas de empaque, ya que permite la manipulación de las cargas generales denominadas "nuevas cargas homogéneas":

El contenedor es una caja de acero de dimensiones estandarizadas, principalmente de 20 pies de largo, con peso bruto máximo de 20 toneladas, y de 40 pies de largo, con peso bruto máximo de 30 toneladas, se utilizan para el manejo uniforme de toda clase de productos, proporcionando seguridad para la mercancía y mayor rapidez y facilidad en su traslado

3) Gracias al uso del contenedor ha sido posible realizar en gran escala el multimodalismo en el transporte del comercio internacional (74)

Es importante analizar lo que significa el multimodalismo dentro de los sistemas de transporte, y las consecuencias que genera en el comercio internacional, así como la repercusión que el mismo ha tenido en los países en desarrollo como el nuestro

El transporte multimodal es una manera integral en la que actúa la cadena de distribución de un producto para aumentar su capacidad, entrelazando los servicios del ferrocarril, autotransporte, aéreo y marítimo. El principal objetivo del multimodalismo es acelerar la distribución de carga dentro de un ambiente de seguridad y eficiencia

El multimodalismo se ha visto fortalecido por las condiciones económicas actuales que exigen al comercio exterior altos niveles de operatividad y eficiencia en cada uno de sus aspectos, y en lo que respecta al transporte de mercancías al integrarse el autotransporte, el servicio ferroviario, el transporte marítimo y terrestre y generar así el multimodalismo, éste se constituye como elemento clave para alcanzar los índices de productividad que se necesitan en el mercado internacional.

(74) *Idem*, pp. 44-45.

El Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980 lo define como "El porte de mercancías por dos métodos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente" (75)

El transporte multimodal es el resultado de la combinación de dos o más modos de transporte y tiene su origen en la unitarización de la carga, su importancia económica radica en que el transporte de la mercancía se hace amparado en una sola operación a través de un solo documento y bajo una sola responsabilidad directa (76)

Uno de los primeros pasos que dió nuestro país para incorporarse al sistema de transporte multimodal fue la adquisición de dos modernas embarcaciones: los buques cargeros rápidos/portacontenedores "Monterrey" y "Toluca" en 1971. Esto hizo que México fuera el primer país latinoamericano con buques portacontenedores.

Posteriormente debido a la protesta que presentaron los sindicatos y gremios laborales de los Puertos de Tampico y Veracruz y a la que se sumaron más tarde diversos grupos del sector privado, se ordenó el estudio del transporte multimodal con la intención de analizar las consecuencias que el mismo provocaría en el ámbito laboral y en las empresas nacionales, así como reconocer la importancia que éste sistema de transporte cobraba a nivel internacional.

Al avanzar los estudios sobre el tema el Gobierno mexicano emitió algunas disposiciones jurídicas sobre la materia, entre ellas el Decreto sobre la utilización de contenedores y paletas del 8 de febrero de 1972 y la Circular que reglamenta la importación y exportación temporal de contenedores del 23 de junio de 1976 y el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el Uso de los Contenedores del 29 de junio de 1979.

(75) José Eusebio, Salgado y Salgado, "México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, UNAM, Vol I, 1981, p. 324.

(76) Loc. cit.

En base a la última disposición se constituyó la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A. de C.V. el 22 de octubre de 1979 (77) A nivel internacional se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

En la actualidad los diversos modos de transporte en el país aún no alcanzan el grado de integración que se requiere para conformar un verdadero sistema de transporte multimodal.

Cada modo de transporte ha sido tratado de forma aislada, y han recibido un apoyo mayor o menor en la medida que apoyan intereses particulares nacionales, y aún de extranjeros. Sectores como carreteras, aeropuertos y telecomunicaciones lograron crecimientos inusitados durante la administración salinista, en tanto que en puertos y ferrocarriles persisten rezagos considerables (78)

Al autotransporte se le ha dado un apoyo muy fuerte, aún sobre el resto de los sistemas de transporte. Cuenta con una red que cubre el acceso a los principales centros de producción industrial y a los mercados de consumo, así como a los puertos marítimos más importantes.

"La mayor parte del flujo terrestre de pasajeros y carga, se lleva a cabo por autotransporte, que atiende el 98.5 por ciento del movimiento doméstico de pasajeros y más del 85 por ciento del de carga terrestre" (79).

El transporte ferroviario ocupa el segundo lugar en cuanto a movimiento de carga. Su participación ha ido disminuyendo debido a la falta de proyectos de modernización de la infraestructura, siendo éste el principal problema que enfrenta el transporte ferroviario.

(77) *Ibidem*, pp. 334-336.

(78) Bernardo P. Lince, "Crecimiento record en carreteras, telecomunicaciones y aeropuertos", *El Economista*, 27 de octubre de 1994, p. 41.

(79) "Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000", *El Financiero*, 4 de marzo de 1996, p. 42.

Entre los principales objetivos que se ha trazado Ferrocarriles Nacionales de México se encuentran los siguientes:

- * Consolidarse como una empresa especializada en carga, sin olvidar los servicios de pasajeros.
- * Avanzar en la liberación tarifaria para recuperar mercados y fomentar servicios más productivos que satisfagan las necesidades de los usuarios mediante confiabilidad y oportunidad en servicios y precios competitivos
- * Modernizar los sistemas operativos
- * Una mayor participación en el transporte multimodal al contar con "tarifas puerta a puerta", mediante la transportación de contenedores y remolques sobre plataforma

El transporte aéreo actualmente opera con 56 líneas aéreas nacionales, existen 83 aeropuertos de servicio público, de los cuales 51 prestan servicios para vuelos nacionales e internacionales, y los 32 restantes lo hacen exclusivamente para los nacionales. La importancia de la participación en éste método de transporte en el traslado de mercancías se limita a aquellas mercancías de gran valor y que ocupan poco espacio, principalmente por los altos costos que implica este tipo de transporte.

En cuanto al transporte marítimo ya hemos dicho que sufre grandes rezagos en la modernización de la infraestructura, lo que hace que aún se encuentre muy por debajo de los estándares de productividad a nivel internacional; y más grave aún, que no cubra las necesidades de transporte del país.

Si bien los puertos, como elemento integrante de la Marina Mercante Nacional, sólo forman una parte del sistema de transportes, su función es de suma importancia; ya que son precisamente los puertos los que permiten a un país traspasar su comunicación puramente nacional y regional, y colocarlo en un plano internacional.

Aún no se ha logrado un equilibrio entre la oferta y la demanda de cada servicio, desaprovechándose las ventajas que ofrece cada modo de transporte.

- * El ferrocarril puede transportar grandes volúmenes de mercancías a grandes distancias por un bajo costo.
- * El barco transporta también enormes volúmenes de carga de forma segura a grandes distancias, entre mercados nacionales e internacionales.

* El avión permite el transporte de mercancías perecederas, de alto valor agregado o peligrosas, a grandes distancias y en un corto tiempo.

* El autotransporte tiene la ventaja de contar con una amplia gama de horarios y rutas (80)

Es preciso recordar que los diferentes modos de transporte que agrupan los ferrocarriles, aeropuertos y puertos marítimos están sufriendo un fuerte cambio en su administración, provocado por la repercusión que ha tenido en ellos la ola privatizadora que se vive en México

Esta privatización se divide en tres etapas. La primera gestada por el FMI y el Banco Mundial durante el gobierno de Miguel de la Madrid que va de diciembre de 1982 a diciembre de 1987 con el propósito de generar excedentes para cumplir con el servicio de la deuda externa

La reducción del gasto público, que significó poner en punto de venta muchas empresas estatales, se dió junto con una gran reducción de los programas de fomento económico, social y de infraestructura. De las 744 empresas de participación estatal mayoritaria existentes en 1982, 305 fueron transferidas, vendidas o liquidadas.

La segunda etapa privatizadora fue más allá e incluyó a todo el sistema bancario, la siderúrgica, las aerolíneas y la compañía de teléfonos de México. Esta segunda ola privatizadora tuvo lugar durante el sexenio salinista bajo el argumento de que se carecía de recursos para impulsar la modernización. Sin embargo Telmex no se ha modernizado, tan solo ha encarecido enormemente los servicios. Las actividades bancarias tampoco se han eficientado y únicamente han elevado los intereses de los créditos y alentado la especulación y dolarización a través de sus casas de cambio. Durante este periodo el número de paraestatales pasó de 437 en 1987 a 99 en 1993 y arrojó ingresos al fisco por 23 mil millones de dólares. (81)

(80) Reyna Verónica, Aguilar Jiménez, Op. cit., p. 167

(81) "El sueño de Steward", Excelsior, 11 de junio de 1995, p. 7

Esta tendencia continúa y se intensifica durante la actual administración, creando una tercera ola privatizadora que llega a un punto culminante con la subasta de las grandes "joyas" del patrimonio nacional que componen el sector estratégico a fin de llevar "a punto de venta" sección por sección a toda la industria petrolera y de gas natural, ductos y gasoductos, además de virtualmente toda la industria de comunicaciones terrestres, aérea y marítimas con profundas implicaciones para la nación.

La urgencia de fondos que enfrenta el gobierno y una visión utilitarista son las razones principales de la privatización de los ferrocarriles.

El proceso todavía es incipiente pero se pretende culminar a más tardar en 1997. Se inició en 1995 con la reforma al Art. 28 constitucional y prosiguió con la aprobación de la Ley Reglamentaria del servicio ferroviario por parte del Congreso, y pretende abrir los ferrocarriles al sector privado, y al mismo tiempo preservar la rectoría y la autoridad del Estado en el sector. El sistema mueve actualmente con 1,500 locomotoras el 20% del total de carga transportada en México a lo largo de más de 24 mil km de vía.

Las implicaciones que puede generar la privatización son sumamente graves; se pierde una oportunidad crucial de desarrollo a largo plazo en el sector, en beneficio de capitales extranjeros, predominantemente de origen extranjero; el territorio mexicano se convertiría en un apéndice de las operaciones ferroviarias estadounidenses.(82)

Además de la inusitada importancia geoestratégica que FNM ha tenido históricamente, esta empresa se compone de 26 mil km de vías que recorren 1,958,201 km² del territorio nacional y permite el acceso a grandes yacimientos mineros.

En un estudio realizado en 1993 por JP Morgan Securities Inc. Se estipuló que FNM era la tercera empresa estatal de mayores dimensiones, sólo después de Pemex y la CFE, además de poseer su propia estructura legal, capital y directorio. De mayores dimensiones que cualquier empresa privada, FNM es la principal propietaria de bienes raíces en el país.

(82) Excepcior, México 12 de enero de 1996, p.4

Las empresas estadounidenses interesadas en los ferrocarriles exigen para su compra una serie de compromisos como son la flexibilidad del contrato colectivo y disminuir la nómina total a niveles promedio estadounidenses, pues consideran que aún sobran entre 20 y 30 mil trabajadores y técnicos entre otras condiciones. Los postores también exigen que el servicio de pasajeros sea virtualmente eliminado ya que no les interesa la movilización de mexicanos, si no el arrastre terrestre necesario para la maquila de automóviles y contenedores, y finalmente, los postores esperan que puedan comprar a FNM por partes, interesados como están en los ramales más rentables, el eje Norte-Sur (83)

La línea Noreste ya se licitó el 24 de noviembre de 1996 y TNM y su socio Kansas City Southern Industries se quedaron con ella. Durante 1997 se continuará con los ferrocarriles del Pacífico-Norte y del Sureste, el servicio de pasajeros de la terminal del Valle de México y diversas líneas cortas, así como la línea Chihuahua-Pacífico.

Respecto a los puertos, el 80% de la carga se mueve a través de compañías privadas. El siguiente paso será la descentralización de los puertos pesqueros y su respectiva concesión al sector privado.

En cuanto a las terminales aéreas la red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) se conforma de 58 terminales aéreas que requieren modernizarse y ampliarse. Existe ya una nueva Ley de aeropuertos para otorgar concesiones al sector privado. La nueva Ley de Aviación Civil señala que la SCT otorgará permisos para establecer y operar sociedades del servicio al público de transporte aéreo, prestar servicios aéreos especializados de inspección y verificación, establecer talleres aeronáuticos, escuelas y centros de capacitación y prestar servicios auxiliares. Los servicios se otorgarían hasta por 30 años prorrogables y sólo podrían ser obtenidos por personas físicas o morales mexicanas. Durante este año será publicada la convocatoria con la que se pretende abrir a la competencia la prestación de servicios aeroportuarios del país (84)

(83) Excelsior, 26 de octubre de 1996, p. 7

(84) "Convocarán este año a venta aeroportuaria" Reforma, 31 de enero de 1997, p. 29A

Como podemos observar todo el sistema de comunicaciones y transportes está siendo privatizado, este es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de una nación, y es muy grave que pueda quedar en manos de personas que se preocupen más por obtener de él un beneficio particular que por el desarrollo futuro del sector.

Para concluir este apartado y ya que nuestro interés principal es la manna mercante nacional, consideramos como primera solución encontrar la forma en que nuestras instalaciones portuarias existentes y sus servicios conexos, brinden la mayor eficiencia posible de operación para aprovechar al máximo su capacidad.

Además, de conseguirse la máxima eficiencia de nuestras instalaciones, será al mismo tiempo la mejor forma de poder plantear el desarrollo futuro de las mismas.

Mencionamos anteriormente que el autotransporte ocupa el primer lugar en cuanto al movimiento de carga a nivel nacional, sin embargo, se podrían obtener mayores ventajas si se toma en cuenta que la forma en la que se organiza el transporte multimodal, que tiene al transporte marítimo como eje central de todo el sistema. Al ser el transporte marítimo el medio más económico respecto al autotransporte y aún del ferrocarril, debería darse un mayor apoyo al transporte marítimo de cabotaje, con el fin de obtener los mayores beneficios para el país. El Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 1995-2000 coinciden en la necesidad de conformar un sistema de transporte multimodal, lo que es de suma importancia para que México pueda participar en el comercio internacional (85).

Es preocupante observar que en materia de transporte internacional es común el traslado de bienes y productos desde Europa o Asia a países de América Latina, África o el Sudeste Asiático, a través de puertos y rutas de transporte de países europeos o de los Estados Unidos, de tal manera que a partir de éstos países se alimenta el tráfico de países en vías de desarrollo, en detrimento del desenvolvimiento de sus propias mannas mercantes, y por consiguiente, del transporte internacional (86).

(85) Molchor Arellano, "El multimodal, eje del comercio exterior", EL Financiero, 4 de marzo de 1996, p. 40.

(86) Eduardo T. Aspero, "El desarrollo del transporte multimodal internacional en el marco de la Organización de las Naciones Unidas", Puertos Mexicanos, México, Puertos Mexicanos, abril de 1992, pp. 6-8.

La situación de México es extremadamente grave, pues se mantiene una constante competencia desequilibrada con los puertos norteamericanos y con los sistemas de transporte ferroviario y de carreteras de los Estados Unidos, que limitan las posibilidades de desarrollo de los sistemas de transporte nacional

La inserción de México en el comercio mundial no podrá darse a través de parches de modernidad en algunos sectores de transporte, por el contrario, se requiere de un sistema integrado que cubra todas las áreas del mismo. En base a estudios de la OECD más del 80 por ciento de las exportaciones de los países en desarrollo tienen como destino los principales mercados de las economías desarrolladas, lo que implica necesariamente adecuarse a sus prácticas comerciales y de transporte (B7)

Como conclusión consideramos que México necesita de una estrategia clara de implantación del transporte multimodal, que aproveche las capacidades de los diferentes modos de transporte, los que han evolucionado de manera diferente. Es igualmente necesario establecer los procedimientos administrativos y legales que posibiliten el multimodalismo, aprovechando los recursos existentes tanto en la Organización de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD, como en otros países dispuestos a cooperar técnicamente para que el transporte multimodal internacional constituya un elemento de fomento del comercio exterior de cada país.

Es urgente concientizarnos de que el transporte marítimo debe ser considerado como un sistema integral que no sólo requiere una marina mercante propia, eficiente y competitiva, sino también, de una adecuada red de terminales portuarias, de transporte terrestre, ferroviario y aéreo, que operen a niveles de costos competitivos y servicios eficientes para poder insertarse dentro del transporte internacional.

(B7) Sergio A. Ruiz, " Los retos de la modernización portuaria". *El Financiero*, 6 de abril de 1994, p. 19

Como hemos podido observar dar un apoyo real a la Marina Mercante Nacional implica atender todos los aspectos que la conforman, con la intención de convertirla en un verdadero ente dinámico que apoye el desarrollo económico del país y fortalezca la soberanía nacional.

Concluimos el presente trabajo de tesis esperando haber cumplido con el objetivo de dar a conocer la importancia de la Marina Mercante Nacional y de nuestros mares; y deseando que esta sencilla investigación sirva para la realización de estudios posteriores

CONSIDERACIONES

CONSIDERACIONES

- 1.- México es un país marítimo por naturaleza, ya que se encuentra en medio de dos de los océanos más grandes e importantes del mundo: del Atlántico a Este, y del Pacífico al Oeste. Del total de 9 903 km de litoral que posee nuestro país, 7 147 km corresponden al Océano Pacífico y 2756 al Océano Atlántico.
- 2.- Sin embargo, desafortunadamente, nuestras playas y costas son demasiado irregulares entre sí, siendo así que las correspondientes al Golfo de México son en general bajas y arenosas, por lo que no brindan fondeaderos naturales seguros, supliéndose éstos con obras costosas y largas, como las del Puerto artificial de Veracruz y el de Altamira. Mientras que en la parte del Pacífico, las costas son generalmente elevadas y acantiladas con algunos puertos naturales como el de Acapulco.
- 3.- La naturaleza ha dotado a nuestro país de una extensión marítima de indiscutible consideración, pero que requiere del esfuerzo humano para obtener sus beneficios.
- 4.- Es verdad que México necesita emprender procesos costosos y largos para poder aprovechar su ubicación geográfica, a través de la construcción de puertos eficientes y modernos. Sin embargo, esto lejos de ser un gasto improductivo, es una inversión en un área que, teniendo una administración eficiente, representaría una fuente incomparable de ingresos para el país.
- 5.- Antes de poder obtener un beneficio real de la situación geográfica en la que se encuentra México, se deben resolver tres graves problemas: falta de puertos eficientes y modernos; aumentar la flota mercante, aún insuficiente para cubrir las necesidades nacionales de transporte y la diversidad de rutas que comuniquen a México con el resto del Mundo.
- 6.- La importancia de la Marina Mercante Nacional abarca diferentes ámbitos, tanto el económico, como el político y social.
- 7.- Al poseer una Marina Mercante fuerte México podría obtener grandes beneficios, uno de los más importantes: el fortalecimiento y diversificación de nuestro comercio exterior. Para ello es necesario que la marina mercante nacional cuente con barcos suficientes y

adecuados para cubrir las necesidades de transporte de importación y exportación, así como de rutas diversas que nos permitan llegar a nuevos mercados.

8.- La vastedad del mar es simbólicamente igual al número de empleos que puede generar, por la diversidad de actividades que se pueden realizar en él, tanto de navegación, como turísticas y de pesca

9.- La Marina Mercante además de reducir la dependencia actual con respecto a empresas transportadoras marítimas extranjeras, también es un medio para la defensa nacional, ya que la utilidad de la Marina Mercante ya no se limita sólo al desarrollo del comercio, si no que también es política, al atribuir prestigio e influencia a la nación

10.- La flota mercante nacional al iniciar su actividad, se sitúa en un plano internacional, es decir, le permite a un país estar comunicado con el resto del mundo, lo que es de suma importancia en la actualidad debido al Nuevo Orden Internacional que precisa que la comunicación constante entre los países

11.- La Marina Mercante Nacional es un ente dinámico, conformado por elementos diferentes, entre ellos: la legislación nacional, las organizaciones nacionales e internacionales, los trabajadores marítimo -portuarios, las empresas armadoras y los agentes marítimo, los puertos, las Sociedades Clasificadoras de buques, las aseguradoras marítimas de carga y casco y la carga.

12.- La ausencia de una Marina Mercante fuerte y eficiente en México es un problema histórico, que data del tiempo de la Colonia y aún de la época prehispánica, hasta nuestros días

13.- El estímulo dado a la construcción y mejoramiento de los puertos, ha variado en las diversas épocas de la historia de México, según el proyecto de nación y las necesidades económicas sociales y políticas imperantes en cada momento histórico. Sin embargo, se ha hecho evidente en todo momento que, no obstante contar con casi 10 mil km de litoral, no hemos encontrado aún una forma organizada e integral de darles uso

14.- La Marina Mercante Nacional no ha recibido la importancia que merece; la falta de una política integral de fomento a la misma, hace que las obras portuarias y la regulación marítima no sean más que intentos aislados insuficientes para resolver el problema

15.- El Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, ha llegado a la conclusión de que la flota mercante mexicana se encuentra en un estado de declinación, ya que para 1984 nuestra marina mercante se conformaba por un total de 2.1 millones de toneladas de peso muerto, y para 1994 con dificultad se superó el millón de t p m.

Actualmente la flota mercante nacional no llega a las 900 mil toneladas de registro bruto, y por ocho años consecutivos ha tenido un descenso constante en la flota, por lo que puede decirse que se encuentra en un estado de total involución.

16.- Lo anterior es sumamente preocupante ya que México necesita por lo menos 5 000 000 de toneladas de registro bruto para satisfacer su comercio exterior, y al no contar ni con un millón de t p m la participación de la flota mercante mexicana en el tráfico de cabotaje es de sólo el 79.5% cuando debería de ser del 100%, y más grave aún su participación dentro del tráfico de altura es de tan sólo el 1.60%.

17.- Desafortunadamente son los armadores extranjeros los que se llevan la mayor parte de los fletes que México paga en sus operaciones de comercio exterior, con su respectiva repercusión en la balanza de pagos. Y lo más grave es que seguimos dependiendo de flotas mercantes extranjeras, al no cubrir nuestra propias necesidades de transporte, repercutiendo desfavorablemente en la soberanía del país y en la balanza de pagos pues en 1994 el gasto por fletes representó una salida de 20 000 dólares de los Estados Unidos de nuestro país, incrementando nuestra deficiencia con tan importante salida de divisas fuertes del país.

18.- De manera general, los problemas que enfrentan los puertos del país son el almacenamiento, el tipo de despacho en las aduanas, la carencia de remolques, el suministro de combustibles, la señalización, el insuficiente calado y equipo portuario, y la falta de capacitación adecuada para los trabajadores portuarios. Además de que los puertos nacionales carecen de las instalaciones apropiadas para cumplir con los aspectos que señalan los Tratados Internacionales de los que México es parte contratante. Es así que no hay instalaciones para la recepción de materias oleosas, residuos peligrosos y químicos, paquetes peligrosos, etc.; así como tampoco existen terminales especializadas, entre muchos aspectos más. Por lo anterior podemos decir que

el sistema portuario en México aún no alcanza los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial y la globalización mundial.

19 - El transporte marítimo sigue siendo la principal vía de intercambio comercial entre los países, por ser el medio más eficiente, hasta el momento, para transportar grandes cantidades de mercancías a un precio bajo y en períodos de tiempo razonables. No obstante que en los últimos treinta años el transporte aéreo ha logrado captar casi la totalidad del traslado de personas, así como del transporte de mercancías pequeñas y valiosas, los países han dado mayor importancia al desarrollo de sus flotas mercantes, para de ésta forma poder participar activamente en el transporte del comercio internacional.

20 - La participación de México en el transporte marítimo internacional sigue siendo sumamente reducida. Para el año de 1993 la marina mercante mundial se conformaba por un total de 710, 622 083 de t p m , mientras que la de México en el mismo año era de 1 536 25 de t p m , representando solo el 0.216% del total mundial. Por otro lado, mientras que el promedio de crecimiento de la marina mercante mundial durante la década de 1983-1993 fue del 3.5%, la flota mercante mexicana durante los últimos ocho años se encuentra en un estado de total involución.

21 - La situación de México es parecida a la que viven los demás países en desarrollo, y en especial los países de América Latina, con excepción de Brasil y Chile, la participación de esta región en el transporte marítimo ha continuado disminuyendo de forma alarmante, llegando a representar en 1993 sólo el 4.05 % del tonelaje mundial.

22 - En el sexenio pasado se inició una nueva Reforma Portuaria tendiente a resolver la situación de atraso y a abandono en que se encontraban los puertos. Dicha reforma se fundamenta en la privatización del sistema portuario.

23 - La Ley de puertos del 19 de julio de 1993, en vigor desde julio del mismo año y su Reglamento, son el marco jurídico que sustenta la nueva organización y administración del sistema portuario nacional, dando origen a la Administración Portuaria Integral (API); figura que asume todas las funciones administrativas de un puerto, incluyendo la planeación, promoción y construcción de infraestructura.

24.- Con la nueva administración del sistema portuario nacional, este medio de transporte se abre al sector privado, conformado no sólo por capitales nacionales, si no también, de origen extranjero. Esta es una situación contraria a la que ocurre en los grandes países marítimos como Estados Unidos o los Países Bajos, donde no se permite que intereses extranjeros participen en sus puertos debido a razones de seguridad nacional y poder soberano. En estos países la actividad marítima portuaria es considerada como una actividad estratégica, y a los puertos como símbolo de poder y grandeza. De ahí que su administración se pueda otorgar sólo a intereses de empresas locales y regionales que son las que verdaderamente se preocupan por sus puertos, teniendo como ejemplo al puerto Houston, el Havre, Rotterdam, entre otros.

25.- Actualmente existen en operación 17 APIS en el sistema portuario nacional, en los puertos de Acapulco, Altamira, Coatzacoalcos, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Guaymas, Puerto Vallarta, Salina Cruz, Veracruz, Puerto Madero, Tuxpan, Tampico, Topolobampo y la API estatal de Quintana Roo que incluye los puertos de Cozumel, Isla Mujeres y Puertos Juárez. Se encuentran en proceso de otorgamiento otras 6 APIS más en los puertos de Cabo San Lucas, las APIS estatales de Baja California Sur que incluye los puertos de San Carlos, Pichilingue, San Marcos y San José del Cabo entre otros, de Tampico que incluye los puertos de Frontera, Sánchez de Magallanes y Chiltepec, de Campeche, con los puertos de Ciudad del Carmen, Campeche, Lerma y Cayo Arcas, del Puerto de Yucatan y Dos Bocas.

26.- El gobierno muestra una visión limitada para dar solución a los problemas nacionales al considerar la privatización portuaria como única alternativa viable para hacer frente al atraso en que se encuentran los puertos, y de insertarlos al nuevo orden internacional.

27.- Lo que realmente era necesario no es la privatización de los puertos, sino una mejor organización de los mismos, así como de toda la actividad marítima portuaria y el reconocimiento del valor estratégico de la Marina Mercante Nacional. Sin que el Estado deje de participar en el puerto, se deben tratar de manejarlos como verdaderas empresas y lograr su autonomía, para que sean autosuficientes y no sean un recargo al erario público.

28.- Sin embargo ya que se decidió seguir el camino de la privatización, para que se produzcan los resultados esperados es necesario dar prioridad a los intereses regionales en la consecución de los servicios, ya que son ellos los que se preocupan más por sus propios puertos y desarrollo

29.- Las terminales marítimas juegan un importante papel de la actual interdependencia y globalización mundial. Ellas constituyen la ventana de cada país hacia el mundo, ya que a través de los puertos se moviliza más del 80% del comercio internacional. Además de que el transporte aunado al terrestre son la base del sistema multimodal, que hoy en día representa el medio más moderno de transporte

30.-Es de suma importancia considerar el valor estratégico de la Marina Mercante Nacional, así como estructurar un programa integral de fomento a la misma

31 - Nuestra legislación en su gran mayoría se ha vuelto obsoleta e inaplicable. Esto no es propio de nuestro país, ya que todos los países de América Latina a excepción de Chile que tiene una legislación reciente, adecuada a su realidad, sufren de un marco legislativo que ha sido superado por la realidad imperante en el medio marítimo. El legislativo es uno de los aspectos en los que más se debe trabajar si en verdad se busca fortalecer la marina mercante, el fin debe ser el crear una Ley moderna, ágil, simplificada en lo administrativo, desregulada y sobre todo, acorde a la realidad marítima nacional e internacional

32 - La Marina Mercante Nacional se encuentra en condiciones desventajosas en cuanto a costos y competitividad en el transcurso del comercio internacional, debido a que carece de estímulos fiscales y subsidios, apoyos con los que sí cuentan los socios comerciales de México, Estados Unidos y Canadá, además de otras naciones con las que el país mantiene crecientes lazos comerciales. Por lo anterior, el objetivo debe ser proteger y desarrollar la marina mercante, tratando de adecuar e implementar a nuestra realidad nacional, apoyos similares con los que cuentan países que consideran estratégica a la actividad marítima

33 - No obstante el proceso de privatización de los astilleros, con el que pensaba impulsar a los mismos, este renglón continúa en rezago. Es triste saber que todos los países con costas en el mundo protegen y estimulan su industria naval, dando subsidios y apoyos a

sus astilleros, mientras que en México estos son de cero. Es urgente una política de recuperación de la industria naval del país que permita el fomento a la flota mercante mexicana bajo pabellón nacional.

34.- No es suficiente con crear puertos modernos que cuenten con infraestructura adecuada, si se carece de una flota mercante que cubra las necesidades de transporte del país, así como de trabajadores portuarios bien capacitados para participar en la actividad marítima. Es indispensable elevar el nivel de preparación y capacitación en el manejo de embarcaciones especializadas. Para mejorar la participación de México en el transporte marítimo es necesario no sólo de trabajadores de abordaje bien calificados, si no también, expertos en derecho marítimo, seguro marítimo de casco y carga, liquidación de averías, ajuste de siniestros, corredores de buques y fletes, comercio, contratación marítima, etc.

35.- El transporte multimodal es una manera integral en la que actúa la cadena de distribución de un producto, entrelazando los servicios del ferrocarril, autotransporte, aéreo y marítimo. El multimodalismo se ha visto fortalecido por las condiciones económicas actuales que exigen al comercio exterior altos niveles de operatividad y eficiencia. En la actualidad los diversos modos de transporte del país aún no alcanzan el grado de integración que se requiere para conformar un verdadero sistema de transporte multimodal. México necesita de una estrategia clara de planeación del transporte multimodal, que aproveche las capacidades de los diferentes modos de transporte, los cuales han evolucionado de manera muy diferente y aislada.

36.- El transporte marítimo debe ser considerado como un sistema integrado, que no sólo requiere de una marina mercante propia, eficiente y competitiva, sino también, de una adecuada red de terminales portuarias, de transporte terrestre, ferroviario y aéreo, que operen a niveles de costos competitivos y servicios eficientes para poder integrarse dentro del transporte internacional.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

México es un país marítimo por naturaleza, ya que a nuestro territorio la abrazan dos de los Océanos más grandes e importantes del mundo: el Atlántico al Este y el Pacífico al Oeste.

A pesar de tal situación geográfica estratégica en la que se encuentra nuestro país, a lo largo de su Historia toda la actividad económica, política y social se ha desarrollado en el altiplano, olvidando el mar. México no puede seguir dando la espalda a sus mares, sobre todo ahora que lucha por participar más activamente en el comercio mundial, y cuando la crisis económica obliga a buscar nuevos horizontes. Entonces, ¿por qué no mirar hacia el mar, cuando tenemos en él un amplio campo de posibilidades y desarrollo, cuando tenemos el ejemplo de otros países que han cimentado en la actividad marítima la estructura de su economía?

Para que México logre ser un verdadero país marítimo es necesario dar un apoyo integral a la Marina Mercante, ello implica promover el desarrollo de cada una de las partes que la conforman.

De tal manera que, además de alentar el progreso de los puertos y su infraestructura, también se cree una flota mercante adecuada a las necesidades de transporte del comercio interior y exterior del país, así como una legislación acorde con la realidad imperante en el mundo marítimo de hoy, entre muchos otros aspectos. Es importante tomar en cuenta la anterior, ya que de no atender a la Marina Mercante como el ente dinámico e integral que realmente es sólo se lograrán avances aislados, dejando enormes vacíos por resolver que se convertirían tarde o temprano en impedimentos para un desarrollo equilibrado del transporte marítimo en México.

El Proceso de privatización del sistema portuario es un aspecto que debe ser atendido con sumo cuidado, ya que repercutirá significativamente en la conformación o no de

una Marina Mercante verdaderamente Nacional. Además de evitar la creación de monopolios, es importante dar prioridad a los intereses regionales en la concesión de los servicios, ya que son ellos los que más se preocupan por sus propios puertos y su desarrollo. Pero lo que es más importante, que el Estado no pierda en ningún momento su papel rector en la actividad marítima y portuaria, conservando su poder soberano y haciéndolo valer en pos del bienestar de la nación

La marina mercante necesita recibir más apoyo por parte del Estado para lograr su desarrollo; a través del fomento en la formación de recursos humanos, el impulso a la industria de la construcción naval y adecuando a nuestra realidad nacional apoyos similares con los que cuentan países que consideran estratégica a la actividad marítima; de tal manera que el naviero mexicano no continúe bajo una competencia desleal por el tipo de estímulos con los que cuentan las empresas navieras extranjeras en sus respectivos países.

El internacionalista a través de su perfil académico debe emplear sus conocimientos para participar en la configuración de una política nacional de fomento la Marina Mercante. Así mismo, por medio de los organismos internacionales que tienen relación con el transporte marítimo, entre los que podemos mencionar la O.N.U. O.M.I. y U.N.C.T.A.D., entre otros, el internacionalista debe representar a nuestro país y buscar acuerdos que fomenten la unión entre los países e incrementen el transporte marítimo internacional.

ANEXOS

ANEXO I**LAS API's EN MÉXICO, RELACIÓN DE SU CREACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, OTROS ACUERDOS, CONCESIONES OFICIOS Y RESOLUCIONES DADOS**

| Concesión otorgada a... | Diario Oficial | Páginas |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|
| 1. Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz. | 1 de febrero de 1994 | 17-27 |
| 2. Administración Portuaria Integral del Puerto de Manzanillo | 2 de febrero de 1994 | 16-27 |
| 3. Administración Portuaria Integral del Puerto de Madero, S.A. de C.V. para la administración integral de Puerto Madero, Municipio de Tapachula Chis. | 15 de junio de 1994 | 7-22 |
| 4. Administración Portuaria Integral de Quintanaroo, S.A. de C.V. para la administración integral de los Puertos de Quintanaroo. | 26 de agosto de 1994 | 83-94 |
| 5. Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. para la administración integral del Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán. | 12 de septiembre de 1994 | 13-24 |
| 6. Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Altamira, Tamaulipas. | 22 de septiembre de 1994 | 33-44 |
| 7. Administración Portuaria Integral del Puerto de Ensenada, Baja California. | 26 de septiembre de 1994 | 45-56 |
| 8. Administración Portuaria Integral del Puerto de Tampico, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Tampico, Tamaulipas. | 29 de septiembre de | 13-28 |

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------|
| 9. Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Mazatlán, Sinaloa. | 14 de noviembre de 1994 | 1-10 1994 |
| 10. Administración Portuaria Integral de Acapulco, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Acapulco, Guerrero. | 15 de noviembre de 1994 | 13-22 |
| 11. Administración Portuaria Integral de Vallarta, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Vallarta Jalisco. | 18 de noviembre de 1994 | 57-66 |
| 12. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A., de C.V., para la administración integral del Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz. | 21 de noviembre de 1994 | 112-121 |
| 13. Administración Portuaria Integral de Tuxpan, S.A. de C.V., para la administración integral del Puerto de Veracruz. | 22 de noviembre de 1994 | 88-99 |
| 14. Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V., para la administración Portuaria Integral del Puerto de Topolobampo, Sinaloa. | 23 de noviembre de 1994 | 56-66 |
| 15. Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. para la administración integral del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca. | 24 de noviembre de 1994 | 56-63 |
| 16. Administración Portuaria Integral de Guaymas, S.A. de C.V., para la administración Portuaria Integral del Puerto de Guaymas, Municipio del mismo nombre, Sonora. | 25 de noviembre de 1994 | 95-104 |
| 17. Administración Portuaria Integral del Puerto de Progreso, Municipio del mismo nombre, Yucatán. | 28 de noviembre de 1994 | 49-59 |

**OTROS ACUERDOS, CONCESIONES,
OFICIOS, RESOLUCIONES DADOS**

| NOMBRE... | DOF | Páginas |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1. Ley sobre disposiciones especiales para el servicio de cabotaje, interior y fluvial de la República | 2 -II - 1929 Derogada o abrogada por la Ley de Navegación de 1994. | |
| 2. Decreto que promulga la Convención y Estatuto sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos. | 17- IX- 1935 | |
| 3. Ley de Comercio Exterior. | 27-VII-93 | |
| 4. Acuerdo mediante el cual se delimita y determina el recinto portuario de Puerto Madero, Municipio de Tapachula, Chiapas. | 14-X-93 | |
| 5. Ley Orgánica de la Armada de México. | 24-XII-93 | 5-14 |
| 6. Acuerdo que delimita y determina el recinto Portuario de Altamira, Tamaulipas. | 17-I-94 | |
| 7. Acuerdo por el que se amplía la delimitación y determinación de los recintos portuarios de jurisdicción del Puerto de Manzanillo, Colima. | 17-1-94 | 9-15 |
| 8. Acuerdo mediante el cual se amplía la delimitación y determinación del recinto Portuario de Veracruz, Veracruz | 19-1-94 | |
| 9. Reglamiento Interior de la SCT. | 19-III-94 | |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------|
| 10. Acuerdo por el que se de clara obligatorio el servicio de pilotaje para todas las embarcaciones mayores que realicen maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en Puerto Madero, Chiapas, ya sean nacionales o extranjeros | 25-VIII-94 | 15-65 |
| 11. Acuerdo mediante el cual se dan a conocer las funciones operativas del órgano desconcentrado en extinción Puertos Mexicanos, que concluirán el 30 de septiembre de 1994 | 12-IX-94 | |
| 12. Acuerdo que amplía la delimitación y determinación del recinto portuario de Acapulco, Municipio del mismo nombre en el Estado de Guerrero | 26-IX-94 | |
| 13. Acuerdo que amplía la delimitación y determinación del recinto portuario de Coatzacoalcos, Tuxpan, Puerto Vallarta, Mazatlán y Topolobampo. | 14-X-94 | |
| 14. Acuerdo que delimita y determina los recintos portuarios de los puertos de Isla Cozumel, Chetumal, Puerto Juárez y Puerto Morelos, Banco Playa, Municipio de Cozumel, Quintana Roo. | 21-XI-94 | |
| 15. Modificación de Concesión otorgada a calizas industriales del Carmen S.A. de C.V., para el uso, aprovechamiento y explotación de una terminal portuaria de carga de uso particular. | 18-XIII-94 | |
| 16. Concesión otorgada a Servicios Portuarios S.A., de C.V., para la operación y explotación de una terminal portuaria especializada de carga de uso particular destinada a sus propios fines o de terceros mediante contrato para el acopio y almacenamiento temporal de minerales a granel, roca, | 30-XII-94 | 26-56 |

cemento, chatarra, combustibles y otros productos manufacturados, en el parauq el Industrial El Sauzal, Ensenada, B.C..

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----|
| 17. Acuerdo mediante el cual se amplia la delimitación y determinación del recinto portuario de Ensenada, Municipio del mismo nombre, Baja California. | 10-III-95 | 2-8 |
| 18. Oficio mediante el cual se adicionan las reglas de aplicación de las bases de regulación tarifaria del servicio portuario de pilotaje para el puerto de Acapulco, Guerrero. | 29-III-95 | 28 |
| 19. Oficio mediante el cual se adicionan las reglas de aplicación de las bases de regulación tarifaria del servicio portuario de pilotaje para el puerto de Acapulco, Guerrero. | 29-III-95 | 28 |
| 20. Aclaración al título de Concesión de la API de Mazatlán, S.A. de C.V., publicado el 14-nov-94. | 16-V-95 | 5-6 |
| 21. Oficio mediante el cual se actualizan las bases de regulación tarifaria del servicio de pilotaje en los puertos que se indican. | 16-V-95 | 2-5 |
| 22. Resolución por la que se autoriza la disolución y liquidación de las empresas de participación estatal mayoritaria: Servicios Portuarios de Guaymas, S.A. de C.V., Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V., Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V., Servicios Portuarios de Mazatlán, de S.A. de C.V., Servicios | 29-V-95 | 3 |

**Portuarios de Progreso Yukaltepen,
S.A.A. de C.V.**

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|
| 23. Ley Aduanera. | 15-XII-95 | 9-97 |
| 24. Ley del Impuesto General de Exportación; en su capítulo 89 "Barcos y demás artefactos flotantes". | 22-XII-95 | 1-128 |
| 25. Programas de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transporte 1995-2000 | 25-III-96 | 1-64 |
| 26. Reglamento Interior de la Secretaría de Turismo. | 31-V-96 | 34-48 |
| 27. Acuerdo por el que se amplía la delimitación y determinación de los recintos portuarios del Puerto de Progreso y de Yukalyepén, Municipio de Progreso, Yucatán. | 1-VI-96 | |

ANEXO II
DATOS GENERALES DE LAS CONCESIONES OTORGADAS
QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DE LOS RECINTOS PORTUARIOS,
DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PAÍS.

| ESTADO PUERTO | RAZON SOCIAL FECHA DE OTORGAMIENTO | OBJETO | REPRESENTANT E LEGAL O APODERADO | DOMICILIO |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Baja California Norte Ensenada | Cegusa, S A 13 de agosto 1993 | Terminal portuana especializada de uso particular | Ing Victor Mejia Garza | Av Presidente Mazank N° 101 Piso 18 Polanco, México., DF |
| Baja California Norte Ensenada | Yates California, S A. de C.V. 15 de octubre 1993 | Para yates y embarcaciones menores | Ing Francisco Javier Palomino Carranza | Calle Arenas 1276, Playa Eda. en el Puerto de Ensenada |
| Baja California Norte Ensenada | Terminales Marítimas Nacionales S A de C.V. 15 de octubre 1993 | Terminal portuana de uso público para cruceros Turísticos | Lic. José Corral Escalante | Gauss 12, Piso 5, Col Anzures, México, D F |
| Baja California Norte Ensenada | Calfrisa S A. de C.V. 21 de enero 1994 | Instalación Portuana de uso público | Lic Dionicio de Velazco Mendici. | Insurgentes Sur 1999, Piso 2, Col. Guadalupe Inn, México D F |
| Baja California Norte Ensenada | Gordo's Sport Fishing S.A. de C.V. 17 de junio 1994 | Portuana de uso particular | C. Cliserio Brambilia Gil | Av. López Mateos 595, Ensenada B C |
| Baja California Norte Ensenada | Gordo's Sport Fishing S.A. de C.V. 17 de junio 1994 | Superficie de 917 m ² de zona federal para la operadora de uso particular. | C. Cliserio Brambilia Gil | Av. López Mateos 595, Ensenada B C. |

| | | | | |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Chiapas Puerto Madero | Operadora del Pacífico Sur, S.A. de C.V. 15 de octubre 1993 | Terminal Portuana especializada de carga de uso particular | Lic. Felipe Alonso Gilabert | Homero 1425-302. Col. Polanco México ad f. |
| Chiapas Puerto Madero | Demostradora de combustibles de Puerto Madero S.A. de C.V. octubre 1993 | Terminal portuana especializada de carga de uso público | Ing. Jorge Mendoza Vitichis | Parque Industrial Francisco I Madero Puerto Madero Tapachula, Chps. |
| Oaxaca Salina Cruz | Cementos Toiteca S.A de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal Portuana Especializada de carga de uso particular | Ing. Víctor Manuel Mejía Garza | Av Toluca 203 Col San Pedro de los Pinos, México D F. |
| Quintana Roo Cozumel | Calizas Industriales del Carmen S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal portuana de uso público para transbordadores, cruceros turísticos y embarcaciones de pasajeros | Lic. Javier Hernández Grunenberq. | Viaducto Río Becerra 27 Col Napoles, México, D F |
| Sinaloa Topolobampo | Transferencias Graneleras del Pacífico S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal Portuana especializada de carga y descarga de uso particular. | Ing. Raúl Sthal González | Anatole France 214. Col. Polanco, México D F |
| Sinaloa Mazatlán | Puertos del Pacífico S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal Portuana de uso público para cruceros turísticos | Ing. Jaime Fernando Peña Zazueta | Benito Juárez 1007. Centro, Mazatlán, Sinaloa |
| Sinaloa Topolobampo | Cementos Sinaloa | Terminal Especializadora de carga y descarga de uso particular | Ing. Víctor Mejía Garza | Av. Presidente Mazank N° 101 Piso 18 Polanco, México., DF. |
| Sinaloa Mazatlán | Sociedad de Artesanos en Barnos Turísticos | Mercado de Artesanías | C. José Luis Camarena Zatarain | Pachuca457-A Fraccionamiento Alameda, Mazatlán Sinaloa. |

| | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Sonora Guaymas | Cementos Yaqui, S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal especializada de carga de uso particular | Ing. Victor Mejía Garza | Av. Presidente Mazank N° 101 Piso 18 Polanco, México DF |
| Sonora Guaymas | Mexicana del Cobre S.A. de C.V. 15 de octubre 1993 | Instalación portuaria especializada de carga de uso particular | Ing. Oscar González Rocha | Insurgentes sur 432, Col. Roma, México, D.F. |
| Veracruz Coatzacoalcos | Cementos Anahuac del Atlántico S.A. de C.V. | Terminal portuaria especializada de uso particular | Ing. Victor Mejía Garza | Av. Presidente Mazank N° 101 Piso 18 Polanco, México DF |
| Veracruz Coatzacoalcos | Transferencias Granelleras del Istmo S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Ing. Raúl Sthal González | Anatole France 214, Col. Polanco, México D.F. |
| Veracruz Tuxpan | Granelera Internacional de Tuxpan S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Lic. Juan Antonio Sobrino Bracamontes | Augusto Rodin 43, Col. Nápoles, México D.F. |
| Veracruz Coatzacoalcos | Compañía Mexicana de Terminales S.A. de C.V. 15 de octubre 1993 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Lic. Gerardo Pnmo Ramirez | Av. De la Cúspide 4775 piso 8 Col. Parques del Pedregal México, D.F. |
| Veracruz Tuxpan | Corporación Marítima Delmex S.A. de C.V. 13 de agosto 1993 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular . | Ing. Fernando Delfin Palomba | Homero 142, Desp 501, Col. Los Morales Polanco, México D.F. |
| Veracruz Coatzacoalcos | Pemex-Gas y Petroquímica Básica 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular propiedad del gobierno federal | Ing. Carlos López Mora | Av. Marina Nacional 329 Col. Huasteca, México, D.F. |

| | | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Baja California Sur Isla de San Marcos | Compañía Occidental Mexicana S.A. de C.V. 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de uso particular | Lic. Fernando Gutiérrez Herrera | Newton 186-701 Col. Chapultepec Morales, México D.F. |
| Baja California Sur Pichilingue | Corporación Marítima del Cabo, S.A. de C.V. 28 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga y descarga de uso particular. | Lic. Sergio Emilio Porras González | Km. 1.5 Carretera los Planes. La Paz, B.C. Sur. |
| Campeche Cd. del Carmen | Explorser S.A. de C.V. 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular. | Lic. Everardo Delgado González | Revillagigedo 51 Col. Centro, México, D.F. |
| Campeche Cd. del Carmen | Perforadora Central S.A. de C.V. 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular. | C.P. Amado Rodríguez Villegas | Montes Urales 520, Lomas de Chapultepec, México, D. F. |
| Campeche Cd. del Carmen | Baricosta, S.A. de C.V. 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Ing. Manuel de la Garza Contreras | Paseo del Pipila 78, Fraacc. M.A. Camacho, Naucalpan Edo. de México. |
| Campeche Cd. del Carmen | Construcciones Industriales del Golfo S.A. de C.V. 21 de enero 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Sr. Jorge Gutiérrez | Bahía de todos los Santos 40 piso 1, Col. Verónica Anzures, México, D.F. |
| Campeche Lerma | Internacional de Carga Multimodal S.A. de C.V. 3 de junio 1994 | Terminal portuaria especializada de carga de uso particular | Ing. Edgar Leal Rodríguez | Centro Financiero Plaza del Mar piso 2, Pedro Saiz de Baranda, Campeche, Campeche |

ALAMIRA

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Almacanadora Centro Occidente, S.A. de C.V. | Lic. Joel González Murguie | Construcción, operación de una terminal portuaria especializada de carga de uso público para el manejo de granos y toda clase de bienes y mercancías | Colón #209 - 5º piso Edificio Mercantil c.p. 44480 Guadalupe, Jal. | |
| Cooper/T. Smen de México, S.A. de C.V. | J.F. Weston Jr y Thomas Cortes Petersen | Construcción, operación y explotación de una terminal portuaria especializada de carga de uso público para el manejo de minerales | Baja California #255 torre A 6º piso Col. Hipódromo Condese c.p. 06170 México, D.F. | 91 (5) 813-15-68 813-06-08 |
| BASF Mexicana, S.A. de C.V. | Diets Adolf Kurnetki Kronental Alfredo Palma Fellenberg | Construcción, operación y explotación de la terminal de uso particular para el manejo y almacenamiento de productos químicos en general y productos relacionados con la industria química | Insurgentes Sur # 975 Col. Ciudad de los Deportes c.p. 03710 México, D.F. | 91 (5) 325-27-78 611-60-91 |
| Alamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V. | C.P. Enrique de Hita Ybáñez C.P. Francisco Javier López Berredo | Aprovechar y explotar la terminal de manera exclusiva sin más limitaciones que las mencionadas en este contrato (operación de la TUM II) | Santos Dumont # 200 Hangar 8-A Col. Aviación Civil c.p. 15740 México, D.F. | 91 (12) 28-97-10 28-97-05 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|--------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V. | Sr. Enrique Garza Valdés | Aprovechar y explotar la terminal de manera exclusiva (operación del eTUN II) | Bosques de Cidros # 173 Col Bosques de las Lomas c.p. 05120 México, D.F. | 91 (12) 84-33-35 84-33-34 91 (5) 438-38-08 |
| Terminal Marítima de Atlix, S.A. de C.V. | Ing. José Luis Terrones López | Construcción, uso, aprovechamiento y explotación de una terminal granalera y de flecas | Horacio # 1855-305 Col Polanco c.p. 11510 México, D.F. | 91 (5) 395-71-55 557-51-81 |
| Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V. | Ing. José Luis Terrones López | Construcción, operación y explotación de una terminal portuaria para el almacenamiento de productos químicos, petroquímicos, sólidos, líquidos y gaseosos de la propia empresa así como para servicio a terceros bajo contrato | Horacio # 1855-305 Col Polanco c.p. 11500 México, D.F. | 91 (5) 395-71-55 557-51-81 |

LAZARO CARDENAS

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Agencia Aduanal Gabriel Ramirez Gatica | Mr. Om Prak Ash Mencana | | Fco. Mújca # 14 Lázaro Cárdenas Mich | 91 (753) 731-00 711-11 |
| Petrolcos Mexicanos (PEMEX) | Cap Francisco Velarde Triff | | Interior Isla del Ayacal S/N Lázaro Cárdenas, Mich | 91 (753) 230-79 212-74 230-17 |
| Siderurgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, S.A. (SICARTSA) | Lic Carlos Leal Ramos | | Fco Mújca # 1 Lázaro Cárdenas, Mich | |
| Almacenedors Centro Occidente, S.A. | Lic José Alfredo Gómez | | Terminal Granellera | 91 (753) 219-47 233-97 |
| ISPAT Servicios Portuarios, S.A de C.V. | Ing Rawle Kevin Neurviot | | Fco Mújca # 1-B Zona Industrial Lázaro Cárdenas, Mich | 91 (753) 725-22 725-23 |
| Agroindustrias del Balsas, S.A. (FERTINAL) | Ing Miriam BolañosCacho Camarero | | Isla de Enmedio S/N Interior Recinto Portuario Lázaro Cárdenas, Mich | 91 (753) 242-85 |

MANIZANILLO

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Cementos APASCO, S.A. de C.V. | Ing. Antonio Díaz Barga | Manejo y almacenamiento de cemento | Campos Elisos # 345 15 ^a Col. Polanco c.p. 11560 México, D.F. | 724-01-68 724-00-00 |
| Cementos Toluca, S.A. de C.V. | Ing. Víctor M. Mejía Garza | Manejo y almacenamiento de cemento | Av. Constitución #444 PTE c.p. 64000 Monterrey, N.L. | 91 (83) 45-20-00 28-32-53 |
| CIA. Mexicana de Terminales, S.A. de C.V. | Ing. Fernando Ongel de la Rosa | Productos líquidos | Av. de la Cuspide #4755 8 ^a Col. Parque del Pedregal c.p. 14010 México, D.F. | 608-31-00 608-95-89 608-31-00 |
| Comercializadora La Junta, S.A. de C.V. | C.P. Julio César Gómez Fernández | Carga general granos y aceites | Calz. Gobernador Cuna #4871 Las Juntas c.p. 44940 Tlaquepaque, Jal. | 879-65-85 879-65-22 |
| Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V. | Ing. Alvaro Vázquez Aldana Osante | Carga general graneles refrigerados | López Cobla #996-1 Sector Juárez c.p. 44100 Guadalupe, Jal. | 91 (3) 825-13-13 828-86-90 828-86-91 |
| MANJABAL, S.A. DE C.V. | Lc. Fernando Defín Palomba | Concesión en negociación | Homero # 1425-501 Col. Los Morales Polanco secc. palmas, México, D.F. 11510 | 3-95-45-37 5-57-08-87 3-95-92-57 |
| Servicios Alimenticios Mejorados, S.A. de C.V. | Sr. Renato Ibarra Peynel | Carga General graneles y refrigerados | Palma #555 5 ^a piso Col. Lomas de Chapultepec c.p. 15000 México, D.F. | 202-86-22 202-87-83 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Transferencias Granviana de Occidente, S.A. de C.V. | Sr. Raúl Stahl González | En proceso de revocación | Anatole Franco #214 Col. Polanco c.p. 11590 México, D.F. | 254-53-51 254-33-13 |
| Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V. | Ing. Jesús Alberto Lara Arechavala | Instalación de usos múltiples I | Bvd. Cost. Igual de la Madre #576 altos Col. Las Joyas Manzanillo, Col. | 91 (333) 203-10 200-92 223-26 |
| Operadora Puertos del Pacífico, S.A. de C.V. | Ing. Humberto Urbe Preciado | Terminal de Contenedores | Carre. Manz-Santiago (f/la Glorieta pez vela) Manzanillo, Col. | 91 (333) 659-07 653-93 654-44 |

VERACRUZ

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V. | Ing Félix Cantú Aysla | Operación y explotación de instalaciones en un estadero. | Bvtd Miguel de Cervantes Saavedra # 157 Col Ampliación Granada México, D.F. Isla San Juan de Ulua SN Veracruz, Ver | 91 (29) 89-25-02 89-25-00 89-25-01 89-25-04 |
| Fire Late, S.A. de C.V. | Sr. Pedro Bramont Porragas | Servicio público portuario conexo de básculas de camiones | Emparan #418 edif. Benstan Col. Centro c.p. 91700 Veracruz, Ver | 91 (29) 38-80-95 38-80-97 |
| Fire Late, S.A. de C.V. | Sr. Pedro Bramont Porragas | Pasaje de furgones de ferrocarril y servicio público portuario conexo de báscula de furgones | Emparan #418 edif. Benstan Col. Centro c.p. 91700 Veracruz, Ver | 91 (29) 38-80-95 38-80-97 |
| Aluminio y derivados de Veracruz, S.A. de C.V. | Lic. Alfonso Gómez Lima Lic. Georgette Morris Ramirez | Operación y explotación de una instalación portuaria especializada de carga de uso particular para manejo y almacenamiento de aluminio y otras materias primas y derivados, así como carga que sea compatible con el granel mineral | Porvenir 134 #719 Col Industrial Valley, Azcapotzalco c.p. 02300 México, D.F. KM 435.3 Carr. VER-JAL Veracruz, Ver. | 587-14-95 587-55-22 587-08-44 FAX 91 (29) 81-03-39 81-01-32 81-00-82 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Cementos Apasco, S.A. de C.V. | Lic. Jorge Scheyon Delgado C.P. Victor Hernández Bonilla | Operación y explotación de una instalación de una terminal especializada de carga de uso particular para manejo y almacenamiento de cemento y materias primas | Campos Eliseos #345 15° c.p. 11580 México, D.F. Car. VER-JAL #172 Veracruz, Ver. | 724-02-22 724-02-97 91 (29) 21-66-77 |
| Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V. | Lic. Gerardo Primo Ramirez Ing. Fernando Ornel de la Rosa | Operación y explotación de una terminal especializada de carga de uso particular para el manejo y almacenaje de productos líquidos, sólidos y químicos, materias primas líquidas y a granel entre otras | Av. de la Cuspide #4750 8° Col. Parques del Pedregal c.p. 04010 México, D.F. Fracc. San Juan de Ulua A.P. 1417 Veracruz, Ver. | 619-58-66 606-48-80 91 (29) 84-67-20 84-67-33 84-58-12 84-67-20 |
| Almacanadora Sur, S.A. de C.V. | Lic. Joel González Mungue | Operación y explotación de una terminal especializada de carga de uso público para el manejo de granos y otras materias primas | Av. Ayuntamiento y Oriente SN Col. Libertad Puebla, Pue. Isiote San Juan de Ulua S/N Veracruz, Ver. | 91 (29) 34-74-81 34-70-11 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Terminal Marítima especializada, S A de C.V. | Sr Antonio Cárdenas de la Rosa | Construcción, operación y explotación de una terminal portuaria especializada de carga de uso público para el almacenamiento y manejo de líquidos a granel | P. Poedla #55 Cd Saltillo c.p 53100 Neuquén, Edo de México Km 441.5 carr MEX-VER Via Jalapa Col Fco Vilda c.p 91980 Veracruz, Ver | 572-73-44 572-45-77 91 (29) 21-08-31 21-14-31 |
| Distribidora, S A de C.V. | Sr Raleigh D Gibson Quick | Operación y explotación de una terminal especializada de carga de uso particular para el manejo, almacenaje y distribución de líquidos, latex a granel, aceites comestibles, vegetales, etc. | Homero #404 4º piso Col Polanco c.p 11560 México, D.F. Escollera Norte S/N San Juan de Ulua Veracruz, Ver. | 203-64-68 833-64-07 203-51-94 91 (29) 38-51-47 38-54-05 34-67-98 |
| Servicios Especiales para el transporte de S.A. de C.V. | Lic Gerardo Primo Ramirez | Uso, aprovechamiento y explotación de una bodega para el almacenamiento de vehículos para la explotación e importación y servicios a terceros bajo contrato | Av de la Cuspide #4756 B° Col Parques del Pedregal c.p 04010 México, D.F. Fracc San Juan de Ulu A P 1417 Veracruz, Ver | 819-88-66 808-48-80 91 (29) 84-67-20 84-97-33 84-58-12 84-67-20 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Terminales Marítimas del Golfo, S.A. de C.V. | Sr. Raleigh D Gibson Quick | Operación y explotación de una terminal especializada de carga de uso particular para el manejo, almacenamiento y distribución de productos líquidos y servicios a terceros bajo contrato. | Hómero #404 4º piso Col. Polanco c.p. 11560 México, D.F. Escollera Norte S/N San Juan de Ulua Veracruz, Ver. | 203-64-68 633-64-07 203-51-94 91 (29) 38-51-47 38-54-05 34-87-98 |
| Grupo Industrial ASTRO, S.A. de C.V. | Sr. Eugenio Gómez Fernández | Construcción, operación y explotación de una instalación portuaria especializada de carga de uso particular para el almacenamiento, manejo y distribución de líquidos a granel, así como prestar los servicios de maniobras para el almacenamiento y manejo de graneles líquidos, carga y descarga. | Av. Presidente Juárez #169 Tlanepantla, Edo. de México | 397-53-11 386-93-20 228-52-30 |
| Internacional Integral de Contenedores Asociados, S.A. de C.V. | Srs. Jorge A. Cano Pérez y Juan José Rivera Barahona | Aprovechar y explotar la terminal portuaria de uso público especializada para el manejo de carga contenerizada, así como prestar los servicios señalados en la frac. II del art. 44 de la ley de puertos incluidos los de amarre, desamarre de cabos. | Minera #445 Col. Econdon México, D.F. Simón Bolívar #328 Veracruz, Ver. | 91 (29) 37-25-30 37-25-55 37-99-13 |

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Reparación Integral de Contenedores Asociados, S.A. de C.V. | Ing. Jesús Marrón Legarreta | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de contenedores | G. Faras #1979-501 Col. Flores Magón c.p. #1900 Veracruz, Ver. | 91 (29) 31-41-12 32-73-50 32-73-55 31-41-22 |
| Servicios de inspección y mantenimiento de contenedores, S.A. de C.V. | Ing. Jesús Navarro Sánchez Lic. Patricia Chávez Otero | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria para la reparación de contenedores | Av. de la Cuspide #4756 3° Col. Parques del Pedregal México, D.F. Emperan #200 1° piso Veracruz, Ver. | 629-88-68 91 (29) 81-82-42 |
| Terminales de carga especializados, S.A. de C.V. | Sr. Rolando Reyes Kun Sr. Anselmo Estancia Colom | Aprovechar y explotar la instalación portuaria de uso público mecanizada para la transferencia de bienes o mercancías así como la instalación de un almacén de refrigerados para el manejo de productos agrícolas dentro de su instalación | | |

TAMPICO

| Nombre de la Empresa | Nombre del representante legal | Objeto de la Concesión | Dirección | Teléfono |
|----------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------|
| Proteínas de Tamaulipas, S.A. de C.V. | Ing. Oscar Salgado Moreno | Terminal granalera agrícola | Ignacio Zaragoza # 503 Col Guadalupe Victoria Tampico, Tamps | 19-28-50 |
| Naviara Tamaulipas, S.A. de C.V. | Cap. Generaldo Sánchez Shutz | Reparación de Buques | Cipres # 102 Col Aguila Tampico, Tamps | 13-70-02 |
| Cementos Anáhuac del Atlántico, S.A. de C.V. | Ing. Victor M. Mejía Garza | Cementera | Carri. Tampico-Valles Km 5 Estación El Prieto Pánuco, Ver. | 14-14-39 |
| Terminales del Golfo, S.A. de C.V. | C. Raúl Sihal González | Terminal granalera agrícola | Anotole Franco #214 Col. Polanco c.p. 11560 Mihua, D.F. | |
| Tarfmar, S.A. de C.V. | Ing. Jaime Lonsain Guillén | Terminal Marítima | Margen Izquierda del Río Pánuco Col. Tinaco Cd. Madero, Tamps. | 15-09-29 |
| Gremio Unido de Aljedores | Sr. Gerardo Gómez Castillo | Operado. | Isauro Alfaro esq. Con Fco I. Madero Zona Centro Tampico, Tamps | 14-12-32 |
| Estuardo Reyes Pérez | Sr. Estuardo Reyes Pérez | Manoabras pesqueras | Emiliano Zapata 401-A Col. Monte Tampico, Tamps | 12-36-33 |
| Julieta Maximoto Torres | Julieta Maximoto Torres | Manoabras pesqueras | Margen Izquierda del Río Pánuco Col. Tinaco Cd. Madero | 17-06-37 |

BIBLIOGRAFIA

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

9. ...

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

21. ...

22. ...

23. ...

24. ...

25. ...

26. ...

27. ...

28. ...

29. ...

30. ...

31. ...

32. ...

33. ...

34. ...

35. ...

36. ...

37. ...

38. ...

39. ...

40. ...

41. ...

42. ...

43. ...

44. ...

45. ...

46. ...

47. ...

48. ...

49. ...

50. ...

51. ...

52. ...

53. ...

54. ...

55. ...

56. ...

57. ...

58. ...

59. ...

60. ...

61. ...

62. ...

63. ...

64. ...

65. ...

66. ...

67. ...

68. ...

69. ...

70. ...

71. ...

72. ...

73. ...

74. ...

75. ...

76. ...

77. ...

78. ...

79. ...

80. ...

81. ...

82. ...

83. ...

84. ...

85. ...

86. ...

87. ...

88. ...

89. ...

90. ...

91. ...

92. ...

93. ...

94. ...

95. ...

96. ...

97. ...

98. ...

99. ...

100. ...

BIBLIOGRAFÍA

1. Tamayo Jorge, Geografía Moderna de México, México Edit. Trillas, 1987.
2. Lugo Hubp, José Diccionario Geomorfológico, México UNAM, 1989.
3. González Lebrero, Manual del Derecho de la Navegación, México, Edit. Depalma, 1979.
4. Salgado y Salgado, José Eusebio, El Desarrollo de la Manna Mercante y sus problemas internos e internacionales, México UNAM, 1967.
5. Manna Mercante, Historia de las Comunicaciones y los transportes en México, México. SCT, 1988
6. Scialoja, Antonio, Sistema del Derecho de la Navegación, Chile, Edit. Buenos Aires, 1993.
7. Aguilar Jiménez Reyna, La innovación tecnológica en los sistemas portuarios: El caso de México, México UNAM, FCP y S, 1993.
8. Bustamante Ahumada Roberto, Desarrollo Marítimo en México, México, Edición del autor 1980.
9. Ortiz Wadymar Arturo, Introducción al comercio exterior de México, México, Edit. Nuestro Tiempo, 1992.
10. Cárdenas de la Peña Enrique, Marina Mercante en México, SCT, 1988.
11. Movimiento de Carga y buque 1992, México, SCT, Dirección de Puertos y Marina Mercante.
12. Movimiento de Carga Y buque 1993, México, SCT- DGP y MN.
13. Puertos Mexicanos, Información General, México, SCT-DGP y MN.
14. Castro Ortiz Jorge A., Navimin en la comercialización internacional del Sector Público, México, Tesis, UNAM-FCPyS, 1984.
15. Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional, México. SCT, 1993.

16. Hernández Labra Fernando, Puertos, México, Edición del autor, 1993.
17. Enciclopedia General del Mar, Barcelona, Ediciones Gariaga, Tomo VIII, 1968
18. Reportes estadísticos del movimiento de carga y pasajeros en los principales puertos del País, México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, enero-abril, 1995-1996.
19. El transporte Marítimo 1992, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU, 1993
20. El Transporte Marítimo 1993, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU, 1994.
21. Acosta Quiñones Renato Javier, La incorporación del Sistema Portuario Tampico-Altamira en el Desarrollo del Comercio Exterior, México, Tesis, UNAM- FCP y S, 1990
22. Salgado Versini Miguel Cristóbal, Privatización Portuana, México, Tesis, UNAM-ENEP, 1995.
23. Los Puertos Mexicanos inversión hacia el futuro, Proceso de reestructuración y Privatización, Puertos Mexicanos, octubre 1994
24. Salgado y Salgado José Eusebio, Legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993), Anuario Marítimo.
25. Escobar Briones Rosa María, Reestructuración económica en México y el Mundo: Privatización, México, Tesis, UNAM, FCP y S, 1992.
26. Salgado y Salgado José Eusebio, El Futuro de la Marina Mercante Mexicana ante la apertura y globalización mundial, México, s.c. 1992
27. Salgado y Salgado José Eusebio, La explotación Comercial y Marítima del buque.

FUENTES NO CITADAS

28. Velázquez Suazo Juan, El Sistema Portuario, elemento fundamental del comercio exterior de México, México, Tesis, UNAM, FCP y S., 1992.
29. Navarro Martínez Marco H., Los Clubes de Protección e indemnización y su injerencia en la Manna Mercante Mexicana, México, Tesis, UNAM, FCP y S., 1986
30. Bermúdez Díaz Rafael, Bases económicas para el desenvolvimiento de una Manna Mercante Nacional, Tesis, UNAM, 1958.
31. Legislación y convenios internacionales, México, SCT, Instituto Marítimo Portuario, s c., 1994.
32. Transporte Marítimo Latinoamericano, 1966- 1967 Compendio, Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, Montevideo , Edit: Vanguardia
33. Rijantscher Gerard, Bread upon the waters: Federal aids to the mantim industres, Washington, D.C., Brookings Institución.
34. Subsidios a la Manna Mercante, Asociación Latinoamericana de Armadores, Montevideo, ALAMAR, 132 p.
35. Amador García, The explotation on conservation of the resources of the sea a story of contemporary international law, Ley de un, Sythott, 240 p.
36. Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, México, Edit. Herrero, 1006 p.
37. Soto María Aliseda, Diseño de una Política portuaria para México, México, Tesis, UNAM, 1980.
38. Sara Vasquez Modesto, Derecho Internacional Público, México Edit. Porrúa, 1979, 649 p.
39. Evolución y perspectiva del subsector Puertos y Marina Mercante, México, SCT, febrero de 1980.
40. Convenios Internacionales Aplicables a los Puertos Mexicanos, Suplemento del Boletín Sistema Portuario Nacional, México Dirección General de Puertos, septiembre de 1988.
41. Monroy Godoy Fernando, La Marina Mercante Mexicana y el Comercio Exterior, México, Tesis, UNAM, 1995.

42. Lineamiento de Política y programa para el desarrollo de la Marina Mercante, México, SCT, 1979.
43. Ochoa Felipe, Plan de Desarrollo de los sistemas de coordinación entre el transporte marítimo y terrestre, Terminales Portuarias, México SCT, 1982.
44. Sánchez González Rocío, El sistema marítimo portuario como instrumento de desarrollo, México, Tesis, UNAM, 1981.
45. Harald Hansen, The developing countries and international shipping
46. Programa para el fomento de la Marina Mercante 1995-2000, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México, Dirección General de Marina Mercante, 1995.
47. Whitehurst Jr. Clinton H, The U.S. Merchant Marine: in search of an enduring maritime policy, United States, Naval Institute Press, 1983, 314 pp.

HEMEROGRAFÍA

1. Salgado y Salgado José Eusebio. "El transporte Marítimo: la participación de México", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México UNAM-ENEP, 1985.
2. "La Marina Mercante comentada como Mexicanos en el exterior", El Economista, 17 de Mayo de 1993 p 48
3. " Condenada a desaparecer, la Marina Mercante", El Financiero 3 de febrero de 1994 p 18.
4. "Urge una flota estratégica de apoyo al comercio : TMM", El Financiero, 11 de enero de 1995 p 11
5. "España carece de una política estructurada para el fomento de su Marina Mercante" El Financiero, 3 de octubre de 1994, p.20
6. "En picada la marina mercante Argentina ", El Financiero, 26 de octubre de 1994 p
7. "Necesario invertir 600 mdd para que los puertos de país sean del primer mundo : SCT", El Financiero, 7 de febrero de 1994, p. 26.
8. "Insuficientes las medidas de modernización portuaria", El financiero, 4 de febrero de 1994, p 17.
9. Arellano Chávez Melchor, "La marina mercante mexicana en la última década", El Financiero, 18 de mayo de 1992. p 26.
10. "Desequilibrios del transporte", Excelsior, 14 de agosto de 1992, p. 18
11. "Hipoteca Marítima Nacional, un esquema sobrerregulado" El Financiero, 26 de septiembre de 1994, p. 25.
12. "Pierde México US 7000 millones por falta de una Marina Mercante adecuada", El Economista, 12 de agosto de 1992.
13. Arellano Chávez Melchor, " Pierde TNG el concurso del Bacab", El Financiero, 4 de marzo de 1996, p. 40.
14. Salgado y Salgado José Eusebio, " México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales , UNAM-ENEP, Vol I, 1981.

15. Lince Bernardo, "Crecimiento record en carreteras, telecomunicaciones y aeropuertos", El Economista, 27 de octubre de 1994, p.41.
16. " Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000", El Financiero, 4 de marzo de 1996, p. 42
17. Arellano Chávez Melchor, "El multimodal, eje del comercio exterior", El Financiero, 4 de marzo de 1996, p. 40
18. Aspero Eduardo, " El desarrollo del transporte multimodal internacional en el marco de la Organización de las Naciones Unidas", Puertos Mexicanos, México, abril de 1992, pp 6-8
19. Ruiz Sergio A., "Los retos de la modernización portuaria", El Financiero 6 de abril de 1994, p.19

NO CITADAS

20. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional, hacia una política nacional de transporte marítimo", Revista Mexicana de Relaciones Internacionales, Vol. VIII, No 28 enero-marzo, 1982
21. Pérez Escobedo Antonieta, "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización", Comercio Exterior, Vol. 45, No 4, México, abril de 1995.

