



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LA IMPORTANCIA DE LA PRIVATIZACIÓN DE LOS
PUERTOS NACIONALES EN EL ESQUEMA DE
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API) PARA EL
COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A :
DIANA EDITH SOTO GUIJOSA**



ASESOR:

LIC. DÁMASO MORALES RAMÍREZ

CIUDAD UNIVERSITARIA

DICIEMBRE DEL 2002

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas

Tesis Digitales

Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADEZCO

A mis padres:
Ing. Francisco Soto de la Vega
Por todo su apoyo para lograr éste éxito.
Gracias por todo.
María de Jesús Guijosa Campos
Por todo su amor y por seguir aquí a mi lado

A mi hermana
Nadia Ester Soto Guijosa
Por su apoyo, amistad y amor incondicional

A mi familia en general
Por su gran apoyo

A la memoria de mis abuelos que siempre estarán conmigo
Leopoldo Guijosa
Carmen Campos

A todos mis compañeros (as) y amigos (as)
Por compartir conmigo conocimiento, experiencias y sentimientos
Lic. Sugey Cortés, Lic. Nadia Sanabrais y Lic. Nereida Mendoza

A mis padrinos
Ing. Leopoldo Ramírez Mena y Elizabeth Smith
Por recordarme siempre

A todos mis profesores
Por todas sus enseñanzas y su amistad

A mis Asesores
Por dedicarme parte de su tiempo y ayudarme a realizar este éxito
Lic. Dámaso Morales Ramírez
Lic. Jesús Gutierrez Castro
Dr. Arturo Ortiz Wadygmar
Dr. Leopoldo González Aguayo
Lic. Laura E. Ramírez Apaez

A la Universidad Nacional Autónoma de México y a la
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
Por dejarme ser parte de su comunidad y abrirme sus puertas al conocimiento

INDICE

Introducción

I

CAPÍTULO 1. La importancia del Comercio Exterior en México

1.1 ¿Qué es el comercio?	1
1.2 El comercio y su relación con el transporte marítimo en México.3	
1.3 La entrada de México al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio).....	12
1.4 La importancia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN).....	17
Conclusión.....	20

CAPÍTULO 2. La importancia de los transportes en el Comercio Exterior de México

2.1 La importancia de los transportes.	22
2.2 La logística de los transportes.....	22
2.3 El autotransporte	24
2.3.1 El transporte aéreo.....	25
2.3.2 El transporte ferroviario.....	26
2.3.3. El transporte marítimo.....	27
2.4 El Transporte Multimodal.....	30
2.5 El comercio y el transporte marítimo en México.....	31
Conclusión.....	35

CAPÍTULO 3. Los Puertos Marítimos

3.1 ¿Qué es un puerto marítimo?	37
3.2 Origen de los puertos comerciales.....	37
3.3 Los puertos en México.....	39
3.4 Clasificación de los puertos.....	44
3.5 Principales puertos.....	45
Conclusión.....	54

CAPÍTULO 4. Administración Portuaria Integral (API).

4.1 Administración Portuaria Integral (API).....	56
4.2 Proceso de privatización.....	56
4.3 La descentralización del sistema portuario y su nuevo esquema institucional.....	61
4.4 Concesión.....	63
4.5 Autosuficiencia Económica.....	66
4.6 Las funciones de las API's.....	68
4.7 Facultades de la SCT en materia portuaria.....	71
4.8 La inversión privada.....	71
4.9 Plan Maestro.....	74
4.10 El API y su legislación.....	75
Conclusión.....	79

CAPÍTULO 5. Limitaciones y aspectos negativos de la privatización de los puertos

5.1 Limitaciones	81
5.2 Empresas que monopolizan los transportes.....	85
5.3 La quiebra de la pequeña y mediana industria.....	88
5.4 Narcotráfico: Talón de Aquiles de los puertos.....	91
5.5 Los problemas sociales.....	94
Conclusión.....	95

Conclusión Final.....	96
-----------------------	----

Bibliografía.....	99
-------------------	----

Glosario de Términos.....	110
---------------------------	-----

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es abordar la importancia de la privatización de los puertos nacionales en el esquema de Administración Portuaria Integral (API) dentro del comercio exterior de México, así como los beneficios y limitaciones que ha presentado esta figura jurídica desde su etapa inicial hasta la actualidad.

Los puertos son fundamentales para apoyar el crecimiento de cualquier nación, pues además de impulsar en ellos actividades de tipo comercial, industrial, pesquero y turístico, se pueden convertir en importantes polos de desarrollo. Éste ha sido un factor primordial para que en varios países se haya alcanzado un mayor grado de industrialización y un óptimo desenvolvimiento económico.

En México, el 80% del comercio exterior, se efectúa a través del transporte marítimo, por lo que este medio constituye un elemento indispensable para la distribución y comercialización internacional del país. Por tal motivo, es que en nuestro caso, nos hemos visto en la necesidad de optimizar acciones y políticas tanto en este campo, como en materia comercial. Además, ello también como respuesta a los radicales cambios que surgieron en el sistema económico mundial a partir de la década de los 80's, cuando las economías mundiales se enfrentaron a grandes transformaciones y ajustes, lo cual trajo como consecuencia que varios países, incluido México, debieron cambiar hasta su modelo de desarrollo, y desde luego su sistema tradicional de relaciones internacionales.

Estos cambios debieron enfatizar la importancia de enfrentar retos como: la globalización, la ampliación de los mercados, la complementación económica, la implementación eficiente en las economías regionales e internacionales, el fortalecimiento de la competitividad, el posicionamiento en los mercados, la captación de flujos de inversión, el acceso a innovaciones tecnológicas y la elevación de los niveles educativos.

Lógicamente durante el llamado "proceso de globalización", cobraron inusitada importancia organismos económicos ya existentes, en los que ahora México participó por primera vez, como lo fue el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), y la Organización de Cooperación Económica para el Desarrollo (O.C.D.E.).

México optó por una reserva de carga por la Ley de Subvención para la Marina Mercante Nacional, en donde la ayuda gubernamental (o subsidio) no reportó beneficios a la flota mercante nacional, ni se introdujeron préstamos con tasas de intereses atractivas para nuevas construcciones de buques. Esta es la razón por la cual muchos armadores optaron por el registro en banderas de conveniencia, disminuyendo así, la oportunidad de trabajo para los marinos nacionales.

Por tales circunstancias, la flota nacional es relativamente pequeña a pesar de que México cuenta con una superficie casi de dos millones de kilómetros cuadrados y más de 10 mil kilómetros de litorales, entre el océano pacífico, el Golfo de México y el mar del caribe.

Como consecuencia, el armador más grande es Transportación Marítima de Petróleos Mexicanos, y el mayor transportista es el grupo de la compañía Transportación Marítima Mexicana (TMM), que en la actualidad ha sido completamente privatizada, estando al frente de 30 armadores que son meramente nominales desde el punto de vista internacional.

Otro problema que se añade es la falta de una infraestructura eficiente en carreteras y ferrocarriles, los cuales son indispensables para lograr un comercio multimodal. Por consiguiente se debe tener un sistema completo, tanto en lo referente a instalaciones portuarias como en estructura legal. Esto debería dar a los usuarios confiabilidad para desarrollar actividades estables, seguras y costeables.

Antes de la promulgación de la nueva ley, las actividades portuarias fueron regidas por la Ley de Comercio Marítimo y Navegación de 1963 y por la Ley General de Vías de Comunicación publicada en 1940. Sin embargo, estos instrumentos no cubrían las nuevas necesidades portuarias y tuvieron que ser complementadas por otras disposiciones legales; en realidad existieron más de 6,500 figuras jurídicas comprendidas en leyes, reglamentos, decretos, planes, programas, circulares, etc.

Este atraso provocó que en los puertos del país se viera la necesidad de un estatuto jurídico razonable y moderno, con un lenguaje sencillo y claro, libre de ambigüedades y complicaciones.

La nueva Ley de Puertos, promulgada y publicada el 20 de julio de 1993, es una ley integral que establece que los puertos y costas son de dominio

público. Los límites del puerto están marcados por un acuerdo entre las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Social, manifestando en el Diario Oficial que la zona industrial adyacente, ya sea de dominio público o de propiedad privada, (legalmente llamada zona de desarrollo portuario) deberá ser delimitada con la intervención de las dos secretarías antes mencionadas en coordinación con el gobierno local.

Esta ley cambió el concepto en materia de puertos en México, buscando la descentralización de la administración portuaria a través de la participación local y la privatización de las operaciones portuarias, además de atraer las inversiones extranjeras en administraciones y operaciones portuarias.

Los puertos en México, en un principio estaban a cargo de la Administración del Comité Coordinador Nacional de Puertos, un organismo gubernamental de 1970 o de la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario establecido localmente. Posteriormente por el Fondo de Desarrollo Portuario Nacional (FONDEPORT), establecido en 1975 para cuidar el proyecto de desarrollo portuario.

En este ámbito, y antes de que la actual ley entrara en vigor, todos los puertos mexicanos fueron administrados por una agencia gubernamental llamada Puertos Mexicanos (PUERTOMEX), que se estableció en 1989, dentro del marco del gobierno federal. Constituyó una división de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante encargada de la planeación, construcción, explotación, mantenimiento y administración portuaria.

Esta nueva ley y su reglamento, expedido el 21 de noviembre de 1994, junto con la publicación de la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, pretendió desde sus inicios reforzar jurídicamente la modernización del sistema portuario nacional.

Simultáneamente a estos cambios se creó la figura jurídica *Administración Portuaria Integral (API)*, la cual es una sociedad mercantil con participación mayoritaria del gobierno federal, en donde éste otorga un título de concesión a una empresa mercantil encargada de la planeación, programación, desarrollo y más actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, con la posibilidad de ceder parcialmente sus derechos y obligaciones a determinados agentes privados o sociales para operar terminales de carga, manejar muelles o prestar servicios portuarios.

presencia del narcotráfico dentro de los puertos, a partir de la entrada de empresas privadas en los mismos, y otros elementos que dificultan el proceso de optimizar el sistema portuario nacional.

En el primer capítulo se aborda la conceptualización de lo que es el comercio, así como su desarrollo histórico, y su importancia dentro del transporte marítimo en México. De igual manera, se realizó una breve nota histórica de los hechos de mayor relevancia dentro del comercio exterior de México y del proceso de su entrada al GATT y al TLCAN, hechos que cambiaron radicalmente el rumbo económico, social y político del país.

En el segundo capítulo se habla de la importancia de la logística dentro de los transportes, así como del alcance de cada uno de ellos: autotransporte, transporte aéreo, ferroviario y marítimo, dentro del contexto del comercio del país, marcando la gran trascendencia de los transportes marítimos mexicanos en el mismo. Se hace notar el cambio radical que se presentó dentro del marco jurídico marítimo, a partir del cual los puertos dejaron de estar a cargo totalmente del Gobierno Federal para convertirse en administraciones autónomas a cargo de terceros o de una entidad privada, llamadas Administraciones Portuarias Integrales (API).

En el tercer capítulo se hace una reseña histórica del desarrollo de los puertos en México, así como de la transformación que sufrió este sector, en donde en los inicios se presencia un crecimiento exclusivamente de puertos pesqueros, el cual cubría las necesidades del país en esa época, para transformar esta necesidad económica al incorporarse el país al cambio de un mercado de sustitución de importaciones hacia la búsqueda de un mercado liberalizado. Los puertos dejaron de ser únicamente pesqueros para desarrollar actividades comerciales, turísticas e industriales, aunque los pesqueros sigan prevaleciendo actualmente.

En el cuarto capítulo se desarrolló el concepto, transformación, desarrollo y marco contextual, de la Administración Portuaria Integral (API).

Y finalmente, en el quinto y último capítulo, se desarrolló el tema de las limitaciones y problemas dentro de los puertos nacionales que se confrontan a partir de 1998, cuando las expectativas no fueron cumplidas en su totalidad, después de las reformas realizadas a principios de los años 90's. La falta de una Marina Mercante Nacional. Lo relacionado al monopolio de las empresas que

Por lo anterior, considerando el papel que guardan los puertos como punto de enlace para el traslado de mercancías, y tomando en cuenta que México tiene una infraestructura marítima portuaria que a la fecha alcanza 90 puertos marítimos y 18 terminales con actividades turísticas, pesqueras, comerciales y de carga especializada, se considera pertinente hacer el presente estudio, el que recoge a grandes rasgos los aspectos más importantes del comercio exterior, el crecimiento de los puertos en México y el desarrollo, beneficio y limitaciones de las administraciones portuarias nacionales que regula la legislación mexicana.

Este trabajo es un análisis de la privatización de los Puertos Nacionales a través de la figura jurídica denominada Administración Portuaria Integral (API). Así, a su vez, de los cambios favorables que hubo con dicha privatización en una etapa inicial y las limitaciones y problemas que se comenzaron a presenciar a partir de 1998, cuando ésta dejó de cumplir las expectativas al 100% de modernizar el sistema portuario nacional, reflejándose ello en un estancamiento del modelo administrativo. De igual forma se busca analizar la importancia y desarrollo del comercio en México, la trascendencia de la logística en los transportes, el autotransporte, el transporte aéreo, el transporte férreo y el de mayor relevancia en este trabajo que es el transporte marítimo y también se revisa el desarrollo histórico de los puertos en el país.

Nuestra hipótesis es que México al no tener un pleno desarrollo en las actividades de los puertos nacionales desde hace más de 30 años, echó a andar una serie de reformas dentro del marco jurídico que lo regula para llegar a una apertura comercial y alcanzar mejores oportunidades, que impulsaran a los sectores productivos privados a integrarse a esta transformación del modelo portuario. Todo coadyuva a alcanzar un desarrollo de los puertos mexicanos con mayor rapidez a la que se pretendía alcanzar antes de las reformas. Sin embargo, después de estos cambios, y después de iniciar positivamente las reformas para la modernización del sistema portuario nacional, el sector no vió los resultados cumplidos al máximo, afrontando así una serie de limitaciones y problemas que han impedido hacer crecer al sector en su totalidad. Limitaciones tales como la ausencia de una Marina Mercante Nacional, que es indispensable para el comercio del país; la falta del crecimiento en la infraestructura portuaria que permite el fácil y rápido manejo de las mercancías. Problemas como la

actualmente tienen instalaciones y terminales dentro de los puertos mexicanos. El papel del narcotráfico dentro de los puertos, y un breve análisis de los problemas que afrontaron los trabajadores de los puertos nacionales a la entrada de las nuevas reformas portuarias.

CAPÍTULO 1

La importancia del comercio exterior en México

1.1 ¿Qué es el comercio?

El comercio exterior es una actividad inherente a la naturaleza del hombre y ha existido siempre, desde que el ser humano inicia su vida en sociedad y comienza a relacionarse con sus semejantes. Entonces surge la necesidad del intercambio de objetos para satisfacer algunas necesidades propias. Por dicha razón, el comercio ha servido para resolver los intereses y necesidades tanto del hombre como de naciones, reconociendo que implica ventajas económicas, impulsando la actividad productiva con menores costos y mayor calidad, lo cual beneficia a los diferentes agentes económicos que participan.

En esta misma tónica se presentan a continuación algunos conceptos de comercio, que nos ayudan a entender mejor esta actividad y la importancia que tiene para el desarrollo humano.

Raúl Cervantes Ahumada, nos indica que el vocablo de "Comercio" se deriva del latín *commercium* de las voces *cum*, que significa con y *merx*, que significa mercancías. Esto es cuando el hombre adquirió bienes no para consumo propio, sino para intercambiarlos por otros bienes. Aquí encontramos los inicios del comercio.¹

Otros conceptos que nos ayudan a comprender la importancia de ésta actividad en el desarrollo humano, son los siguientes:

Para César Vivante, el comercio son los actos realizados con un propósito de lucro que efectúan el paso de las mercancías desde quienes las producen hasta quienes las consumen. Otros autores apuntan que el comercio es el conjunto de actos de intermediación entre el productor y el consumidor ejercidos habitualmente con propósitos de especulación.

¹ Quintana Adriano, Elvia Arcelia. El Comercio exterior de México. Marco jurídico, estructura y política. México. Editorial Porrúa y UNAM. 1989. p.4

Juan Bautista Say, establece que el comerciar es el actuar como intermediario entre el que consume y el que produce. Lorenzo Mossa añade un valor normativo al comercio para que sea considerado como tal, para este autor el comercio es el conjunto de las relaciones jurídicas de intercambio a las cuales se aplica el derecho mercantil que le otorga un carácter de legal al mismo.

Para Jorge Barrera Graf, el comercio "es la actividad de intermediación entre productores y consumidores(...) con la finalidad de obtener un lucro."

En un concepto más claro, podemos adelantar que: "el comercio es la actividad lucrativa que consiste en intermediar directa o indirectamente entre productores y consumidores con el objeto de facilitar y promover la circulación de la riqueza."²

Estas definiciones de comercio expresan un concepto más claro para entender la dinámica, mediante la cual se busca un intercambio de mercancías para obtener un beneficio.

En cuanto a la diferenciación de lo que es Comercio y lo que es el Comercio Internacional podemos mencionar estas definiciones:

Para el autor Torres Gaytán, el comercio nacional y el internacional no son más que dos formas de alcanzar objetivos con finalidades lucrativas o abastecer al país de aquello que carece.

Francisco Cholvis establece que el comercio es una actividad económica mediante la cual se compran y venden mercancías o se prestan o reciben servicios, entre distintas personas o empresas, situadas en un mismo o distinto país, con el fin de obtener una ganancia o una utilidad.

Después de las anteriores definiciones podemos decir que actualmente, en un ambiente de globalización, los agentes participantes de dicha actividad buscan día con día consolidar un alto nivel de competitividad y eficiencia para estar inscritos de manera efectiva en los procesos económicos.

En este punto ubicamos la importancia de la logística del transporte de mercancías e infraestructura portuaria, ya que hoy en día no se puede imaginar

² *Ibid*, p 2

ningún tipo de comercio sin la logística, la cual es la movilización de bienes. La transportación, la entrega y las condiciones en que se lleva a cabo, son tan importantes como la actividad comercial en sí misma. No se puede entender al mundo actual sin la actividad del comercio mundial, que mueve billones de dólares en mercancías de un país a otro, y esta actividad tampoco puede imaginarse sin la participación de los procesos logísticos para la administración y el movimiento de bienes.

Con el propósito de tener una idea más clara de la importancia de ésta actividad, a continuación haremos un recorrido somero sobre el desarrollo del comercio exterior, su relación con el transporte marítimo y de las necesidades de contar con una infraestructura para llevarlo a cabo.

1.2 El comercio y su relación con el transporte marítimo en México

En México el comercio siempre ha sido un factor de suma importancia para el desarrollo. Dentro de él, los transportes juegan un papel fundamental, ya que gracias a ellos esta actividad se puede llevar a cabo. Por dicha razón el país, basándose en tratados, convenios, reformas, leyes y demás, busca alcanzar un óptimo nivel tanto en el sector económico como en el de transportes.

Podemos mencionar que la nación siempre ha buscado la forma de mantener una actividad comercial activa en la cual se permita el mejor desarrollo, mencionando así distintas etapas históricas como la de los aztecas, la colonia, la Reforma, hasta la época contemporánea.

En materia de comercio marítimo, podemos destacar la existencia de una "Ley Marítima", vigente desde 1569, que fue derogada hasta 1884 y una "Ley de Arancel General de Aduanas Marítimas"³ que sirvieron para abrir y extender el comercio, y pretendían responder a las necesidades y condiciones económicas del país, para controlar y brindar un equilibrio de los recursos naturales nacionales, en cuanto a su explotación, industrialización y comercio.

³ *Ibid*, p.32

Podemos ver que en los puertos y aduanas de los mares de México, se iniciaba la vigilancia y una reglamentación desde los inicios de la construcción y habilitación de los mismos. En 1829 se establecen dos aduanas marítimas en las Californias y en 1834 se habilita un puerto para el comercio de cabotaje en Altata, Sinaloa⁴.

Nicolás Bravo, al llegar a la presidencia en 1842, decretó el "Derecho de Avería"⁵ por medio del cual el comercio extranjero pagaba cuota en las aduanas de los puertos nacionales. De esta manera se protegía, tanto a las embarcaciones como a las mercancías transportadas, contra daños durante su navegación o en el puerto mismo. Como se puede apreciar, para la joven nación se llevan a cabo serios esfuerzos para fortalecer el comercio exterior y dar garantías a la navegación y transporte de mercancías.

En el período de la Reforma, Antonio López de Santa Anna, logra la creación del primer "Código de Comercio del 16 de mayo de 1854, llamado Código Lares, en honor a su autor Teodosio Lares", la "Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana del 30 de enero de 1854", por el cual se crea la Escuela Náutica de la Isla del Carmen⁶ y el Reglamento de Aduanas Marítimas, los cuales fueron elementos importantes para el manejo comercial marítimo nacional y cubría algunas lagunas internas. En estos códigos se contenían disposiciones relativas al manejo, transporte y depósito de mercancías

En 1856 el presidente Ignacio Comonfort decreta la "Ley para la Deuda Pública y Administración de Aduanas"⁷. También en esta época se adoptó el Sistema Métrico Francés, lo que ayudó a facilitar el comercio interno y externo.

⁴ *Ibid*, p.34

⁵ Concepto de Avería en "Ley de navegación". México Ediciones Delma.. 1997.p.53
Avería: Todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos. Se clasifican en comunes o gruesas y particulares o simples.

⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521 - 1993). Artículo del Dr. José Eusebio Salgado y Salgado Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad Nacional Autónoma de México, p.11

⁷ Quintana Adriano, Elvia Arcelia. Op. Cit. p.39

La Constitución Política Mexicana de 1857, en su artículo 72 fracción IX, se refiere al Congreso para la expedición de aranceles sobre el comercio exterior y también le impide establecer restricciones onerosas⁸ dentro de los estados.

El Presidente Benito Juárez, profundiza en la medida, al favorecer que el Congreso estuviera facultado para instaurar el Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas, esto para poder aumentar los ingresos y atender las necesidades sociales y de desarrollo económico, en particular la industria, la agricultura y el comercio. Juárez, al ser sustituido por Sebastián Lerdo de Tejada, hace una reforma sobre el arancel de aduanas marítimas y nombra una comisión especializada en promover y dar beneficios al comercio exterior y al erario (tesoro público).

Sin embargo, es hasta que Porfirio Díaz asume la presidencia provisional cuando se le da mayor impulsó al comercio exterior. Cuando es presidente constitucional establece la Dirección General de Aduanas, se reforma la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas, se publica un decreto que elevó el 2% sobre los aranceles de mercancías a favor del Municipio de Veracruz, se modifica la reforma monetaria que estimulaba la inversión de capitales y extranjeros y se crea el Código de Comercio de 1889.⁹

Todas esas medidas vanguardistas, que buscaban un verdadero impulso al desarrollo regional, eran vinculadas a las actividades manufactureras y de comercio del país.¹⁰

Se comenzaron a establecer compañías navieras como la "Compañía Transatlántica Mexicana, la Compañía Mexicana de Navegación, la Compañía Naviera de Romano y Berreteaga y la Compañía Naviera del Pacífico"¹¹. Además se contrató a la compañía inglesa Pearson and Sons Co. que se encargó de varias construcciones portuarias y se establecieron servicios marítimos con Estados Unidos y Europa.

⁸ Concepto del Diccionario Larousse. Editorial Larousse. México. 1994. p471.

Oneroso: Que ocasiona gasto

⁹ Senado de la República. México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. Tomo IV. La Política Exterior del Porfiriato (1876-1920). Coordinadora Blanca Torres. Colegio de México 2000.

¹⁰ José López Portillo y Rojas. Elevación y Caída de Porfirio Díaz. México Ed. Porrúa. 1975.

¹¹ Salgado y Salgado, Op. Cit p.15.

Estas acciones son de suma relevancia, pues reflejan la confianza e interés depositados en estas actividades de comercio exterior tan importantes para el desarrollo del país. Pero el comercio no podía realizarse sin un marco normativo que lo regulara y administrara, sin acuerdos comerciales que favorecieran sus flujos, sin las compañías encargadas del manejo y transporte de mercancías y sin la infraestructura portuaria que hiciera posible lo anterior. Para ello se acudió a quienes entonces eran expertos en la materia de construcción de puertos: los ingleses.

En ese mismo año, el sistema de transporte de ferrocarriles llegó a contar con 23, 535 Km, lo cual representó un enorme crecimiento. Además, éstas líneas férreas se vincularon a los principales puertos del país.¹²

Todos estos cambios y reformas liberales, principalmente enfocados al aspecto portuario, fueron benéficos al país y se vieron reflejados en el desarrollo laboral y comercial al darse un mayor impulso en este sector.

El presidente pretendía la modernización del país y lo consiguió mediante la construcción de vías férreas y líneas telegráficas, lo que coadyuvó a un progreso y crecimiento económico favorable, además de atraer la inversión de capital extranjero que se canalizó a la explotación de los recursos mineros, el sector textil y manufacturero.

En 1941, Miguel Ávila Camacho, como presidente constitucional crea el Consejo Superior del Comercio Exterior,¹³ en momentos en que se presentaba una inestabilidad en el comercio exterior del país y en la agricultura y, la economía se abocó a ampliar y organizar las exportaciones. Ávila Camacho también impulsó los productos derivados del petróleo que desde entonces jugaban un papel preponderante. El gobierno mexicano intervino activamente en la regulación de las actividades comerciales.

¹² Calderón, Francisco, "Los Ferrocarriles" en Daniel Cosío Villegas Historia moderna de México. El porfiriato, la vida económica. México Ed. Hermes. 1976. Tomo I. p. 517

¹³ Rodríguez S., María de la luz. Breve Historia de los gobernantes de México. México. Ediciones Mercurio. 1993.

El 23 de diciembre de 1942 se establece el primer Tratado de Comercio Exterior de México con los Estados Unidos, base para otros tratados ulteriores en materia de adopción de aranceles y la no-agresión económica.¹⁴

México y Estados Unidos celebraron un acuerdo bilateral con el propósito de que expertos norteamericanos colaboraran con funcionarios mexicanos¹⁵ en materia de modernización del sistema de transportes de ferrocarriles, para dar un impulso y una mejoría en el campo de las exportaciones mexicanas.

Este factor fue muy importante ya que ayudó en gran manera a la infraestructura del sistema de transportes, que aunque fue directamente aplicado a los ferrocarriles, éstas a su vez, desencadenan la rehabilitación en otros sistemas de transportes como el marítimo, el cual también impulsa las acciones comerciales, tanto de exportación como de importación.

Se promulgó una Ley para las Instituciones de Crédito y se modificó la Ley Orgánica del Banco de México¹⁶ que facilitó el crédito a diversas ramas de la industria. Este *boom* económico-financiero coadyuvó al desarrollo industrial de México, al crecimiento del comercio exterior y al fortalecimiento de las vías de transporte.

El gobierno mexicano optó por impulsar el desarrollo y el mejoramiento de los puertos libres que estaban en funcionamiento como Salina Cruz y Coatzacoalcos; se rehabilitaron muelles, almacenes e instalaciones portuarias, también se inició la construcción de carreteras para integrar al Sureste por medio de la región del Istmo de Tehuantepec.

Durante esta época se logró una notable mejoría en los sistemas de ferrocarriles y de vías marítimas, al reparar los puertos que existían y habilitar otros más. Además, se adquirieron algunos barcos en el extranjero y se construyeron astilleros para producir embarcaciones con las cuales incrementar el comercio de cabotaje¹⁷. Es de suma importancia notar que se dio un verdadero impulso a la infraestructura portuaria. No sólo se rehabilitaron los antiguos puertos; sino también se dio paso a la construcción de nuevos.

¹⁴ Quintana Adriano, Elvia Arcelia. *Op. Cit.* p. 70

¹⁵ Senado de la República. *Op. Cit.* p. 516.

¹⁶ Quintana Adriano, Elvia Arcelia. *Op. Cit.* p. 75

Como ejemplo de ello, la empresa danesa Christiani & Nielsen, se estableció en el país y se encargó de la construcción de un muelle de 5mts de donde parte un viaducto con una longitud de 2,200mts en el Puerto de Progreso, Yucatán.¹⁸ Se establece el tráfico de cabotaje entre los puertos de Progreso y Veracruz. En la misma época, la Draga Minessota trabajó en el Puerto de Salina Cruz, por el azolvo que realizó en el mismo.¹⁹

En 1939 se creó un organismo descentralizado, la Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos que posteriormente estaría en liquidación en 1970 al crearse la "Comisión Nacional Coordinadora de Puertos".²⁰ Ambos organismos se enfocaron no sólo a la administración de puertos, sino al mantenimiento y mejoramiento de los mismos.

Esta Comisión se creó como un organismo tripartito formado por trabajadores portuarios, usuarios y el gobierno, el cual promovía la creación de empresas de servicios portuarios y la institución del régimen de zona franca en los recintos de las terminales marítimas y reducir el número de trámites administrativos para lograr una mejor eficiencia.

Operó en 10 de las más importantes terminales portuarias del país y logró que éstas incrementaran el ingreso de los trabajadores a las empresas navieras y portuarias y permitió que éstos contaran con Seguro Social. A la par se creó la "Dirección General de Operación Portuaria"²¹, mediante la cual le ayudó en funciones de autoridad dentro de los puertos marítimos.

México mantuvo un acuerdo arancelario en el que negoció con Estados Unidos los derechos de importación, y se realizó una reforma general sobre los aranceles, tanto de importación como de exportación. Se establecieron dos cuotas, una fija y otra *ad valorem*, para dar estabilidad en el rendimiento fiscal de la tarifa y que se pudiera crear un elemento de ajuste entre los aranceles y los

¹⁷ Concepto de Cabotaje en Ley de Navegación: Cuando solo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales

¹⁸ Bustamante Ahumada, Roberto. "El desarrollo marítimo de México". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1991.

¹⁹ Concepto del Diccionario Larousse.

Azolvo: Tapar un conducto de agua con lodo

²⁰ La Reforma Portuaria. México. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México. 1976.

²¹ Puertos Mexicanos. Los puertos mexicanos inversión hacia el futuro, proceso de reestructuración y privatización. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. México. 1994.

precios de cada artículo²² del comercio. Sin embargo, la balanza de pagos fue desfavorable para el país y los artículos de exportación tenían precios que no bajarían por la nueva cotización del peso.

Adolfo Ruiz Cortines, como presidente en el periodo de 1952 a 1958²³ pretendió controlar el exagerado crecimiento y los precios dentro del aparato comercial, y buscó una producción comercial que fuera nacionalista y así poner al alza las exportaciones del país.

En materia portuaria introdujo su tesis "Marcha hacia el mar"²⁴ con la cual trató de despertar el interés de los mexicanos para explotar las riquezas en zonas costeras y fomentar el transporte marítimo y la explotación pesquera.

Ruiz Cortines dio gran importancia al desarrollo del Programa de Proceso Marítimo para mejorar este sector, y tener mejores resultados. Se dio un buen saneamiento en las costas, se establecieron industrias marítimas y se solicitó la colaboración de las empresas privadas para aumentar la marina mercante que transportaba los productos requeridos para el consumo normal y aumentar la exportación.

Lo más importante de este periodo es destacar que se buscó una intensificación en el comercio exterior para poder aumentar las exportaciones y satisfacer las importaciones que llevarán a mejorar la maquinaria y los equipos de desarrollo agrícola e industrial en general.

En 1964 se crea la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD con el objetivo: de "promover el comercio internacional entre los países en diversas etapas del desarrollo y con sistemas socioeconómicos diferentes, iniciar acciones encaminadas a la negociación y adopción de acuerdos comerciales multilaterales y proporcionar un centro para armonizar las políticas relativas al comercio y al desarrollo de los gobiernos o

²² Quintana Adriano, Elvia Arcelia. *Op. Cit.*, p.80.

²³ Senado de la República. *Op. Cit.* p.552.

²⁴ Bustamante Ahumada, Roberto. "El desarrollo marítimo de México". México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.. 1991.

agrupaciones económicas como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).²⁵

México participó en la Reunión de Cancilleres de los Países Miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en Montevideo 1965. Entonces el comercio de México con los países de la asociación, pasó de \$271. 450,000 en 1965 a \$389. 320, 000 en 1966,²⁶ lo que representó un aumento del 12.2%. El país, participó en la transformación de la ALALC para ser sustituida por la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, al amparo de la cual se establecieron esquemas globales de cooperación económica bilateral con Japón, España, Francia, Suecia, Canadá y Brasil, que integraron aspectos comerciales, financieros, industriales y de tecnología. Si bien no tuvo mucho éxito el programa, sirvió de base y cúmulo de experiencias para futuros esquemas de regionalización.

Posteriormente, en materia marítima, Luis Echeverría promovió la creación de la NAMUCAR Empresa Naviera Multinacional del Caribe S.A., y la Comisión de Puertos. Promovió reformas a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y la Asociación Mexicana de Usuarios de Transporte Marítimo, todo ello para eficientar los trámites y servicios administrativos de los puertos mexicanos.

Se creó ²⁷ el Instituto Mexicano de Comercio Exterior IMCE con funciones de normatividad, planeación y diseño de políticas, que posteriormente serían ejercidas por SECOFI.

José López Portillo, presidente de 1976 a 1982, inició una nueva política comercial en el exterior, con la sustitución de importaciones manejadas a través de permisos previos, que se cambiaron por el uso de los aranceles que actuaron como reguladores comerciales. En realidad, se estableció todo un esquema dentro del marco de la sustitución de importaciones, para fomentar la exportación y disminuir la importación. El resultado también fue una disminución en el comercio exterior global.

²⁵ "Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo", *Enciclopedia Microsoft® Encarta® 98* © 1993-1997 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

²⁶ Quintana Adriano, Elvia Arcelia. *Op. Cit.*, p.106.

²⁷ Enciclopedia Encarta Microsoft

En 1979 México comenzaba a realizar negociaciones para una eventual adhesión al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Ello generó una gran polémica en torno al tema y el gobierno mexicano un año más tarde decidió que este ingreso "no era adecuado" y decidió cancelar el ingreso.²⁸

En administraciones subsiguientes surgió la necesidad de que México cambiará el modelo económico vigente de las últimas tres décadas por un esquema de apertura comercial, el cual era impulsado por Estados Unidos y algunos organismos internacionales. "La modificación estructural de la política comercial de México, que tiene como propósito eliminar la protección que se aplicó desde 1940 a la industria establecida en territorio nacional. Tal cosa con el objeto de facilitar mediante la aplicación de aranceles bajos la entrada de mercancías del exterior que anteriormente estaban limitadas por los Sistemas de Permisos Previos."²⁹

Sin embargo, aunque era necesario dejar de lado el proteccionismo que existía, era muy difícil hacerlo de forma tan repentina, pero el gobierno se vio demasiado presionado por parte del gobierno norteamericano y firmó una carta con el Fondo Monetario Internacional (FMI) el 10 de noviembre de 1982,³⁰ en donde se comprometía principalmente a sustituir el sistema de permisos previos por el de aranceles.

En la profundización de una política de comercio más abierta, se instrumentaron dos programas, el PRONAFICE y el PORFÍEX, con la finalidad de reestructurar la política de comercio exterior.

El PRONAFICE, Programas Nacionales de Fomento Industrial y Comercio Exterior, de 1984, sustituyó permisos previos por aranceles; eliminó todo tipo de subsidios a las exportaciones y permitió un incremento en las importaciones. El Programa de Fomento Integral a las Exportaciones Mexicanas (PORFÍEX) de 1985, se encargó de incrementar la oferta exportable, diversificar

²⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores. *Política Exterior de México 175 años de historia*. Tomo III. Prol. Bernardo Sepúlveda Amor. México Archivo Histórico Diplomático Mexicano. 1985. p.172.

²⁹ Ortiz Wadgymar, Arturo. *"Introducción al comercio y finanzas internacionales de México. Evolución y problemas hacia el año 2000"*. México. Editorial Nuestro Tiempo. 2000. p.161

³⁰ *Ibid*, p.165

los mercados y fortalecer las instituciones de crédito dirigidas a la producción, así como otorgar asesoría a los interesados en las exportaciones.³¹

En cuanto a la relación comercial con Estados Unidos, se llegó a la firma de un *memorándum* comercial que apareció en el Diario Oficial del 15 de mayo del mismo año, ³²mediante el cual el gobierno mexicano se comprometió con el norteamericano a eliminar los subsidios a las exportaciones así como exenciones fiscales y créditos preferenciales a las exportaciones.

Todas estas acciones que se llevaron a cabo a partir de mediados de los 80's, tuvieron como marco general la promoción del comercio exterior como motor del crecimiento interno. De esta manera, se superó el antiguo esquema de sustitución de importaciones, por un sistema de liberalización del comercio.

Este cambio tan fundamental, implicó entre otras cosas, no sólo renovar a nivel retórico las leyes y códigos, sino verse acompañado de la renovación estructural y material. El camino hacia un mejoramiento en la infraestructura se estaba proyectando; el cual se fortaleció aún más, con el ingreso de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés)

1. 3 La entrada de México al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)

En julio de 1986 se firma el "*ad referendum*" del protocolo de Adhesión al GATT³³. El ingreso a este organismo significó que el país podía participar como miembro pleno en las negociaciones comerciales multilaterales. Así mismo también contaba con el derecho de combatir medidas y prácticas proteccionistas dentro del comercio desleal que otros países tienen en perjuicio de las exportaciones mexicanas. Al dejar claro que México se adhería al GATT también se mostraba un cambio estructural en el proceso de apertura comercial. En este marco, la economía mexicana se enfrentaba a grandes retos como el de elevar la eficacia, productividad y la racionalización de la política de protección en el

³¹ *Ibid* p.169

³² *Ibid* p.175

comercio. En este mismo sentido, las actividades de promoción y arbitraje estarían a cargo del Banco Nacional de Comercio Exterior.³⁴

Estos cambios de apertura comercial se vieron reflejados en tres aspectos: la desincorporación de entidades públicas que no eran ni estratégicas ni tenían un papel prioritario, la reconversión industrial y la racionalización de la protección comercial.

Entre los resultados positivos que México obtuvo de la adhesión al GATT, estuvo obtener un fallo favorable en relación con los impuestos a las importaciones de petróleo de Estados Unidos y se obtuvieron nuevos instrumentos de negociación comercial multilateral, necesarios al proceso de negociación.

Es muy importante entender que el país afrontaba una aguda situación económica, la cual se reflejaba en la sociedad mexicana desde el enorme desempleo y el endeudamiento con el exterior que se incrementaba día con día. No obstante, la situación que más preocupaba era la enorme dependencia que existía con el país vecino desde hacía tiempo y que cada día pesaba más.

En 1986, México se integra al GATT como miembro número 92, acordándose una reducción tarifaria de diez años como promedio, además de tener un comercio liberalizado con la abolición de las barreras no arancelarias y prácticas desleales.³⁵ De esta manera se consolidó un arancel máximo del 50% en la totalidad de las fracciones de la Tarifa General de Importaciones de 373 productos.

La crisis que México afrontaba se debió principalmente a la necesidad de obtener 9 millones de dólares anuales para el pago de la deuda externa, y a la importancia de poder generar más de 800 mil empleos para toda la población que crecía como fuerza de trabajo.³⁶

Además de la alarmante fuga de cerebros a Estados Unidos, que significó una gran pérdida de inversión, ya que estas personas contaban con una gran capacidad, experiencia y educación; sin olvidar la fuga de capitales valuada

³³ S. Falk y Torres Blanca. *"La Adhesión de México al GATT, repercusiones internas e impacto sobre las relaciones México - Estados Unidos"*. COLMEX. México. 1989.270 p.

³⁴ Ortiz Wadgymar, Arturo. *Op. cit.* p.196

³⁵ Senado de la República Tomo VIII. Hacia la Globalización, *Op. Cit.* p.32

aproximadamente en \$26,500 millones de dólares. Dichas situaciones afectaron negativamente al desarrollo nacional y ocasionaron que se elevará la crisis que ya existía.

En 1985 los niveles arancelarios para el cambio cualitativo, se modificaron a 3 540 fracciones de la Tarifa General de Importaciones. Dos años más tarde se liberó el permiso previo a 8 095 fracciones de la tarifa de importaciones, lo que equivalía el 96% del total y el 76% del valor de las importaciones del año anterior.

En 1986 se creó la Ley de Comercio Exterior como una base jurídica, la cual contenía un esquema de racionalización sobre los aranceles, y un Reglamento Contra las Prácticas Desleales del Comercio Internacional. Esto puso fin a las prácticas antidumping y a las subvenciones en la importación de mercancías. También se creó el Servicio de Información Comercial (SIC) ³⁷ como apoyo a importadores y exportadores en sus actividades.

Con estas medidas arancelarias se buscaba mejorar las importaciones, además de mantener un control sobre los precios de las exportaciones, desaparecer el alto costo de los impuestos y reducir los trámites a las empresas.

En 1985 surge el Programa de Fomento Integral a las Exportaciones³⁸ como apoyo al sistema de devolución de impuestos aplicados a las mercancías de importación y para dar facilidades a las industrias exportadoras como el libre pago de impuestos y de trámites. Bajo la misma tónica, en 1987, se firma con Estados Unidos el Acuerdo Multifibras de textiles y un acuerdo en materia del sector siderúrgico.³⁹

En el protocolo de ingreso al GATT, se mencionó que México gozaría de un trato especial en el cual se acepta el carácter prioritario del sector agrícola (con programas sectoriales y regionales) en el marco del PND. Respetando la soberanía del país emanada de la Constitución Política, en el manejo de los recursos naturales.

³⁶ *Ibid* p. 14.

³⁷ *Ibid* P 40.

³⁸ *Ibid* P 40

³⁹ *Ibid* p 47.

México también se adhirió a otros Códigos de Conducta, al de Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación, Valoración Aduanal, Antidumping y el de Obstáculos Técnicos.⁴⁰

Como resultado de estas nuevas políticas, el país logró corregir momentáneamente el saldo primario de las finanzas públicas, la balanza comercial, la balanza de pagos en cuenta corriente y las reservas internacionales. Pero por otro lado, la inflación se disparó y el nivel de vida decayó afectando principalmente a la población en estado de pobreza extrema.

México presenció cambios acelerados por la transición del nuevo modelo estructural de la política comercial. Éstos fundamentalmente se reflejaron en el vuelco hacia Estados Unidos, la consolidación de temas económicos dentro de la agenda de política exterior y en la reorientación de la estrategia diplomática hacia la cooperación internacional.⁴¹

Se creó el Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT), que remplazó al Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), y se llevó a cabo una apertura a las exposiciones internacionales, misiones comerciales, asesorías técnicas a exportadores e importadores y la entrada de los INCOTERMS, entre otros.⁴²

Así, el país comenzó a desarrollar una política neoliberalista. "La Política económica neoliberal se orienta a propiciar la mayor participación del sector privado en la economía, para que éste sea el motor del crecimiento, y a través de ello genera beneficios para el conjunto de la sociedad"⁴³ El modelo neoliberal confluye al principio de apertura comercial conllevando a la desregulación y privatización, para buscar mercados de competencia extranjera.

En México la entrada al GATT significó la apertura de México al exterior. Así, las Políticas neoliberales se vieron reflejadas en dos fases:

⁴⁰ Malpica Lamadrid, Luis. *¿Qué es el GATT?*. México. Editorial Grijalbo. 1978. p.85

⁴¹ Heredia Blanca en Senado de la República. Tomo IX. La Política Exterior de México en la década de los noventa. p.29.

⁴² Ortíz Wadygmar, Arturo. *Op. Cit.* P.202

⁴³ Huerta González Arturo. *Riesgos del modelo neoliberal*. México. Editorial Diana. D.F. 2 da impresión. Julio 1993. P. 101.

Fase 1: De 1982 a 1987, en la cual se presentó una reducción del gasto público y de los salarios reales, la privatización de empresas públicas, una restricción de la oferta crediticia y subvaluación cambiaria.

"El valor de las importaciones sujetas a controles cuantitativos, que en 1981 representaban 85.5% del total, se redujeron a 27.5% del total en 1986; el arancel máximo de 100% fue reducido a 45% en 1986"⁴⁴

Fase 2: A partir de 1987, con el decreto del Pacto de Solidaridad Económica (PSE), con la finalidad de estabilizar los precios. Se utilizaron instrumentos como: la apertura de la aceleración comercial, con una tasa arancelaria máxima reducida de golpe de 45% a 20%, y la reducción de las importaciones sujetas a permiso previo de 26.8% en 1987 a 9.2% en 1991.

Cronología de la apertura

Concepto	1982	1986	1987	1992
Valor de la importación %	100.0	27.5	26.8	10.7
Arancel Máximo	100.0	45.0	20.0	20.0
Arancel Ponderado	16.4	13.6	5.6	11.1
Media Arancelaria	27.0	10.0	9.7	13.1

Fuente: Calva José Luis. "Las fases del modelo neoliberal mexicano". En El financiero. 21 de octubre de 1994. p.32.

Posteriormente, en los 90's, se llevaron a cabo negociaciones de la Ronda de Uruguay que concluye con la Reunión Ministerial de Marrakech el 14 de abril de 1994, donde los ministros de 150 países firmaron una Acta Final con 28 acuerdos para una negociación comercial multilateral. Se incorporan al sistema mundial de comercio reglas para la inversión y la propiedad intelectual; además, se logra la creación de la Organización Mundial de Comercio OMC, la cual se encarga de sustituir al GATT⁴⁵, organización en la que México participa actualmente.

⁴⁴ Calva José Luis. "Las fases del modelo neoliberal mexicano" en El Financiero. 21 de octubre de 1994. México. p.32.

⁴⁵ El día "Resultados de las negociaciones de la Ronda Uruguay del GATT". Julio 15 de 1994 p.25.

1.4 La importancia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, Estados Unidos y Canadá (TLCAN)

La importancia de este tratado radica en que une formalmente las relaciones comerciales entre México, Estados Unidos y Canadá, naciones históricamente vinculadas, por razones de colindancia geográfica e intereses comerciales.

La relación comercial entre Estados Unidos y Canadá existe desde el siglo XX, cuando en 1935 firman un pacto para reducir gradualmente los derechos aduanales. En 1965 llevan a cabo el Pacto del Automóvil. Y más tarde en 1988 el Acuerdo de Libre Comercio llamado CUFTA (Canada-United States Free Trade Agreement) encargado de regular el comercio⁴⁶, lo cual fue un elemento clave en materia comercial para estas naciones.

La relación de México con Estados Unidos, como hemos visto anteriormente, ha sido de tradición histórica por la vecindad existente entre ambos países.

En cuanto a la relación de México con Canadá, surge en 1989 con un tratado de comercio. Posteriormente, desde 1996 el TLCAN comienza a dar frutos, aumentando el comercio en un 70%, alcanzando 5 mil millones de dólares. Las exportaciones de Canadá a México aumentaron un 51.6% y las importaciones a Canadá aumentaron un 62%. A inicios del siguiente año en 1997 el comercio fue de 3,731 millones de dólares, lo que fue un aumento del 8.1%, aunque las exportaciones de Canadá a México cayeron un 13.60% y las importaciones a Canadá crecieron un 12.965.⁴⁷

El Tratado de Libre Comercio de México con Estados Unidos y Canadá se firmó durante el mandato presidencial de Carlos Salinas de Gortari y viene de la apertura comercial que se da entre 1988 y 1993 entre estas naciones.

Con el propósito de instrumentar este tratado fue necesario llevar a cabo modificaciones a la Constitución Política Mexicana. Entre los artículos a los que

⁴⁶ Gutiérrez Haces, María Teresa. *"Experiencias y coincidencias de una vecindad bajo el Libre Comercio: Canadá, México y Estados Unidos"*. Benito Rey Romay en: *La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá ¿Alternativa o destino?*, México, II Ed- Siglo XXI 1992.

⁴⁷ Ortiz Wadygmar, Arturo. *"Introducción al Comercio Exterior de México"*. México. Editorial Nuestro Tiempo. 1993. P.174

se les hicieron cambios importantes está el Artículo 27° de la Carta Magna referente a las garantías constitucionales concedidas a los extranjeros en propiedades de playas y zonas fronterizas, la reforma a la Ley de Aduanas en 1992, la reforma al Reglamento de Inversiones Extranjeras de 1989, la creación del PRONACE en 1990 Programa Nacional de Modernización Industrial y Comercio Exterior, la ley de 1993 acerca del Comercio Exterior y el Programa de 100 días para el fomento a las exportaciones.

El presidente George Bush y la negociadora Carla Hills⁴⁸ de Estados Unidos se encargaron de llevar a cabo las negociaciones con el presidente de México, Carlos Salinas de Gortari. Con la finalidad de lograr que el país iniciará la apertura comercial hacia el exterior, por lo que se realizaron las reformas necesarias a la constitución y un sin número de restricciones en beneficio de las otras naciones conformantes.

Este tratado entró en vigor el 1° de enero de 1994⁴⁹ y se iniciaron acciones para desgravar los aranceles de los productos de países miembros del TLCAN. Al formar parte de este se hacían miembros de dos acuerdos más, el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte y el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte.⁵⁰

México al firmar éste compromiso comercial (como ya se mencionó anteriormente), modificó diversos ordenamientos para facilitar la instrumentación del tratado y promover las exportaciones nacionales. De igual modo, se introdujeron grandes cambios a la infraestructura de transportes ferroviarios, carreteros, aéreos y marítimos para poder responder eficazmente a los nuevos retos adquiridos de la globalización mundial.

Sin embargo, este acuerdo en la actualidad, no responde adecuadamente a las necesidades del país, falta una política de comercio exterior, hay un decremento en la planta productiva, una lenta modernización por parte de empresarios, una demanda excesiva de capital foráneo que sólo da beneficios a pocos (siendo éstos capitalistas) y marca una asimetría entre las

⁴⁸ Ortiz Wadygmar, Arturo. "Introducción al comercio y finanzas internacionales de México. Evolución y problemas hacia el año 2000", México. Editorial Nuestro Tiempo. 2000. P 181

⁴⁹ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Tratado de Libre Comercio con América del Norte, México Editorial Porrúa. 1993.P. 83.

⁵⁰ *Idem*.

partes contratantes, lo cual pone en desventaja a México como país subdesarrollado dentro de un modelo neoliberal por la ausencia de estrategias comerciales.⁵¹

Héctor Vázquez Tercero, analista del diario El Financiero, mencionó en un artículo sobre los 10 años TLC que:

- A) "Nos hemos convertido en una empresa maquiladora con escaso valor agregado nacional, con poca vinculación con las cadenas productivas y con una atadura atroz a la economía estadounidense."
- B) Se ha creado riqueza pero mal distribuida, una economía dual riqueza y pobreza
- C) El alto flujo de inversión extranjera que se ha atraído es para comprar empresas locales y sin generar nuevos proyectos de inversión.⁵²

Tal y como se puede observar en la siguiente tabla de importaciones y exportaciones del país, en donde las cifras de maquila están marcadas con cifras muy significantes.

Importaciones y Exportaciones de México

Importaciones	1998	1999	2000	2001	Total
Definitiva	56,226.79	62,596.33	76,793.50	80,521.58	276,138.20
Maquila	42,556.71	50,409.32	61,708.83	57,598.53	212,273.39
Temporal	26,458.91	29,058.27	35,970.62	30,155.92	121,643.72
Totales	125,242.41	142,063.92	174,472.95	168,276.02	610,055.30
Exportaciones					
Definitiva	19,923.65	21,889.03	29,173.21	27,118.04	98,103.92
Maquila	52,781.95	63,749.12	79,386.83	76,841.97	272,759.87
Temporal	44,736.54	51,065.21	57,863.99	54,586.82	208,252.56
Totales	117,442.14	136,703.36	166,424.03	158,546.83	579,116.36

Fuente: BANCOMEXT

México puede y debería convertirse en centro de una red internacional industrial y comercial que una tres grandes conjuntos económicos: el de América

⁵¹ Viguera Carlos. "Acentúa el neoliberalismo mexicano asimetrías de los socios del TLC: Requiere". En El Financiero. 19 de enero 1995. P. 20

⁵² Castalingts Teillery Juan. El Financiero. "Así vamos... A diez años del TLCAN". 24 de octubre de 2002.

del norte, Europa y Japón. El país tiene la capacidad, sin embargo, el gobierno no ha podido dirigir correctamente las políticas comerciales, ya que siempre han existido intereses personales de por medio que impiden crecer a un mayor número de personas, siendo un grupo minoritario capitalista el que se logra beneficiar con los movimientos que se llevan a cabo. Además de que se ha puesto la riqueza del país a manos del exterior lo cual es un tope al crecimiento interno de la nación.

CONCLUSIÓN

El comercio o intercambio de bienes y servicios, ha existido siempre. Desde las más antiguas civilizaciones a la actualidad. Esta actividad realizada por mar o por tierra, a cobrado gran importancia, y hoy en día constituye un rasgo fundamental de la globalización. Y el comercio realizado por vía marítima uno de sus principales elementos.

Esta actividad ha tenido una gran evolución desde el uso del rudimentario trueque, hasta un actual comercio electrónico. Pero finalmente, ya sea en uno u otro esquema, la movilización de mercancías ha sido una prioridad. Además el comercio ya sea nacional o internacional, realizado vía terrestre, marítima o aérea, es una actividad dinámica que mueve naciones con el fin de intercambiar bienes y agrandar la riqueza nacional.

La historia del comercio en México comparte la construcción de un edificio legislativo de códigos, tratados y normas comerciales encaminados a reglamentar, controlar y mantener un equilibrio comercial en beneficio del país. También se crearon instituciones bancarias y comerciales, como el Banco de México o el Banco de Comercio Exterior, que procuraron manejar estas leyes de acuerdo a la evolución mercantil de la estructura política y social.

Durante el periodo presidencial de Antonio López de Santa Anna, en 1854 se creó el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, el Código de Comercio, conocido como Código Lares y la Escuela Náutica del Carmen. Estos esquemas enfatizaron la importancia de incitar un desarrollo en el sector marítimo de la nación

Porfirio Díaz establece la Dirección General de Aduanas, reforma la Ordenanza General de Aduanas Marítimas, y crea el Código de Comercio de 1889. En este periodo se consolida una construcción en las vías férreas de 23, 535 Km, en fin, logró toda una transformación y modernización en la infraestructura del sector transportes de México.

Y en el periodo de Adolfo Ruiz Cortines se presenta un proyecto con la Tesis de "Marcha hacia el mar", en donde se demuestra el interés por el sector marítimo.

Todos ellos comparten el interés común por el desarrollo del comercio y el sector marítimo.

En ésta misma tónica se resuelve la ratificación de México al GATT, posteriormente la entrada a la OMC y la firma del TLCAN. Ambos acuerdos no sólo exigen la liberalización del comercio exterior y una reforma normativa del mismo; sino también la reconversión de la infraestructura ferroviaria, aérea y marítima que sirven para responder a las nuevas exigencias comerciales de la globalización del sistema económico mundial, en donde se ha desarrollado un modelo neoliberalista en el cual el capitalismo e imperialismo se presentan como características principales. En un mundo en donde se percibe la asimetría de países subdesarrollados y desarrollados que son los dominantes. En donde hay riqueza al por menor y una pobreza al por mayor y no un equilibrio

CAPÍTULO 2

La Importancia de los transportes en el comercio exterior de México

2.1 La Importancia de los transportes

Los transportes sirven como medio para el traslado de personas o bienes de un punto a otro. En este caso nos concentraremos en el traslado de bienes o mercancías dentro del comercio.

El comercio comporta actividades como la producción, distribución y comercialización de mercancías, sin embargo es gracias a la participación de los transportes en dicha actividad, que se pueden llevar a cabo éstas acciones y sobre todo hacer de él una actividad productiva y competitiva.

"Gracias a él (transporte) los productos adquieren valor en espacio y tiempo. A pesar de que el transporte no agrega nada a las características físicas de un producto, su contribución al valor de ese producto se manifiesta al permitir que esté disponible donde y cuando se necesita, con las propiedades físicas esperadas.⁵³ "El transporte es un sistema tecnológico y organizativo, cuyo objetivo es el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro, que equilibra la diferencia económica y espacial existente entre los centro de oferta y demanda".⁵⁴

Por lo tanto la importancia del sistema de transportes dentro del comercio exterior radica en el hecho de que es gracias a los transportes que se puede llevar a cabo ésta actividad. De ésta manera, el uno no puede explicarse sin el otro.

2.2 La logística de los transportes

Es en sí la logística⁵⁵ dentro del sistema de transportes, la que tiene la función de administrar la distribución de dichas mercancías dentro de la actividad

⁵³ IMT - SCT. "La integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial". En: *Publicaciones técnicas* n 24. IMT SCT. México. 1991. P 17.

⁵⁴ Ibañez, Fernández, María del Mar. *Proyección Portuaria*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Bilboa, España. 1993.

⁵⁵ Concepto de Enciclopedia Encarta Microsoft
Logística: Método y medio de organización.

comercial⁵⁶ y así de esta manera reducir los costos operacionales de las mercancías a el menor precio posible.

Por lo tanto, es necesario que la infraestructura de este sistema ya sea por vía carretera, ferroviaria, aeroportuaria o portuaria debe de estar en perfectas condiciones, para responder con calidad y competitividad. La logística es un proceso complejo que "incorpora todas las operaciones que determinan el movimiento de productos: localización de unidades de producción y almacenes; aprovisionamiento; gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación; embalaje⁵⁷; almacenamiento y gestión de inventarios; manejo de productos en unidades de carga y preparación de los lotes a clientes; transportes y diseño de la distribución física de los productos; y algo que cada vez se vuelve más importante: la administración de los sistemas de información que involucra este movimiento. Entre los elementos más importantes a observar por la logística, cabría señalar los siguientes:

- Responsabilidad, reglamentación y control total sobre el sistema de distribución de las mercancías, desde el inicio hasta el final de la cadena logística.
- Optimización sistemática de los flujos para cargas y capacidades.
- Monitoreo sistemático de los flujos para redefinir o reprogramar movimientos físicos en alguna eventualidad.⁵⁸

Es decir, que la logística busca gerenciar estratégicamente la adquisición, el movimiento, el almacenamiento de productos, y el control de inventarios, así como todo flujo de información asociado, a través de los cuales la organización y su canal de distribución se encauzan de modo tal que la rentabilidad presente y futura de la empresa es maximizada en términos de costos y efectividad.⁵⁹

⁵⁶ Ruiz Olmedo, Sergio A., *El transporte y el comercio exterior*. En: Revista de Relaciones Internacionales N 70 abr/ Jun 1996. México. 1996. 103-107 p.76

⁵⁷ Embalaje: El embalaje tiene la finalidad de agrupar a los envases u objetos voluminosos y pesados que no necesitan ser envasados, con el propósito de facilitar su manejo, almacenamiento, transporte y distribución. En: Mercado Carnilo, Pedro Pablo *Serie de documentos Técnicos, Envase y Embalaje*. Número 7. México. BANCOMEXT. 1996. P. 5

⁵⁸ Gutierrez Delgado, Luis, *La integración de los servicios de transporte de carga en el área de Libre Comercio de América del Norte*. Facultad de Ciencias políticas y sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México 2001. P.P. 57-58

⁵⁹ Ref. <http://www.bancomext.com/logística> *Logística Integral: una necesidad actual*. En: Revista Negocios Internacionales N°46- COMEX. México. 2001

Como resultados de una buena logística, se presenta un incremento en la competitividad; una mejoraría en la rentabilidad de las empresas dentro de la globalización; la optimización de la gerencia y la gestión logística comercial nacional e internacional; la coordinación óptima de todos los factores que influyen en la decisión de compra, como son: calidad, confiabilidad, precio, empaque, distribución, protección y servicio. Cada uno de estos factores tiene su propia naturaleza y "logística", la cual hace al proceso, en su conjunto, una actividad extremadamente compleja.

2.3 El autotransporte.

La importancia del autotransporte radica en su participación con el sistema de transporte multimodal⁶⁰, debido a que la inversión realizada dentro de las carreteras en México no es suficiente para poder contar con este medio exclusivamente, aunque se da el caso.

El país cuenta con una extensión de 303,262 kilómetros de carreteras que enlazan a las capitales de los estados; cabeceras municipales; zonas urbanas y rurales; puertos; fronteras y aeropuertos, así como a los principales centros de producción y consumo.

El autotransporte en empresas privadas que tienen su propia flota representa una baja proporción en las mermas y en el desembolso directo, acumulando 10.76% del costo total de los productos transportados por este modo.

En este contexto y ante la evidente complejidad que muestra el autotransporte, en 1995 se puso en marcha un programa inmediato de acciones concertadas con los propios prestadores del servicio (coordinadas con diversas dependencias y entidades de la administración pública federal). La estrategia fue actualizar el marco normativo de manera integral. Por lo que se llevó a cabo una simplificación administrativa, y a su vez, entraron sistemas modernos de

⁶⁰ Multimodal es la utilización de más de un modo de transportación dentro del comercio. Es decir, es el sistema en el cual se emplean más de un medio de transportación de mercancías dentro del comercio. Su utilización se da cuando es necesario el uso de vía marítima y posteriormente la transportación vía ferroviaria o vía carretera.

información para impulsar la competitividad y fortalecer los procesos de supervisión, vigilancia y seguridad.⁶¹

El propósito de este programa fue brindar al autotransporte condiciones de competitividad que le permitieran mitigar los efectos adversos de la situación económica del país, y de su gremio en particular.

Como resultado de ello, se ha presenciado una recuperación financiera de la industria, un marco normativo moderno y actualizado, la simplificación de trámites y procedimientos, la aparición de nuevas inversiones en flota e infraestructura y servicios más competitivos en cuanto a precio y la calidad.

2.3.1 El transporte aéreo

Dentro del transporte aéreo mexicano, el problema radica en la enorme centralización operativa y administrativa en los aeródromos⁶² y en la saturación y falta de pistas aéreas. Situación que repercute en ineficiencias dentro de los servicios y en la atención al usuario.

México cuenta con una red aeroportuaria integrada por 1,726 aeródromos. Existen 83 aeropuertos de servicio al público, de los cuales 51 prestan servicios para vuelos nacionales e internacionales, y los 32 restantes lo hacen exclusivamente para los nacionales.⁶³ En el aeropuerto de la Ciudad de México anualmente se logra un movimiento de 174 mil toneladas de carga en 242 mil operaciones.⁶⁴

El Plan de Desarrollo Nacional 1995-2000 pretendió modernizar este sector. Se promulgó la Ley de Aeropuertos,⁶⁵ se creó un Programa de Inversión con un monto de 2485 millones de pesos y en 1998 se permitió la entrada de la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano.

⁶¹ *Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1994-2000. México 2000.* 412 p. SCT. P. 108.

⁶² Aeródromo: Terreno habilitado para permitir el despegue y aterrizaje de aviones

⁶³ ASA. "La infraestructura aeroportuaria, estrategias para el Desarrollo Sustentable del País". En: ASA (aeropuertos y servicios auxiliares. Boletín de prensa 2 de noviembre de 1997

⁶⁴ *Idem*

⁶⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1994-2000. *Op. Cit.* P. 138

Actualmente operan 56 líneas aéreas nacionales, de las cuales 5 son troncales, 12 regionales y el resto de empresas de servicio aéreo especializado y no regular. Adicionalmente, operan 34 empresas extranjeras.

Hoy en día se puede hablar de un proceso de apertura y desregulación que permite la entrada de nuevos prestadores de servicios⁶⁶; la diversificación de éstos; el incremento de su oferta; la ampliación de rutas; y precios más competitivos para un número creciente de usuarios. Sin embargo, esto no es suficiente para poder contar únicamente con éste medio de transporte comercial, ya que no logra cumplir con las exigencias de la situación actual del país.

La estrategia de apertura a la inversión privada, la creación de las sociedades mercantiles por medio de concesiones y el nuevo esquema de participación,⁶⁷ coadyuvaron al desarrollo aeroportuario del país, sin embargo será con el paso del tiempo que los retos podrán ser cumplidos al fortalecer y promover el sector.

2.3.2 El transporte ferroviario

La red ferroviaria mexicana comunica a 30 entidades federativas y enlaza a sus principales ciudades con centros agrícolas, mineros y de desarrollo industrial, así como a los principales puertos y puntos fronterizos.

Su longitud es de 26,445 kilómetros, de los cuales 20,445 son de vía principal; 4,460 de vías secundarias; y 1,540 de vías particulares. A su vez, de la vía principal, sólo el 40% de ella es moderna; el 38% es clásica⁶⁸; y el 22% ya es obsoleta. El equipo ferroviario se compone de 1,400 locomotoras, con una potencia tractiva de 3.8 millones de caballos de fuerza (HP), y de 35 mil carros.⁶⁹

"El derecho de paso constituye el eje de la política del concesionamiento ferroviario, pues de ello depende en gran medida que se desarrollen auténticas

⁶⁶ *Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Memoria 1988-1994.* Coordinador General Alejandro García V. México. SCT. Octubre de 1994. 332p.p. P.151

⁶⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1988-1994. *Op. Cit.* P. 152.

⁶⁸ Diccionario Larousse: Clásico: Que se adapta a las normas estéticas tradicionales.

⁶⁹ Ref.: <http://www.sct.gob.mx/ferrocarriles>.

cadenas de logística⁷⁰ a todo lo largo y ancho del territorio nacional, pero en contrapartida le resta interés a la inversión.⁷¹

Sin embargo, dentro de la red ferroviaria se presenta una problemática de orden estructural, que ha limitado su propio desarrollo y con ello, los niveles de productividad y competitividad de la economía en su conjunto. Existen notorios rezagos en el mantenimiento preventivo de la vía; lentos avances en la reconstrucción y modernización de la infraestructura, y en la adquisición de equipos y sistemas de comunicación; además de la disminución de la flota y la falta de equipo especializado para mover nuevas cargas.

Debido a ello, en 1995 se inició un cambio estructural. Se modificó el artículo 28 constitucional para eliminar la exclusividad del Estado en los ferrocarriles y dar paso a la apertura económica para que el sector social y privado participaran en el desarrollo del sistema ferroviario mexicano.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario sentó las bases para promover y regular un sistema seguro, competitivo y eficiente, como resultado de un proceso de licitación para el otorgamiento de concesiones a particulares que pretendan prestar el servicio público de transporte ferroviario y brindar servicios auxiliares a través de permisos.

2.3.3 El transporte marítimo

El transporte marítimo es esencial para el comercio internacional. En nuestro país el 80% del volumen total de importaciones y exportaciones se transporta por este medio, que además constituye un elemento indispensable para el apoyo de las actividades de extracción petrolera y distribución de productos derivados del petróleo.

El movimiento de carga vía marítima aumentó año con año entre 1989 y 1994 de 160.7 a 185.4 millones de toneladas. Las cargas operadas en tráfico de cabotaje se incrementaron de 56.3 a 62.7 millones de toneladas con la

⁷⁰ Las Cadenas logísticas de distribución física internacional tiene como propósito realizar un comercio de mercancías de manera óptima, aprovechando eficientemente los recursos e implementando la tecnología más adecuada en lo relativo a documentación, transporte, términos de comercio, cobranza, trámites aduanales y otros más que dinamizen al comercio internacional mediante el ahorro de tiempo y dinero, favoreciendo de ésta manera la globalización de los mercados. Gutiérrez Delgado, Luis. *Op. Cit.* P. 69

⁷¹ Ruiz Olmedo, Sergio A. *Op. Cit.* P 105

participación del 80% del total y la carga manejada en tráfico de altura creció de 104.4 a 122.7 millones de toneladas en el mismo periodo.

A mediados de los años 90's en los puertos y en la Marina Mercante se presentó la existencia de dos modelos de concesionamiento portuario:

"Tool Port: La administración del puerto estaría encargada de ofrecer todos los servicios portuarios, con la ventaja de poder eficientar su infraestructura y equipo, pues todo lo haría un prestador de servicios.

Land Lord Port: La administración del puerto actuaría sólo como un terrateniente que cobraría por arrendamiento de su superficie e instalaciones a terceros, quienes serían los encargados de prestar efectivamente los servicios portuarios."⁷²

El país optó por el segundo tipo de concesionamiento portuario con el cual se dejaban de lado las prácticas monopólicas.

El Land Lord Port es un concesionamiento de participación conjunta entre el estado, encargado de la infraestructura del puerto por medio de la Secretaría de Transportes, y la iniciativa privada, encargada de la superestructura del puerto. En donde la administración y la economía mantienen un alto rango de autonomía.

"El modelo Land Lord Port no es un modelo de privatización portuaria, ya que solo está concesionando la superestructura de la iniciativa privada, es decir existe una Autoridad Portuaria de carácter público que deberá ser una entidad legal, que aunque puede gozar de un estado corporativo, puede estar manejado por consejos, formado por todos los actores que se involucran en la entidad portuaria."⁷³

Como lo mencionamos anteriormente, el desarrollo de un país se refleja en el buen desenvolvimiento del sector de transportes, por lo que este debe ser

⁷² Ruiz Olmedo, Sergio A. *Op. Cit.* P 106

⁷³ Medina, Alzate, Alejandra Lidia. *Puertos: Veracruz y Barcelona ante el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, retos y realidades*. México. UNAM. FCPYS. 2002. P.40.

eficiente y no representar un "cuello de botella"⁷⁴ causando obstáculos en el desarrollo. Este problema es el resultado de una falta de aportación de recursos financieros indispensables para que no exista rezago en el sector de transportes.

A partir de la entrada de México al GATT, se planteó la necesidad de introducir reformas para la modernización del sector de transportes, ya que al liberarse el comercio, estos también debieron presentar una transformación para impulsar la eficiencia y calidad.

Entre 1976 y 1981, la tasa media de crecimiento anual del PIB fue de 7.4%; el sector de comunicaciones y transportes representó un crecimiento anual de 11.9%, y su participación en el PIB fue de 5.2% en 1976 y 7.8% en 1986. Estos porcentajes se traducen en un valor agregado a la producción nacional de aproximadamente 10 y 15%⁷⁵ y ello implicó costos para otros sectores.

La crisis que México afrontó en 1980 repercutió en éste sector, se presentó un aumento en las importaciones de granos y se saturaron los puertos del Golfo de México. Posteriormente se reflejó que los puertos fronterizos no tenían la capacidad de abastecer ésta demanda y se perdió el 20% de éstas importaciones.

Sin embargo, el comercio exterior de México en 1970 presentó 23 millones de toneladas y en 1985 109 mil toneladas, cifras que representaron un aumento en la participación del transporte marítimo. Esto significó que en 1970 ésta cifra representara un 56.7% del total y en 1985 un 92%,⁷⁶ lo que fue verdaderamente un crecimiento real en la transportación marítima.

Los puertos también entraron dentro del Programa Nacional de Modernización de Transporte de 1990-1994. Se usaron estrategias como la política de apertura en la operación de líneas internacionales, una aceleración en el proceso de transformación portuaria de servicios de carga, la promulgación de la Ley de Navegación para reserva del cabotaje, una reducción en la base del

⁷⁴ Se nombra "cuello de botella" cuando el sistema de transportes en vez de traer beneficios obstaculiza el desarrollo de la nación.

⁷⁵ S. Falk y Torres Blanca. Op. Cit. P 176.

⁷⁶ *Idem* P 186

cálculo del Impuesto Activo, la capacitación del personal de la marina mercante y el fortalecimiento a las capitanías de puerto.⁷⁷

Ello arrojó como resultados una mayor disponibilidad y frecuencia de los servicios de transporte marítimo y unos fletes más competitivos a escala internacional. La nueva Ley de Navegación logró reafirmar la reserva de cabotaje a barcos con bandera nacional y dio mayor seguridad a la navegación.

2.4 El transporte multimodal

Un aspecto muy importante en el sector de transportes, es el sistema de Transporte Multimodal, que se mencionó anteriormente, en el cual se hace uso de más de una modalidad de transporte para dar servicio de remitente al destinatario.

Existen pocas empresas que cuentan con su propia flota de transporte aéreo, marítimo o ferroviario, por que la inversión inicial de aviones, barcos y ferrocarriles es muy elevada y es un gran riesgo.

Se puede mencionar en el caso de la transportación marítima la existencia de la empresa privada Transportación Marítima Mexicana(TMM), que hoy en día se encarga de las principales exportaciones e importaciones del país.

En el transporte multimodal hay un solo operador como responsable de la carga, por lo cual existe un documento o contrato jurídico que ampara a la mercancía y termina hasta la entrega de la misma en su destino final. A ésta persona se le conoce como Operador de Transporte Multimodal.

También existen empresas llamadas Operadoras de Transporte Multimodal (OTM),⁷⁸ las cuales son indispensables hoy en día para el transporte internacional de mercancías, ya que su servicio elimina preocupaciones de exportadores e importadores.

Dentro del marco de las Naciones Unidas existe un Convenio concerniente a este tema. Es el Convenio de las Naciones Unidas sobre

⁷⁷ SCT. Memoria 1988 - 1994. Op Cit. P.204.

Transporte Multimodal, el cual fue aprobado el 24 de mayo de 1980. México se suscribió el 10 de octubre de éste mismo año y lo ratificó el 10 de enero de 1982. Este Convenio se encarga de verificar el transporte multimodal y de proteger a las mercancías hasta su destino final. Posteriormente el 7 de julio de 1989 en el Diario Oficial de la Federación se publicó el nuevo Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.⁷⁹

La participación de los desembolsos directos en los costos totales de las empresas que usan solo un modo de transporte es del 9% aunque solo un 46% de estas empresas conoce lo que cuesta el transporte. La proporción de los desembolsos directos por el transporte probablemente no rebase el 10% de los costos de producción y distribución, por lo que no parece ser muy importante dentro de los costos en las empresas pues muchas desconocen su magnitud.

2.5 El comercio y el transporte marítimo en México

La actividad marítimo portuaria es de gran importancia para el país y su desarrollo en diversos campos como el comercial, industrial, turístico, petrolero y pesquero. Sobre todo si toma en cuenta que la transportación vía marítima se hace cargo de exportaciones petroleras y de sus derivados, de sal, yeso, azufre, productos de acero, automóviles y cemento. Y de importaciones derivadas del petróleo, graneles agrícolas, fertilizantes y productos químicos. Sin restar la suma importancia que tiene en el aspecto turístico.

México cuenta con 90 puertos marítimos y 18 terminales habilitadas⁸⁰ de los cuales 26 son los más sobresalientes en el movimiento de mercancías y de personas.

⁷⁹ S. Falk y Torres Blanca. *Op. Cit.* P 208

⁷⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Memoria 1988 – 1994. *Op. Cit.* P.155.

⁸⁰ Terminal: Es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

⁸⁰ Habilitar: Es autorizar por parte del ejecutivo federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y / o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica. En Los puertos mexicanos en cifras 1992 – 1998. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

En los puertos se reciben más de 110 líneas de transporte internacional, 20 de las más sobresalientes con sus respectivas agencias multimodales y de carga.

Es por ello, que el Gobierno Federal, en inicios de los años 90's, a través de sus instancias correspondientes en el ámbito portuario, como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las Capitanías de Puerto, se encargó de realizar una total transformación dentro del sistema nacional marítimo portuario.

El Gobierno Federal se encargó de promover "el desarrollo de las comunicaciones y transportes para apoyar las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo regional e impulso al comercio exterior".⁸¹

Todo ello con la finalidad de mejorar la infraestructura y servicios portuarios, aumentar las operaciones dentro los puertos mexicanos y dar entrada a una mayor competencia y estimulación de la inversión privada.

Se modificó el marco legal de los puertos nacionales, al crearse la figura jurídica Administración Portuaria Integral (API).⁸²

Se buscó una mayor apertura del capital privado, otorgando concesiones y procesos de licitación para la transferencia de las operaciones en terminales e instalaciones. "La participación privada en este renglón contribuirá al rápido desarrollo de la infraestructura que requiere el país, al tiempo que permitirá liberar recursos para atender otras obras y programas prioritarios de comunicaciones y transportes cuya ejecución es exclusiva del sector público."⁸³

Para entender la situación anterior de los puertos y los cambios en el comercio exterior a partir de ésta nueva figura portuaria llamada API, a continuación se presenta un análisis de la anterior y nueva situación portuaria.

En cuanto al anterior esquema portuario, la situación mostraba las siguientes características:

⁸¹ Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Estados Unidos Mexicanos. Poder Ejecutivo Federal. P. 80.

⁸² Memorias XX Congreso Nacional de Ingeniería Civil "La ingeniería civil y su compromiso social. CICM. México 3 de agosto de 1999. CICM y FECIC. México. 1999.485 p.

⁸³ Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994. P.81

- ⇒ Los Puertos eran contruidos, administrados y operados fundamentalmente por el Gobierno Federal.
- ⇒ Operaban con niveles de productividad inferiores a los estándares internacionales.
- ⇒ Carecían de terminales e instalaciones especializadas para el manejo de mercancías.
- ⇒ No generaban los recursos necesarios para su equipamiento y la modernización de su infraestructura.
- ⇒ La participación de la inversión privada era limitada, y enfrentaba importantes barreras de entrada.
- ⇒ Requerían importantes subsidios para su mantenimiento y para inversiones en infraestructura.⁸⁴

Se puede observar que el anterior esquema portuario carecía de bases suficientes para darle al sector el rendimiento y la modernidad que lo encaminaran a una actividad comercial productiva.

El Gobierno Federal era el encargado de manejar directamente todos los asuntos portuarios, lo cual representaba una concentración de poder económico y la centralización del poder político y/o administrativo, lo que no permitía que se aprovecharan los recursos económicos para mejorar el sector marítimo portuario, ni que se ampliaran y modernizaran las instalaciones de las administraciones y de los puertos.

Los niveles de productividad eran inferiores a los estándares internacionales por que los pocos recursos económicos que se recibían, al ser concentrados en pocas manos, no eran aplicados a mejorar el sistema portuario. Por consiguiente no se invertía en tecnología de punta que fuese capaz de lograr más producción y calidad. Además como la inversión privada era muy limitada, no contribuía al desarrollo del sector.

Existía también un enorme rezago de mercancías dentro de los puertos, ya que la carencia de terminales e instalaciones y además poco adecuadas para

⁸⁴ Memorias XX Congreso Nacional de Ingeniería Civil "La ingeniería civil y su compromiso social. CICM México 3 de agosto de 1999. CICM y FECIC. México. 1999.

recibir altos niveles de producción, impedían un alto nivel de desarrollo y de manejo de dichas mercancías que permanecían por períodos de estadías bastante largos.

La situación del sector portuario con los cambios realizados a dicha administración son los siguientes:

- ⇒ Los puertos cuentan con una administración propia Administración Portuaria Integral (API), que tiene autonomía de gestión y capacidad para promover inversiones, es financieramente autosuficiente y genera recursos para invertir en la ampliación y modernización de la infraestructura sin necesidad de transferencias fiscales.
- ⇒ Los servicios son brindados por particulares, y las terminales de los principales puertos del país son manejadas por empresas privadas.
- ⇒ Durante 1995-1999 se han canalizado inversiones por casi 6 mil millones de pesos, 3.609 millones por sector privado y el resto por las APIs, en la ampliación de muelles, patios y a la construcción de terminales e instalaciones especializadas para el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales y fluidos.
- ⇒ Como resultado de los aumentos en productividad de las inversiones realizadas, la capacidad instalada para el manejo de carga comercial, que no incluye petróleo ni minerales manejados en terminales privadas especializadas, se incrementó en más del 53% entre 1994 y 1998, al pasar de 59 a más de 90 millones de toneladas al año.⁸⁵

Con los cambios realizados a la administración de puertos, se observa que cada puerto cuenta con una API Administración Portuaria Integral, que como el nombre lo indica, es una administración de tipo integral que ve por todos los asuntos de dicha administración, puerto e instalaciones.

El nuevo modelo administrativo, siendo una autoridad autónoma, permite en gran medida que cada puerto, cada administración y capitanía, tengan la

⁸⁵ Memorias XX Congreso Nacional de Ingeniería Civil "La ingeniería civil y su compromiso social. CICM México 3 de agosto de 1999. CICM y FECIC. México. 1999.

capacidad de ver por sus propias necesidades. Es decir, que pueden y deben ver por su propio desarrollo, infraestructura y financiamiento, de ver que cada recurso económico sea invertido adecuadamente para alcanzar un alto nivel de eficiencia y productividad.

CONCLUSIÓN

Es imprescindible destacar la importancia de los transportes dentro del comercio. Como lo vimos en éste capítulo, los transportes son los encargados de completar el ciclo comercial, es decir, que gracias a los transportes, las mercancías que han sido producidas en un mercado podrán ser llevadas a su destino final y ser comercializadas. Por ello, los transportes son un factor fundamental y determinante para el desarrollo del país.

Tal como se expuso en éste capítulo, tanto la red carretera, ferroviaria, marítima y aérea, son fundamentales para el desarrollo del país y su desarrollo comercial, por tal razón es imprescindible estar al día en el proceso de modernización y tecnología.

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte comercial más importante del país. Éste se suma al carretero, ferroviario y aéreo para constituir un transporte multimodal, que agiliza el movimiento de mercancías y el comercio exterior. Sin lugar a dudas el transporte marítimo es uno de los motores más importantes para el comercio mundial.

El cambio de administración de los puertos, a partir de la creación de administraciones autónomas con la figura jurídica de la API ha buscado la modernización del sistema portuario nacional, y ha transformado la operación de los mismos. Se buscó la libre entrada de inversión extranjera y la re-utilización de la misma en los puertos, para llegar a alcanzar un alto índice de calidad que permitiese la entrada de nueva tecnología y un avance de la nación en materia portuaria.

Como hemos visto hasta ahora durante la década de los 80's y principios de los 90's, el sistema de transportes del país, entró en un proceso de reestructuración. Por tal razón, se ha promovido la participación del sector privado, cuyas inversiones han coadyuvado al desarrollo portuario y al

mejoramiento de su estructura. Sin embargo, a finales de los 90's, estos cambios no tuvieron el alcance deseado y, lo que en un principio fue benéfico, ahora es un proceso lento que necesita modificarse para estar en un mejor nivel como se pretendía con la reforma de modernización.

Aunque el proceso de reestructuración debe continuar día con día, todavía faltan elementos que enriquezcan al sector de transportes para darle al país mayor sustentabilidad y no perder riquezas nacionales por obtener riqueza para pocos capitalistas.

CAPÍTULO 3

Los Puertos Marítimos

3.1 ¿Qué es un Puerto Marítimo?

Un puerto marítimo es "el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza"⁸⁶.

Este concepto nos muestra una idea general de lo que significa un puerto y de sus elementos. En teoría, los puertos nacionales deben coincidir con esta descripción. Sin embargo, durante largo tiempo no fue el caso, con los subsecuentes efectos negativos sobre el comercio exterior. La introducción de las API's buscó remediar ésta situación y ofrecer una infraestructura portuaria nacional en concordancia con el concepto ya citado y con las nuevas condiciones económicas de México.

La misión de un puerto "es ofrecer a los buques las instalaciones necesarias para efectuar con la mayor rapidez y seguridad las operaciones de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros".⁸⁷

3.2 Origen de los Puertos Comerciales

El origen de los puertos, se debe a las necesidades que se impusieron desde el inicio de la navegación, ya que era necesario poner los barcos al abrigo del mar, defenderse de los enemigos y proteger sus mercancías de los asaltos del mar⁸⁸.

⁸⁶ Los puertos mexicanos en cifras 1992 - 1998. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

⁸⁷ Nagorski, Bohdan. Los problemas portuarios en los países en desarrollo: Principios de planeación y organización. Temas Marítimos. México. Secretaría de Marina. 1996. p.39.

⁸⁸ Célerier Pierre. Historia de la Navegación. Primera Edición. México Editorial Diana. 1966. P.95.

Al convertirse los barcos en un elemento indispensable para el transporte y el comercio marítimo, los puertos, comenzaron a desarrollarse y a tener suma importancia, por lo cual se buscó introducir tecnología para la construcción de éstos. Y se vio la enorme necesidad de construir los mejores puertos, muelles,⁸⁹ diques⁹⁰ y malecones⁹¹

La historia de los primeros puertos data del año 2000 a. C., al iniciarse las construcciones de la civilización minoica en la isla de Creta. Más tarde en el siglo XIII a. C. los fenicios construyeron los puertos de Tiro y Sidón con malecones y rompeolas. Posteriormente, los romanos construyen puertos por todo el mar Mediterráneo, como Taranto y Brindisi en Italia, que aún están en uso. Y en España, en el año 1100 a. C. se funda el primer puerto de Cádiz.⁹²

En la edad media se construyen nuevos puertos, debido a que el comercio marítimo, que es "la adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación"⁹³, se convirtió en una fuente importante de ingresos para las repúblicas italianas.

Se construyeron los puertos de Venecia y Génova, que fueron muy importantes para esa época, y en Francia los puertos de Havre, Dieppe y Dunquerque.

Al descubrirse el continente Americano, se da una apertura de nuevas rutas comerciales y marítimas. Por tal motivo, en el siglo XVI se comenzó la construcción de muelles, malecones y rompeolas para facilitar la carga y descarga de mercancías.

⁸⁹ Muelle es la estructura de un puerto que sirve para cargar, descargar y reparar barcos. El término muelle se utiliza para designar tanto los canales de agua en donde amarran los barcos junto al malecón, como al *dique seco* en el que se reparan los barcos. Por lo general, la palabra *muelle* se refiere a un malecón o un embarcadero. Un malecón consiste en una estructura que se adentra en el agua, en dirección perpendicular a la costa. Un embarcadero está construido en paralelo a la línea de costa.

⁹⁰ Dique es un: Muro hecho para contener las aguas

⁹¹ Malecon es un: Murallon para defensa de las aguas

⁹² *Enciclopedia Microsoft® Encarta® 98* © 1993-1997 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

⁹³ *Ley de Navegación*. México Ediciones Delma 1997. P.2.

La historia de los puertos tiene raíces muy antiguas, y va de la mano de la historia de la navegación, al descubrirse nuevas tierras, ríos y bahías, y al origen de la cartografía que fortalece el desarrollo marítimo. El comercio también coadyuvó en gran medida a este desenvolvimiento. La búsqueda de nuevos mercados o fuentes de materias primas provocó el establecimiento de nuevas rutas marítimas y a la construcción de puertos.

3.3 Los puertos en México

En México debe notarse que inicialmente muchos de estos desarrollos portuarios fueron pesqueros, y unos tantos que se pensaron para conectar diversos medios de transporte y el comercio internacional.

Con la conquista, Hernán Cortes, logra crear y desarrollar el primer ayuntamiento de América en Veracruz y el primer puerto. Se realizan expediciones en esa época para el descubrimiento de posibles plazas para construir puertos. Así, se tiene el registro de las expediciones jesuitas del Padre Eusebio Kino a la Bahía de Guaymas, a la Bahía Kino y a la Bahía de San Jorge, frente a Caborca y a Puerto Peñasco en Sonora.⁹⁴

En el puerto de San Blas, en Nayarit, se establece la primera base naval de la Nueva España, la cual contaba con astilleros y una bahía natural con una profundidad de 9 metros.⁹⁵

Se da un impulso al desarrollo de la industria naval, al construirse embarcaciones de madera tanto en Campeche como en "La ventosa" en Oaxaca y en San Blas en Nayarit, que eran utilizadas en batallas como la de "Trafalgar"⁹⁶.

"En México, se estableció uno de los primeros puentes terrestres en el comercio entre Filipinas y España, el "Galeón de Filipinas" o la "Nao China" partía del puerto de Manila en Filipinas, atracaba en Acapulco, Guerrero,

⁹⁴ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1991. P.2

⁹⁵ *Idem* P 6

⁹⁶ *Idem* P 6.

México y de ahí por tierra a través del Puente Terrestre Acapulco-Ciudad de México - Veracruz, donde embarcaba para Sevilla primero, y Cádiz después, llevando los productos de Filipinas en la flota que partía para España, además de los mexicanos lo que se realizó ininterrumpidamente desde 1565 hasta 1815, es decir, durante 250 años."⁹⁷

Los puertos que han destacado desde su origen y que han llegado a ser los más importantes por su desarrollo son: Veracruz, Acapulco, Tampico (Toyuquita) y Oaxaca (La Ventosa).

Esto es un ejemplo de cómo se comenzó a desarrollar el transporte marítimo. En México con la transportación de productos y/o mercancías hacia Veracruz y España, y posteriormente a Europa y Asia, y al mismo tiempo se logró crear el primer enlace terrestre.

En un principio las embarcaciones eran muy pequeñas y no rebasaban los 2.5 m y solo entraban a ríos y a bahías naturales. Sin embargo, es muy ilustrativo observar la enorme importancia que ha tenido el transporte marítimo como impulsor del comercio exterior. Así, años más tarde, la enorme revolución industrial del siglo XIX y la invención de la máquina de vapor, fueron determinantes para la construcción de embarcaciones y todo tipo de transportes.

Ello significó una enorme transformación y adelanto en éste campo, lo cual influyó fuerte y directamente en la construcción de barcos con motores de vapor y buques de mayores dimensiones. Los cascos de madera fueron sustituidos por nuevos y novedosos barcos metálicos, así surgió también la necesidad de crear rompeolas y un dragado para adecuar las profundidades a barcos de casco metálico. La capacidad de transporte de estos nuevos barcos fue mayor, y junto al desarrollo ferroviario dieron un gran impulso al comercio internacional.

Con la construcción de la red ferroviaria en la ciudad de México, que contaba en 1911 con 23,535 Kms⁹⁸, se establece el puerto de Veracruz y un

⁹⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercancías". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1980. México, ENEP Acatlán, UNAM, Vol I, 1981. P.314.

⁹⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521 - 1993). Artículo del Dr. José

muelle con terminal de bodega, lo que actualmente es hoy el muelle número 6 de este puerto. Posteriormente en el último cuarto del siglo XIX se construyó un porcentaje de la actual red ferroviaria.

Se logró una conexión con el ferrocarril transistmico entre Puerto México, lo que hoy es Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz en Oaxaca, además con el puerto de Manzanillo, Colima, y el puerto de Tampico, por lo que se crea para estos puertos el concepto de "Unidad Puerto Marítimo" y el de Ciudad-Puerto.

Como hemos visto en el caso de México, fue gracias a los cambios que Porfirio Díaz logró introducir en el país, como la entrada de los ferrocarriles y la máquina de vapor en los barcos, lo que contribuyó en gran manera para que el comercio marítimo tuviera una enorme transformación tecnológica. Durante su régimen también se desarrollaron varias rutas interconectadas entre sí, para favorecer la ampliación y expansión del comercio por todo el país. Este nuevo impulso tuvo efectos positivos en el desarrollo de los puertos marítimos, creándose así las ciudades portuarias y comerciales más importantes.

Porfirio Díaz comenzó la construcción de puertos con rompeolas en Veracruz, Veracruz; Manzanillo, Colima, y en Salina Cruz, Oaxaca, y con escolleras en los ríos Pánuco, actualmente Puerto de Tampico, Tamaulipas, y en Coatzacoalcos, Veracruz.

Puertos y Construcciones durante el período de Porfirio Díaz

PUERTO	CONSTRUCCIÓN
Tampico	En Isleta Pérez se construyeron muelles entre el río Pánuco y Tamesí.
Veracruz	Un rompeolas norte conectado a San Juan de Ulúa, además del castillo ahí mismo
Salinas Cruz	Un dique seco que continua en operación
Manzanillo	Rompeolas, se construye el muelle en el ahora viejo puerto.

Fuente: Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1991. 47 p.

El intercambio de mercancías dentro del sistema de transporte marítimo se dio principalmente en Tampico y Veracruz, localizados en el Golfo de México y en Manzanillo, en el Océano Pacífico. Dentro de un sistema transistmico que existía entre el Puerto de México en el Golfo de México y en el puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico. Mientras que en el Istmo de Tehuantepec solo se tuvo éxito hasta que se construyó el Canal de Panamá en 1914.

El presidente Miguel Alemán Valdés, encaminó acciones a la ampliación de los muelles del Puerto de Tampico, la realización del dragado del río Pánuco y a la construcción de las escolleras del puerto de Tuxpan de Veracruz en donde se construyó el muelle número 6 y el cabotaje. En Guaymas, Sonora se construyó el muelle ardilla, y se comienza la construcción del puerto de Ensenada Baja California y el primer muelle en Mazatlán.

En el período presidencial de Gustavo Díaz Ordaz se inician actividades de construcción en el puerto de Lázaro Cárdenas, con el dragado de su canal de acceso. La primera etapa del Puerto pesquero Yucaltepén, en Puerto Progreso. En Vallarta un rompeolas. En Manzanillo dos escolleras, el canal de acceso, una dársena y la banda "A" de San Pedrito. El Puerto de San Carlos y construcciones en puerto Escondido.

También se realizaron obras en el puerto petrolero de Salina Cruz y en Dos bocas, Tabasco, y se construyeron patios y bodegas en el Puerto de Altamira. Todas éstas construcción son muy importantes ya que dan pauta a la apertura de puertos, así como al auge industrial y comercial de la región en la cual han sido construidos.

Durante los períodos presidenciales de Luis Echeverría y de López Portillo se realizaron construcciones y obras en varios puertos del país, lo cual significó un amplio desarrollo en el sector, aunque la mayoría de las construcciones fueron puertos pesqueros. Éstos desarrollados en Baja California, Puerto Peñasco y Guaymas, Sonora, en la Bahía de paraje nuevo, el primer muelle comercial en el Puerto de Topolobambo, Sin., en Cabo San Lucas en Baja California Sur, un atracadero para transbordadores en Puerto

Escondido, en Baja California Sur, en Mazatlán, Sinaloa y en el Puerto pesquero Alfredo V. Bonfil.⁹⁹

En el Puerto de Coatzacoalcos se reestructuraron muelles ya existentes, se construyó la Marina de la isla de Cozumel, el Muelle para cruceros, un atracadero para transbordadores en el Puerto Morelos de Quintana Roo, en Lerma Campeche con un Puerto Pesquero, y escolleras en el Río lagartos.

Un dato muy importante es que durante el crecimiento en las regiones portuarias siempre se han buscado condiciones de salubridad en las zonas costeras y en los puertos, por lo que hoy en día en los litorales se buscan medidas de protección para el cuidado de los puertos y su medio ambiente.

Además, ello se debe, a que a partir de la apertura portuaria hubo un crecimiento de habitantes en estas zonas, por la gran oportunidad económica que esto representaba para el desarrollo socioeconómico del país principalmente en las zonas de ciudades y municipios costeros.

También durante éste período, podemos observar que se da un impulso a la participación de empresas extranjeras en éste sector, como lo fueron los consorcios japoneses.

Durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari se realizaron obras en Altamira, Yucatán, Lázaro Cárdenas, Tamaulipas, Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz.

La meta de estas actividades de construcción de obras portuarias, era sin duda, la de incrementar la productividad y la competitividad comercial en los puertos del país. Principalmente en el Golfo de México, en Altamira, Tamaulipas, y Veracruz, Veracruz y en los puertos del Océano Pacífico, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, debido a la apertura comercial que se dio con el Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

⁹⁹ Bustamante Ahumada, Roberto. *Op. cit.* P 25

3.4 Clasificación de los Puertos

Los puertos se clasifican por su navegación. De acuerdo a lo establecido en el artículo 9 de la Ley de Navegación, se menciona que los puertos y "terminales"¹⁰⁰ son de:

- a) De altura: cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y,
- b) De cabotaje: cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

Los primeros son los que más nos interesan, por estar vinculados al comercio exterior.

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

- a) Comerciales: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o pasajeros en tráfico marítimo;
- b) Industriales: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;
- c) Pesqueros: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y;
- d) Turísticos: cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.¹⁰¹

En el artículo 10 de esta misma ley se menciona que éstas terminales, puertos y "Marinas Mercantes Mexicanas"¹⁰² pueden ser de uso público, cuando se tenga la obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante o particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, o a terceros por medio de un contrato.

¹⁰⁰ La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. En *Los puertos mexicanos en cifras 1992 - 1998*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

¹⁰¹ *Legislación marítima portuaria*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México. 1998. 149 p.

¹⁰² Conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignadas de buques en puertos mexicanos. *Ley de Navegación*. México. Ediciones Delma. 1997. P.2.

También se pueden clasificar de acuerdo a su vista física en puertos: naturales, artificiales, marítimos, fluviales, fluviomarítimos y lacustres. Y por su tipo de operación como: dedicados a un solo propósito, para carga seca a granel, para carga líquida a granel, industriales, para carga general, para tráfico humano y para fines bélicos.¹⁰³

3.5 Principales Puertos

México cuenta con 90 puertos y 18 terminales habilitadas, siendo 26 puertos los más sobresalientes por su actividad comercial, industrial o turística.

Los principales puertos cuentan con una infraestructura especializada dentro de sus terminales e instalaciones. Actualmente buscan mejorar su calidad y productividad en el manejo de contenedores, productos industriales, minerales, agropecuarios y en el ámbito petrolero, para poder competir en el mercado exterior con buenos precios y tarifas portuarias.

En la siguiente tabla podemos observar el número de puertos mexicanos y de las terminales que se encuentran habilitados en cada entidad federativa.

ENTIDAD FEDERATIVA	NÚMERO DE PUERTOS	NÚMERO DE TERMINALES	TOTAL
LITORAL PACÍFICO	47	7	54
Baja California	6	0	6
Baja California Sur	10	5	15
Sonora	6	1	7
Sinaloa	6	0	6
Nayarit	4	1	5
Jalisco	2	0	2
Colima	2	0	2
Michoacán	1	0	1
Guerrero	5	0	5
Oaxaca	4	0	4

¹⁰³ Cortéz Cabrera, Ricardo Antonio. La Administración Portuaria en México. Op. Cit. p.p.27-29

Chiapas	1	0	1
LITORAL GOLFO CARIBE	43	11	54
Tamaulipas	4	0	4
Veracruz	9	0	9
Tabasco	4	1	5
Campeche	6	4	10
Yucatán	9	2	11
Quintana Roo	11	4	15
TOTAL NACIONAL	90	18	108

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras 1992 - 1998. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

En la siguiente tabla podemos observar las actividades desarrolladas en cada uno de los puertos de México.

ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES
HABILITADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA

ENTIDAD FEDERATIVA/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
BAJA CALIFORNIA							
Rosario	21-julio-1997	*	*				x
El sauzal	21- julio-1997	*	*	^	x		
Ensenada	31- mayo-1974	*	*	^	x	x	
San felipe	31- mayo-1974		*		^	x	
Islas Cedros	31- mayo-1974	*	*	^	x		
Venustiano Carranza	31- mayo-1974		*		^		
BAJA CALIFORNIA							

ENTIDAD FEDERATIVA A/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
A SUR							A
Guerrero negro (El chaparito)	31-mayo- 1974		*	^			
Adolfo López Mateos (Matancitas)	21-julio- 1997		*		^		
San Carlos	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
Cabo San Lucas	31-mayo- 1974	*	*		X	^	
San José del Cabo	31-mayo- 1974	*	*		X	^	
La Paz	31-mayo- 1974	*	*		X	^	
Pichilingue	21-julio- 1997	*	*	^	X	X	
San Juan de la Costa T	21-julio- 1997	*	*	^			
Punta Prieta T	21-julio- 1997	*	*				^
Puerto Escondido	31-mayo 1997	*	*		X	^	
Loreto	21-julio- 1997		*			^	
Mulegé T	21-julio- 1997		*			^	
Sta. Rosalia	31-mayo 1974	*	*	^	X	X	
Santa María T	21-julio- 1997	*	*	^			
Isla San Marcos T	21-julio- 1997	*	*	^			

ENTIDAD FEDERATIVA/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURÍSTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
SONORA							
Golfo de Santa Clara	31-mayo 1974		*		^		
Puerto Peñasco	31-mayo 1974	*	*		^	X	
Puerto Libertad	21-julio 1997		*				^
San Carlos	21-julio 1997		*			^	
Guaymas	31-mayo 1974	*	*	^	X	X	X
Gral. Rodolfo Sanchez Taboada T	21-julio 1997		*		^		
Yavaros	31-mayo 1974		*		^		
SINALOA							
Topolobampo	31-mayo 1974	*	*	^	X	X	X
Altata	31-mayo 1974		*		^		
Mazatlán	31-mayo 1974	*	*	^	X	X	X
El Sábalo	21-julio 1997	*	*			^	
Teacapán &	21-julio 1997		*	^			
Escuinapa &	31-mayo 1974		*		^		
NAYARIT							
Puerto Ballena	21-julio 1997		*	^			
San Blas &	21-mayo 1974		*		^		
Cruz de Huanacaxtl	21-julio 1997		*		^		

ENTIDAD FEDERATIVA/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
O							
Chacala	26-febrero- 1999		*		^		
Nuevo Vallarta	21-julio- 1997	*	*			^	
JALISCO							
Puerto Vallarta	31-mayo- 1974	*	*		X	^	
Barra de Navidad	21-julio- 1997	*	*		X	^	
COLIMA							
Manzanillo	31-mayo- 1974	*	*	^		X	X
San Pedro	7-agosto- 1971	*	*	^	X		
MICHOAC ÁN							
Lázaro Cárdenas & GUERRER O	31-mayo- 1974	*	*	^	X		X
Ixtapa	21-julio- 1997	*	*			^	
Zihuatanejo	21-junio- 1997	*	*		X	^	
Vicente Guerrero	21-julio- 1997	*	*		^		
Acapulco	31-mayo- 1974	*	*	X	X	^	X
Puerto Marqués	21-julio- 1997	*	*			^	
OAXACA							
Puerto Angel	31-mayo- 1974	*	*		^		
Puerto Escondido	21-julio- 1997		*			^	
Bahías de Huatulco	21-julio- 1997	*	*			^	

ENTIDAD FEDERATIVA A/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
Salina Cruz	31-mayo- 1974	*	*	X	X		^
CHIAPAS							
Puerto Madero	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE							
TAMAULIP AS							
El Mezquital &	21-julio- 1997	*	*	^			
La Pesca &	21-julio- 1997		*		^		
Altamira	31-mayo- 1985	*	*	^			
Tampico &	31-mayo- 1974	*	*	^	X		X
VERACRU Z							
Tuxpan &	31-mayo- 1974	*	*	^	X		X
Tecolutla &	31-mayo- 1974		*		^		
Nautla &	31-mayo- 1974		*		^		
Veracruz	31-mayo- 1974	*	*	^	X	X	X
Alvarado &	31-mayo- 1974		*		^		
Tlacotalpan &	31-mayo- 1974		*		^		
Coatzacoal cos &	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
Pajaritos &	21-julio- 1997	*	*	X			^

ENTIDAD FEDERATIVA/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
Minatitlán &	31-mayo- 1974	*	*	^			X
TABASCO							
Sánchez Magallanes &	21-julio- 1997		*		^		
Dos Bocas	11-julio- 1985	*	*				^
Chiltepec & T	21-julio- 1997		*		^		
Frontera &	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
Villahermosa &	31-mayo- 1974		*	^	X		
CAMPECHE							
Ciudad del Carmen	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
Champotón &	31-mayo- 1974		*		^		
Campeche	31-mayo- 1974	*	*		X		^
Lerma	21-julio- 1997		*		^		
La Puntilla T	21-julio- 1997		*		^		
Laguna Azul	21-julio- 1997		*		^		
Isla Aguada T	21-julio- 1997		*		^		
Seybaplaya T	21-julio- 1997		*		^		
San Francisco T	21-julio- 1997	*	*		^	X	
Cayo Arcas	11-julio- 1985	*	*				^
YUCATAN							
Celestún	31-mayo-		*		^		

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
	1974						
Sisal	21-julio- 1997		*		^		
Chubuma T	21-julio- 1997		*		^		
Yukaltepen	21-julio- 1997	*	*		^	X	
Progreso	31-mayo- 1974	*	*	^	X		X
Telchac	21-julio- 1997		*		^		
Dzilman de Bravo T	21-julio- 1997		*		^		
San Felipe	21-julio- 1997		*		^		
Río Lagartos	21-julio- 1997		*		^		
Las Coloradas	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
El Cuyo	21-julio- 1997		*		^		
QUINTANA ROO							
Holbox	21-julio- 1997		*		^		
Puerto Juárez - Punta Sam	31-mayo- 1974	*	*	^	X	X	
Isla Mujeres	31-mayo- 1974	*	*	^	X	X	
Cancún	21-julio- 1997	*	*			^	
Puerto Morelos	31-mayo- 1974	*	*	^	X	X	
Playa del Carmen	21-julio- 1997	*	*			^	
Cozumel	31-mayo- 1974	*	*	X		^	

ENTIDAD FEDERATIVA/ PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDAD COMERCIAL	ACTIVIDAD PESQUERA	ACTIVIDAD TURISTICA	ACTIVIDAD PETROLERA
Punta Venado (Calica)	21-julio- 1997	*	*	^		X	
Puerto Aventuras	21-julio- 1997*	*	*			^	
Punta Allen T	21-julio- 1997		*	^			
Xcalak T	21-julio- 1997		*		^		
Majahual T	21-julio- 1997	*	*	^	X		
La Aguada T	21-julio- 1997		*	^			
Chetumal	31-mayo- 1974	*	*	^	X		
Banco Playa	31-mayo- 1974	*	*		X	^	

Fuente: Fuente: Los puertos mexicanos en cifras 1992 - 1998. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

* Tráfico

^ Actividades preponderantes

x Otras actividades

& Puerto fluvial (ríos, esteros o lagunas interiores)

T Terminal

En esta tabla se aprecia la fecha de habilitación de cada uno de los puertos, así como el tipo de actividad que desarrollan y el tipo de tráfico que manejan. Además se observa que el tráfico de cabotaje y el de altura se dan de manera equilibrada, aunque el tráfico de altura arroja mayor número de toneladas, como se puede observar en la tabla de abajo. La actividad pesquera es la primordial en la mayoría de los puertos, siguiéndole, la actividad turística, la comercial y finalmente la actividad dedicada al petróleo, aunque no en la mayoría de los estados.

Movimiento Portuario de carga según tráfico							
Miles toneladas							
Tráfico	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Altura	118.984	121.929	122.675	123.052	145.131	159.023	168.868
Cabotaje	62.845	61.152	62.700	63.588	63.450	60.765	68.513
Total	181.829	183.450	185.375	186.640	208.581	219.788	237.381

En el litoral del Pacífico dominan las actividades pesqueras y turísticas. En los puertos de Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Guerrero, domina la actividad comercial y petrolera. Dentro del litoral del Golfo y el Caribe, domina la actividad turística en Quintana Roo y en Veracruz. Y la actividad petrolera y pesquera se presenta en la mayoría de los puertos.

Esto es fundamental, sin embargo es importante señalar que a pesar del número de puertos en México, hay serias limitaciones para el tráfico de altura, que repercuten en la competitividad de México frente a otras naciones.

CONCLUSIÓN

Los puertos comienzan a desarrollarse al nacer la navegación y el comercio, con la búsqueda de nuevos mercados y tierras por conquistar. Así, podemos decir que los puertos, son el lugar destinado a la salida y abrigo de embarcaciones, ya sean industriales, comerciales, navales, militares y de transportación de personas o turísticas.

México ha buscado crecer enormemente en éste sector. Así, en el transcurso de los años y con el poco o mucho empeño que han tenido cada uno de los presidentes del país a lo largo de la historia, se han encargado de darle una infraestructura portuaria con la cual competir en el mercado internacional.

Es importante destacar que la transformación portuaria ha sido influenciada por los procesos sociales que atañen a la nación. Como ejemplo de ello, podemos citar que durante el periodo presidencial de Miguel de la Madrid, la gran mayoría de los puertos eran exclusivamente de tipo pesquero, ello, debido a que esa era la necesidad del país en esos momentos.

A la entrada del GATT la necesidad se transforma. El país encaminado por un sistema de sustitución de importaciones sufre drásticamente al entrar en un mercado liberalizado. Se presenta una liberalización económica en donde el mercado deja de lado el proteccionismo. Entra una acción de desregularización y privatización para atraer la inversión extranjera directa. Y posteriormente en los 90's se empieza un proceso de modernización en el país, en donde los transportes son una prioridad para darle al país competitividad en el comercio internacional. Sin embargo, actualmente no se ha logrado alcanzar un éxito total, ya que existen diversas limitaciones como la falta de una amplia y efectiva infraestructura dentro de los puertos, lo que representa fuertes desventajas para alcanzar un óptimo desarrollo.

Es por ello que los puertos son un factor determinante en el desarrollo comercial del país y México forma parte de un sistema económico altamente competitivo, por lo que cuenta actualmente con 90 puertos de altura y cabotaje, destinados a actividades como el comercio, la pesca, el petróleo y el turismo.

Con la transformación de los puertos y la entrada de la figura administrativa API, los puertos mexicanos han presenciado cambios. Al contar con una inversión del sector privado, cada administración portuaria, a buscado un amplio desarrollo de forma autónoma. Lo cual también se ve reflejado en el comercio exterior de México. Aunque todavía falta mucho por hacer dentro del sistema portuario, ya que esta privatización ha presentado un lento crecimiento al no cumplir en su totalidad las expectativas que se habían precedido en un inicio.

CAPÍTULO 4

Administración Portuaria Integral (API)

4.1 Administración Portuaria Integral (API)

La Administración Portuaria Integral (API) es una "Sociedad mercantil"¹⁰⁴ que, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.¹⁰⁵ "El deber principal de toda administración portuaria es el organizar de manera apropiada y eficiente el complicado y muy diversificado flujo de tráfico a través del puerto. El verdadero propósito de un puerto es proporcionar servicios rápidos y económicos a todos los usuarios a los buques a la carga y a los pasajeros."¹⁰⁶

Este modelo administrativo creado a partir de Ley de Puertos¹⁰⁷, favoreció la modificación del marco legal, institucional y jurídico del acceso de la inversión privada a los puertos mexicanos. Así se permite la entrada de recursos económicos privados que promueven la competencia, eficiencia y calidad en los servicios portuarios.

4.2 Proceso de privatización

"Todo empezó con la requisa"¹⁰⁸ del puerto de Veracruz en 1991. En 1993 se modificó la Ley de Puertos. Y posteriormente, en enero de 1994 se modifica

¹⁰⁴ Es sociedad mercantil la que existe bajo una denominación o razón social, mediante el acuerdo de voluntades de un grupo de personas llamadas socios, que unen sus esfuerzos y capitales para la realización de un fin común de carácter económico con propósito de lucro. www.unamosapuntos.com/code6/demercantils.html

¹⁰⁵ Los puertos mexicanos en cifras 1992 – 1998. *Op. Cit.* P. 153.

¹⁰⁶ Nagorski. *Op. Cit.* P. 56.

¹⁰⁷ "La ley entró en vigor el 20 de julio de 1993, y derogó las normas que regulaban anteriormente la actividad portuaria, las cuales se hallaban contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El reglamento está vigente desde el 22 de noviembre de 1994." Zepeda, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho portuario Mexicano*. México. Editorial patrocinada por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A de C.V. 1999. P. 12.

¹⁰⁸ Requisición o requisa: El acto de toma de posesión que practica el Gobierno Federal de los bienes afectos a una vía general de comunicación para satisfacer el orden público mediante la prestación temporal de los servicios concesionados o permisionario. Zepeda, Jorge Antonio.

la Ley de Navegación, creándose en ese mismo año las Administraciones Portuarias integrales (API's).¹⁰⁹

En 1991 se incrementa la necesidad de buscar una estructura que de mayor competitividad a los servicios portuarios. Sin embargo, el proceso de privatización del sistema portuario mexicano se comienza a gestar en 1992 con la reestructuración y privatización de los puertos mexicanos, que persiguió los siguientes objetivos:

"Fortalecer el proceso de modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial de México.

Incrementar la eficiencia de los puertos a nivel internacional y a precios competitivos, para proporcionar un enlace más eficaz entre el transporte y el terrestre.

Promover el desarrollo industrial, comercial, pesqueros y turístico de los puertos, propiciando mayores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida de los trabajadores portuarios e incrementos en la productividad.

Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada, minimizando la utilización de fondos públicos."¹¹⁰

El proceso se llevó a cabo después de varios estudios técnicos que se realizaron dentro de los puertos mexicanos con la finalidad de lograr los

Introducción al Derecho portuario Mexicano. México. Editorial patrocinada por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A de C.V. 1999. P.148.

¹⁰⁹ Anda Gutierrez, Cuauthemoc. Los nuevos puertos mexicanos. México. Editorial Noriega. 1999. P.19.

¹¹⁰ Reestructuración Y Privatización Del Sistema Portuario Mexicano. Secretaria De Comunicaciones Y Transportes. Documento Preliminar 9 De Diciembre De 1992.

objetivos antes mencionados. Todo encaminado finalmente a la modernización del sector y a mejorar la posición económica, tecnológica y de eficiencia y calidad dentro del sistema portuario mexicano y de las actividades en él realizadas.

La creación de éste modelo administrativo estuvo bajo la responsabilidad de la Secretaría de Hacienda, la cual se encargó de coordinar un grupo de trabajo para las actividades de reestructuración y mejoramiento portuario. El grupo de trabajo se conformó por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Desarrollo Social, Secretaría de Marina, Secretaría de Pesca, Secretaría de Turismo, Secretaría Administrativa de Recursos Hidráulicos, Secretaría de la Reforma Agraria, Secretaría de Contraloría General de la Federación, Petróleos Mexicanos, Puertos Mexicanos (PUERTOMEX), Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT), Secretaría de Gobernación, la Procuraduría General de la República y la Secretaría de Salud. Quienes trabajaron conjuntamente en el diseño de reestructuración y modernización portuaria.

En 1992 México contaba con 73 puertos e instalaciones marítimas de las cuales 39 estaban en las costas del Océano Pacífico y las otras 34 en el Golfo de México y el Caribe. De estos eran 25 puertos de altura y 4 de cabotaje.

Puertos Mexicanos (PUERTOMEX) administraba 22 puertos y contaba con algunas subdelegaciones que se encargaban de cobrar los derechos y aprovechamiento portuario y el registro estadístico del tráfico de buques, carga y pasajeros. Dentro de estos puertos mexicanos existían nueve Empresas de Servicios Portuarios o llamadas ESP's, que posteriormente fueron liquidadas por mandato presidencial al igual que PUERTOMEX.

A principios de los 90's, en la anterior organización institucional de los puertos, existía una carencia de inversión, ausencia de competencia, una baja del comercio exterior marítimo y prácticas monopólicas con altos costos e ineficiencias. Todo ello impedía una productividad comercial, un centralismo gubernamental, una reducida participación del sector y una operación monopólica en la prestación de los servicios portuarios. Lo anterior atrajo altos

costos en el transporte, ineficiencia y baja calidad en el servicio. También un alto número de quejas por la enorme cantidad de trámites a realizar y la falta de coordinación entre las autoridades, los problemas y fallas de las empresas navieras, sus agentes y agencias aduanales.

Por tal razón, fue indispensable elaborar un Programa Integral de Modernización y de Fomento¹¹¹ con la finalidad de atraer la inversión e incrementar la participación de empresas mexicanas y apoyar las exportaciones mexicanas realizadas por vía marítima.

También se presenció un decremento en el tonelaje de los principales países navieros y la transferencia de éste a los países de "bandera de conveniencia", lo que representaba la falta de fomento en la Marina Mercante Nacional. Se aunaban la falta de un reconocimiento de instituciones financieras en la figura de hipoteca marítima (que es de los elementos más importantes del financiamiento de buques y comúnmente utilizada internacionalmente); y una creciente fuga de divisas, ya que prácticamente el 99% del comercio que se realizaba por vía marítima, se transportaba en barcos con bandera extranjera.

En el siguiente cuadro se puede apreciar cuales eran las responsabilidades en la regulación y coordinación de cada dependencia gubernamental involucradas en la administración de los puertos marítimos mexicanos.

DEPENDENCIA GUBERNAMENTAL	FUNCIÓN DE AUTORIDAD
SG	Control migratorio
SEMAR	Defensa de la soberanía, combate al narcotráfico y prevención y control de la contaminación de aguas marinas en los puertos y mar abierto.
SHCP	Control aduanal y presupuestal y fijación de derechos y aprovechamientos.
SEDESOL	Prevención y control de la contaminación de aire, agua y tierra. Dominio del patrimonio federal inmobiliario y uso del suelo.
SARH	Control fitozoosanitario.

¹¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Memoria 1988 - 1994. Op. Cit. P. 165

SCT	Autoridad global. Control y seguridad del tráfico marítimo. Fijación de tarifas.
SS	Inspección sanitaria de la tripulación y pasajeros.
SECOFI	Regulación en materia de comercio exterior.
SEPESCA	Permisos de pesca.

POLICIAS

Policia Federal de Caminos y Puertos	Seguridad de mercancías e instalaciones
Policia Judicial Federal	Combate al narcotráfico
Policia Fiscal	Control Fiscal
PUERTOMEX	Administración portuaria

FUENTE: Reestructuración y privatización del Sistema Portuario Mexicano. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1992. P.13.

En el anterior esquema portuario se daba la formación de cotos de poder, la fragmentación en la operación portuaria y serios problemas de coordinación. Lo cual era un gran inconveniente para el desarrollo de éste sector, que si bien es cierto que cada dependencia se encargaba de ver el punto de su especialización, esto impedía una intervención y un servicio más integral dentro de los puertos y la administración se hacía deficiente, y la responsabilidad se diluía.

Además " la excesiva regulación y la falta de coordinación entre las autoridades que intervienen en la actividad portuaria provocaban una segmentación innecesaria de la operación y elevaban los costos."¹¹²

Otro problema del anterior esquema portuario, era la tenencia de tierras, lo cual representaba un problema muy grande, debido a la irregularidad de las tierras dentro de los puertos y parques industriales portuarios por los rezagos administrativos, procesos judiciales complejos no finiquitados y a la falta de recursos para cubrir las indemnizaciones. La asignación de la tenencia de tierras

¹¹² Secretaría de Comunicaciones y Transportes El sector Comunicaciones y Transportes. 1994-2000. México 2000. P.177.

al FONDEPORT era de 15,440 hectáreas, de las cuales una tercera parte se encontraban en conflicto judicial.

En cuanto a las finanzas de los puertos, existían solamente cuatro fuentes de ingreso: el aprovechamiento y derechos derivados del uso de bienes del dominio público marítimo de almacenaje; las contraprestaciones por concepto de concesiones y permisos; tarifas por servicios públicos ofrecidos y la venta de terrenos de FONDEPORT.

Lo cual era una fuente de ingresos escasa y limitada, insuficiente para atraer desarrollo en los puertos y para invertir en los mismos. Por lo que se tenía la necesidad de buscar más fuentes de ingresos. La falta de recursos financieros para la modernización estructural y administrativa portuaria, agravó los problemas citados, haciendo necesaria la reconversión portuaria y la introducción de un nuevo esquema de administración.

En todos los puertos del país a partir de 1991 se aplicaron los derechos por concepto de puerto, muellaje, atraque y almacenaje. Los ingresos de PUERTOMEX cubrieron totalmente su gasto corriente y el 33% del gasto de inversión. Para evitar los subsidios cruzados que implicaba el sistema uniforme de derechos, la SHCP permitía fijar cargos diferenciados en cada puerto. De igual forma, SEPESCA, PUERTOMEX, y la SHCP estudiaban la forma de cobrar en los puertos (la actividad pesquera que no pagaban nada). Las inversiones de operación portuaria en terminales privadas debían pagar una contraprestación equivalente al 10% del valor del inmueble colindante por concepto de derechos.

4.3. La descentralización del sistema portuario y su nuevo esquema institucional

Con los estudios realizados dentro de los puertos mexicanos se analizan las carencias y deficiencias en los mismos, por lo que se propone una descentralización en la administración de los puertos del país. En julio de 1993 se logra introducir el nuevo esquema portuario en el cual se definen tres tipos de administración portuaria descentralizada:

1. Administración Portuaria Integral (API). Se establece dentro de la Ley de Puertos como figura jurídica, la cual tendría a su cargo la administración integral de los bienes y servicios de un puerto o un grupo de puertos
2. Administración Portuaria Autónoma Estatal (APAE). Tiene la responsabilidad de la administración integral, por entidad federativa, de aquellos puertos ya existentes, cuyo tamaño y situación financiera no justifique una API propia y que no estén integrados dentro de una API. Con la creación de la APAE se evita la existencia de un organismo dependiente del gobierno federal que administre los puertos cuando éstos no estén integrados a la propia API.
3. Terminales Especializadas de Servicio Particular y Marinas Turísticas. Las terminales especializadas de servicio particular y las marinas turísticas que se encuentran fuera del ámbito territorial de las API's o APAE's seguirán operando a cargo de una administración privada o paraestatal bajo el régimen de concesión, sin formar parte de las administraciones portuarias autónomas.¹¹³

Estos tres nuevos modelos administrativos pretendían ofrecer nuevas fuentes de desarrollo y beneficio económico. Primeramente, favorecen la descentralización de la organización de dicho sector, que sólo traía rezagos, ineficiencias y carencias. Al cambiar la forma de administrar los puertos y permitir la entrada de la inversión privada, se logra avanzar en cuanto a desarrollo, calidad y tecnología.

Las figuras jurídicas de la API y de la APAE, están conformadas como sociedades mercantiles. La API, podrá tener la mayor participación accionaria bajo la responsabilidad del Gobierno Federal, los gobiernos estatales, los municipios o la iniciativa privada. Por el contrario, la APAE tendrá la mayoría accionaria a cargo del gobierno estatal (inicialmente el Gobierno Federal apoyó a

¹¹³Reestructuración Y Privatización Del Sistema Portuario Mexicano. Op. Cit. P.17

cada administración en el inicio de la nueva operación integral del puerto). Mientras que las terminales especializadas de servicio particular y las marinas turísticas operarían a cargo de una administración privada o paraestatal.

En una etapa inicial las API's y las APAE's se constituyeron como sociedades mercantiles, en las que el Gobierno Federal tuvo el 100% de las acciones. Posteriormente las acciones de cada API fueron adquiridas por los gobiernos estatales y municipales y por el sector privado. Por lo que el Gobierno Federal transfirió el 100% de las acciones a los gobiernos de los estados y se prosiguió a invitar al sector privado y a los gobiernos municipales. Así se promovió la participación en la prestación de servicios portuarios, en tanto que seguía la operación de las Empresas de Servicios Portuarios ESPs.

4.4 Concesión

Para que los terceros o particulares actualmente tengan acceso al uso de las instalaciones dentro de las APIS, tienen que tener una concesión¹¹⁴ parcial de derechos y obligaciones,¹¹⁵ para la habilitación parcial de parte del recinto portuario de dominio público federal título que se obtiene mediante un concurso¹¹⁶ o licitación pública, con tiempo de hasta por 50 años con una prórroga de plazo semejante, tan pronto concluya el primer período.¹¹⁷

En el artículo 7 de la Ley de Navegación y en el artículo 5 de la Ley de Puertos, se menciona que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, bajo la supervisión del Ejecutivo Federal, es la encargada de otorgar las concesiones para la construcción, explotación y operación de las vías navegables y los permisos de servicios portuarios y la habilitación de puertos y terminales, ya

¹¹⁴ Concesión: El acto administrativo, discrecional y potestativo, por el cual el Gobierno Federal confiere a los particulares el derecho de usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público. En Introducción al Derecho portuario Mexicano p.144.

¹¹⁵ Cesión parcial de derechos y obligaciones: El contrato por virtud del cual el administrador integral de un puerto habilita a terceros, sea para operar una terminal, instalación o marina, o bien para prestar los servicios portuarios y conexos. *Idem* p.144.

¹¹⁶ Concurso: El procedimiento por el cual se escoge a la persona física o moral a quien, por haber hecho las mejores ofertas técnica y económica, se asigna una concesión o un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones. Se le suele llamar "licitación.". *Idem* pagina 145.

¹¹⁷ Rodríguez Ortega, Evelyn Eugenia. Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México, México. ITAM. 1999. P.240.

sean públicas, al tener la obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante; o particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato.

Las concesiones sólo se dan a sociedades mercantiles mexicanas, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Puertos, y el titular es llamado Administrador portuario. Las demás concesiones y permisos, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanas. La participación de la inversión extranjera, estará a cargo de la ley de inversiones extranjeras.

La concesión incluye la prestación de servicios portuarios, y como lo mencionamos anteriormente, se da hasta por un plazo de 50 años, ello dependiendo del proyecto y del monto de la inversión, y ésta tendrá una prórroga de un tiempo semejante, es decir de hasta 50 años más, siempre y cuando ésta se solicite durante la última quinta parte del período de vigencia y un año antes de la conclusión de la concesión. La propia Secretaría será quien fijará los requisitos y dará una solución en un plazo no mayor de 120 días naturales a partir de la fecha de petición.

Las concesiones se dan mediante un concurso público o a petición de la parte que acredite el interés de obtenerla. Las propuestas se presentan en un sobre cerrado, el cual se abre en presencia de todos los participantes. Las convocatorias se publican en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación y en una entidad federativa. En las bases de este concurso se toma en cuenta la contraprestación ofrecida, la calidad de los servicios, la inversión comprometida, el volumen de operación, los precios y las tarifas a los usuarios, entre otros. Cuando no se cumplan con las bases, se declarará desierto el concurso y se hará otra convocatoria.

Podrán participar uno o más interesados que demuestren solvencia moral y económica, la capacidad técnica, administrativa y financiera, más otros requisitos que imponga la Secretaría, quien posteriormente dará a conocer el fallo y el porque de la resolución, dando las razones a las solicitudes desechadas. Y en los 10 y 15 días posteriores a las resoluciones, se presentaran las inconformidades si estas existiesen.

En el título de concesión se informarán los fundamentos legales y motivos de la misma, haciendo la descripción de los bienes, obras e instalaciones, el compromiso del dragado, navegación y señalamiento marítimo, los programas de construcción, expansión y modernización. Informando así la vigencia, garantías, póliza de seguro de daños a terceros y las posibles causas de revocación de la licitación.

Las concesiones terminan cuando se vence el plazo establecido y no hubiese una prórroga. Con la renuncia del titular, por una revocación, por un rescate, por desaparecer el objeto de la finalidad de la concesión, y por la quiebra, liquidación o extinción de la persona moral o la muerte de la persona física.

De acuerdo al artículo 33 de la Ley de Puertos, las concesiones podrán ser revocadas por motivos como: no cumplir con el objeto, obligación y condiciones establecidas en el contrato; no ejercer los derechos o permisos otorgados, interrumpir la operación; reincidir en la aplicación de las tarifas superiores aplicadas a los usuarios; no cumplir con las indemnizaciones; por ceder, hipotecar, gravar o transferir la cesión; no conservar y mantener en buen estado las instalaciones; modificar o alterar el objeto de operación; no cubrir las contraprestaciones al Gobierno Federal y por no cumplir con la garantía o incumplir las obligaciones o condiciones establecidas.

Cuando se soliciten ampliaciones de las terminales, éstas no podrán exceder del 20 % del total de la concesión otorgada.

En el caso de ser puertos sin Administración Portuaria Integral, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, designará una unidad administrativa federal para que responda por la gestión de dicho puerto.

Con las licitaciones se busca obtener:

- La Cesión parcial de derechos de uso, aprovechamiento y explotación de las terminales de contenedores y de las instalaciones de usos múltiples. Y,
- La venta de los equipos necesarios para la operación de cada terminal.

Los objetivos de las licitaciones son:

- Fomentar la participación privada en la operación y en la presentación de servicios portuarios.
- Aumentar la eficiencia y propiciar el crecimiento en la actividad portuaria.
- Propiciar la libre competencia y eliminar exclusividades y en la operación y prestación de servicios en los puertos.
- Vincular la modernización portuaria con las políticas de promoción del desarrollo regional y conservación de las fuentes de empleo.¹¹⁸

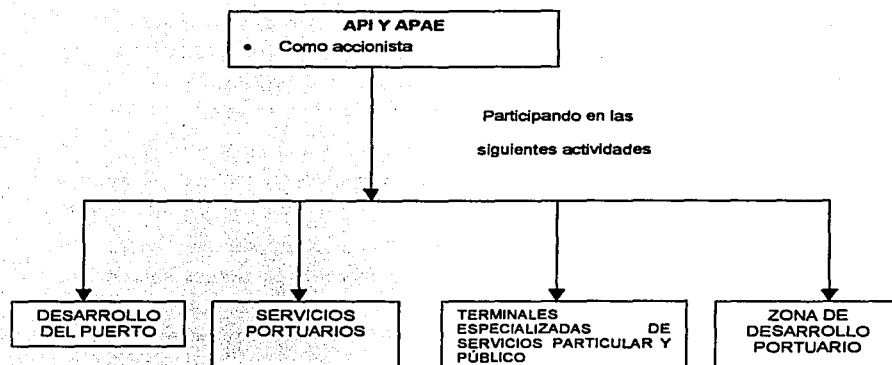
4.5 Autosuficiencia Económica

Las APIs y las APAEs son financieramente autónomas por lo que ellas mismas establecen los mecanismos para tal efecto.

En un inicio se recibieron ingresos semejantes al monto de los recursos equivalentes a los derechos y aprovechamientos que recaudaba el Gobierno Federal por concepto de administración portuaria, incluyendo los correspondientes a las concesiones ya existentes en los puertos; ingresos derivados de contratos de renta y operación, así como de la venta de activos propios; y posteriormente del cobro de los servicios que la API o la APAE brindarían directamente a los usuarios del puerto.

Los ingresos en un inicio salieron de lo recaudado por el Gobierno Federal. Posteriormente de la renta, la operación y de los servicios prestados en cada una de las administraciones. Representando un comportamiento financiero óptimo, evitando así que se diera un desperdicio de recursos económicos. Además de que los gastos realizados cubrieron las necesidades básicas de cada administración.

En cuanto a la entrada de la participación del sector privado, ésta se presenta así: en forma de accionista en cada una de las API's (mayoritario o minoritario) o como inversionista de terminales especializadas y parques industriales u operador de servicios dentro de los puertos.



EJEMPLO

Mantenimientos	Maniobras	Graneles	Industrias
Dragado	Suministro de combustible	Contenedores	Almacenaje
Construcción de Infraestructura básica	Almacenaje	Líquidos	Industrias pesqueras
	Pilotaje	Marinas Turísticas	
	Pesaje	Terminales cruceros	
	Remolque		
	Telecomunicaciones		

En esta gráfica y en la tabla observamos que cuando se participa como accionista en la API o APAE se tiene la responsabilidad de actuar en distintas actividades ya sea dentro del puerto o terminal portuaria. Esto representa una intervención sumamente activa dentro del sector, lo que significa también una garantía.

¹¹⁸ Schiaffini Tovar Rossana. *La apertura comercial y su impacto en el sector portuario y transporte marítimo 1992-1994*. México. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Economía. 1996. 132 p.

Estos cambios fueron parte de una estrategia de reestructuración del sistema portuario nacional, en la cual se buscó fomentar la competencia entre cada uno de los puertos y dentro de los mismos puertos, así como entre empresas prestadoras de servicios portuarios.

Cada una de las API's tiene la responsabilidad de la administración integral de los bienes y servicios del puerto y cuenta con autonomía en la gestión, técnica y financiera.

Los órganos básicos del gobierno en las administraciones son los establecidos dentro de la ley de sociedades mercantiles. Las API's y APAE's están involucradas en todas las cuestiones relacionadas a la administración, pero la supervisión de las administraciones es por parte del gobierno.

Se creó la Comisión Consultiva del Puerto¹¹⁹, con representantes de los gobiernos estatales y municipales, las cámaras regionales de la industria y comercio, usuarios, sindicatos y la propia administración del puerto. Esta comisión realiza reuniones periódicas para hacer la promoción del desarrollo en el puerto. Además busca reglas de operación y tarifas, y de ver todo asunto que lleve a mejorar las condiciones de las mismas. En las API's con mayoría accionaria privada se tienen mecanismos de participación local o regional.

4.6.Las Funciones de las APIS

Las API's tendrán las siguientes funciones:

1. Desarrollo General del Puerto. Formular los planes para el desarrollo del puerto e introducir periódicamente los cambios necesarios para responder a las necesidades de tráfico portuario y desarrollo integral portuario.
2. Administración de tierra e infraestructura. Siendo la administración del uso y aprovechamiento de la tierra y la infraestructura portuaria: recinto portuario, y zona de desarrollo portuario; parques industriales portuarios; obras e instalaciones de servicio público. Teniendo la responsabilidad de que se construya y mantenga la infraestructura básica de uso común de escolleras,

¹¹⁹ Anda Gutierrez, Cuauthemoc. Los nuevos puertos mexicanos Op. Cit. P.77.

canal de acceso y dársenas, señalamiento marítimo, acceso a la red de transporte terrestre.

3. Contratar la Operación de terminales y la Prestación de Servicios Portuarios:
 - 3.1 Contratar con empresas privadas y/o paraestatales el uso de terrenos del recinto portuario y rentar o vender los de la zona de desarrollo portuario de acuerdo a las condiciones establecidas en el título de concesión correspondiente.
 - 3.2 Contratar la explotación de instalaciones ya existentes con empresas privadas.
 - 3.3 Autorizar la prestación de servicios dentro del recinto portuario a empresas privadas mediante contratos donde se establezcan las condiciones de explotación.
 - 3.4 Las API's que sean mayoritariamente públicas, operarán terminales o prestarán servicios portuarios directamente sólo en caso de no existir otras empresas privadas interesadas.
4. Parques Industriales Portuarios. Desarrollar parques industriales en terrenos destinados a este efecto en forma directa o mediante la participación de empresas privadas.
5. Coordinación y Supervisión:
 - 5.1 La formulación de reglas de operación y seguridad del puerto en coordinación con los operadores, usuarios y autoridades representadas en el puerto.
 - 5.2 Supervisar que las empresas privadas operadoras de terminales y prestadores de servicios portuarios cumplan con las condiciones de eficiencia, seguridad y trato equitativo a usuarios establecidas en los contratos y en las reglas de operación del puerto, y en su caso, aplicar las penalizaciones convenidas.
6. Realizar actividades de promoción del puerto.¹²⁰

Las funciones antes mencionadas enumeran las diversas responsabilidades de las API's. Se tiene la responsabilidad de velar por el desarrollo del puerto, de ver el buen funcionamiento de la infraestructura, de las operaciones realizadas dentro del mismo y de la prestación de los servicios.

Estas actividades ilustran el grado de autonomía que posee cada API. Lo cual a su vez representa una enorme responsabilidad de cada administración de obtener un amplio desarrollo portuario.

Dentro del programa de reestructuración y privatización se conformó un equipo de trabajo, responsable de los siguientes asuntos:

NOMBRE DEL GRUPO	COORDINADOR	OBJETIVO BASICO
Grupo Económico Institucional	PUERTOMEX	Diseñar un nuevo esquema de organización institucional del sistema portuario, desarrollar los planes maestros de los puertos y conducir el programa de privatización.
Grupo Legal y de Desregulación	SCT/SECOFI	A partir del nuevo marco de organización institucional realizar los ajustes correspondientes en materia legal y de desregularización.
Grupo de Asuntos Laborales	STPS	Revisar los aspectos laborales para adecuarlos al nuevo marco institucional.
Grupo de Regularización en Materia de Tierras	SEDESOL	Conocer la situación prevaleciente en materia de tenencia y uso de los terrenos portuarios, (incluyendo la zona federal y FONDEPORT), y definir estrategias de regularización.

FUENTE: Reestructuración y privatización del Sistema Portuario Mexicano. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México. 1992. P.30.

¹²⁰ Ley de puertos. Publicada en El Diario Oficial de la Federación, El 19 de julio de 1993.

El trabajo del nuevo marco legal del sistema portuario se dividió en etapas. En la primera, se buscó la definición conceptual del esquema de organización institucional, analizando con detalle las experiencias institucionales propias y las de otros países. En abril de 1993 el nuevo proyecto de Ley quedó bajo las manos del Congreso. La SCT y SECOFI revisaron la legislación en materia de navegación y comercio marítimo y en abril de 1993 quedó el proyecto integral de la Ley de Vías, Puertos y Comercio Marítimos.

4.7 Facultades de la SCT en materia portuaria

1. Formular las políticas y programas de fomento del sistema portuario nacional y el transporte marítimo en coordinación con los del transporte terrestre.
2. Formular las declaratorias de habilitación de puertos y definición de los recintos portuarios, así como las normas para su uso y aprovechamiento.
3. Otorgar la concesión para administraciones portuarias autónomas, terminales portuarias especializadas y marinas turísticas, así como registrar a los operadores de servicios portuarios.
4. Supervisar el cumplimiento de compromisos de expansión y operación eficiente a tarifas competitivas y trato equitativo a los usuarios de los puertos.
5. Regular y fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.
6. Normar y vigilar por la seguridad marítima y la navegación.¹²¹

4.8 La inversión Privada

La inversión privada que entra a cada API es inversión canalizada en:

- ❖ **Terminales:** Prácticamente todas las de usos múltiples y de contenedores son operadas por empresas privadas.
- ❖ **Maniobras:** En los principales puertos del país, los usuarios pueden elegir entre dos o más empresas maniobristas.

¹²¹ Reestructuración y privatización del Sistema Portuario Mexicano. Op. Cit. P. 30

- ❖ **Servicios Complementarios:** Más de 630 empresas sujetas a contratos celebrados con las APIS, prestan los servicios de remolque, avituallamiento, lanchaje, suministro de combustible, recolección de basura, reparación a flote de embarcaciones y reparación de contenedores, entre otros, se permite la libre entrada de prestadores de servicios, siempre que cubran los requisitos mínimos de equipamiento, productividad y calidad en el servicio.
- ❖ **Nuevas Instalaciones:** La inversión del sector privado entre 1995 y 1998 fue superior a los 3,609 millones de pesos en terminales e instalaciones especializadas para el manejo de carga general, contenedores, productos químicos y petroquímicos, graneles y fluidos, así como equipos y sistemas más modernos. Existen además, compromisos de inversión por más de 940 millones de pesos para el período 1999 – 2000.¹²²

Esto representó la entrada de infraestructura con tecnología de punta que permitió que los puertos comerciales incrementaran su capacidad en más de un 53% al pasar de 58.9 millones de toneladas en 1993 a 90.3 millones de toneladas en 1998, lo cual es un ejemplo del incremento en la eficiencia.

Los volúmenes de carga total manejados en los puertos, presentaron una tasa media anual de 8.3% entre 1995 y 1998 lo que fue tres veces superior al período de 1990–1995. La carga comercial presentó un aumento anual en el período de 1995–1998 de un 14.6%, 1.7 veces mayor que en el período anterior. Como se puede observar en las siguientes tablas y gráficas.

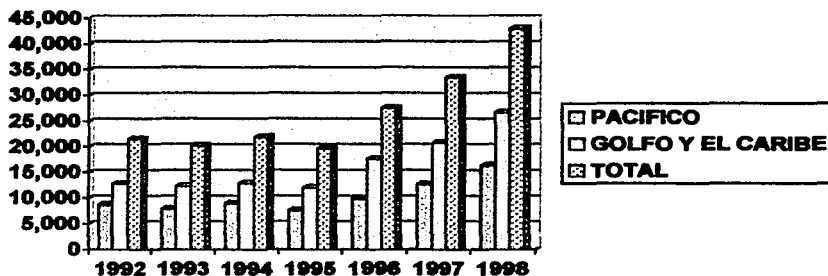
Movimiento de importaciones por puerto
Miles de toneladas

Litoral/ Puerto	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Pacífico	8,717	7,923	9,020	7,650	9,901	12,712	16,356
Golfo y el Caribe	12,803	12,318	12,899	12,046	17,632	20,740	26,659
TOTAL	21,520	20,241	21,919	19,697	27,533	33,452	43,015

Fuente: Puertos mexicanos en cifras 1992-1998. SCT. Pagina 102

¹²² México: cada puerto, una oportunidad. Sistema Portuario Nacional, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México. 32p.p.

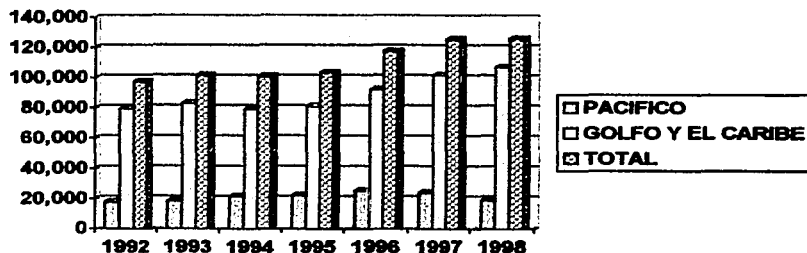
Gráfica sobre el movimiento de importaciones por puerto.

Movimiento de exportaciones por puerto
Miles de toneladas

Litoral/ Puerto	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Pacífico	17,963	18,645	21,619	22,388	25,410	23,949	19,205
Golfo y el Caribe	79,501	83,043	79,137	80,967	92,188	101,622	106,847
TOTAL	97,464	101,688	100,756	103,355	117,598	125,571	125,852

Fuente: Puertos mexicanos en cifras 1992-1998. SCT. Pagina 104

Gráfica sobre el movimiento de exportaciones por puerto.



El tráfico de contenedores se registró un incremento en la tasa media anual del 21% lo que representó un 33 % superior que en el periodo de 1990-1995. En 1998 por primera vez en México se superó el millón de TEU'S manejadas.

Los servicios de transporte permiten que las 20 líneas regulares de transporte marítimo más importantes del mundo arriben a nuestros puertos y que el comercio exterior de México cuente con la operación regular, quincenal o semanal de más de 110 líneas navieras que enlazan a nuestros puertos con 108 países de los cinco continentes.

Las tarifas dentro de los puertos han logrado ser más competitivas y eficaces, gracias a la transformación portuaria. Las tarifas por maniobras de contenedores son menores de las que se aplican a puertos internacionales competitivos como Houston, Los Angeles o Long Beach. Lo cual permite que los puertos mexicanos sean más atractivos y reciban cargas que antes manejaban el extranjero.

4.9. Plan Maestro

Cada administración tiene la obligación de crear y poner en marcha un Plan Maestro por cada Administración Portuaria Integral.

Este plan maestro esta basado en estudios de consultoría maestra; dragado; puertos pesqueros; puertos petroleros; puertos turísticos; coordinación de autoridades federales; control de tráfico marítimo (radiocomunicación); estudio Macro del sistema portuario en función de las cadenas de transporte; análisis de concesiones; servicio de remolcage; servicio de pilotaje; estructura tarifaria; estrategia fiscal; sistema de preclasificación de compradores; aspectos laborales y salariales; terminales graneleras y almacenes en los puertos; modelo de valuación, y finalmente de la infraestructura naval militar.

La Secretaría de Marina ésta encargada de definir la importancia y la necesidad de la infraestructura de cada API. La Secretaría de Pesca, de Agricultura y de Turismo, así como PEMEX participan en los estudios correspondientes. Se tiene contacto con los usuarios actuales y potenciales,

operadores, sindicatos y autoridades locales y estatales con objeto de determinar las mejores opciones de desarrollo para cada puerto.

4.10 La API y su legislación

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es quien se encarga de regular este modelo con la Legislación Marítimo Portuaria que esta en La Ley de Puertos, el Reglamento de la Ley de Puertos y la Ley de Navegación, con la supervisión de la Dirección de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Dirección General de Puertos.

En el Artículo primero, la Ley de Navegación, menciona que "es objeto de esta ley regula las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la Marina Mercante Mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo a excepción de las navegaciones militares de la Secretaría de Marina".¹²³ Así mismo, ésta autoridad marítima radica en el ejecutivo federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de las capitanías de puerto que tiene cada puerto habilitado con una jurisdicción territorial delimitada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la secretaria de Desarrollo Social.

En la Ley de Puertos el Capítulo V hace referencia a la Administración Portuaria Integral.

"Artículo 38.- Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienda en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una

¹²³ Legislación marítimo portuaria. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Coordinación General de Puertos y marina Mercante. México. 1998.149 p.

sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

Artículo 39. -La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 40. - Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a las administraciones portuarias:

I.- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;

II.- Usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;

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

IV.- Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;

V.- Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;

VI.- Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas de puerto;

VII.- Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;

VIII.- Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;

IX.- Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsitos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.

X.- Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que se realicen, y

XI.- Proporcionar la información estadística portuaria.

Artículo 41. - El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

I.- Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y

II.- Las medidas y provisiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.*¹²⁴

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste, serán elaboradas por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Este, deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las operaciones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano.

Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días a partir de que la Secretaría lo solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha omitido la opinión respectiva, se entenderá como favorables. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo

¹²⁴ Legislación marítimo portuaria. Op. Cit. P.

portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no autorizadas.

Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

Artículo 42. - Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatales y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente de la entidad federativa que corresponda.

Artículo 43. - La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo no mayor de 30 días al presidente de la comisión, quién podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.¹²⁵

Dentro del Reglamento de la Ley de Puertos esta el Capítulo VI que hace referencia a la Administración Portuaria Integral. Dentro de los artículos 31 al 38, donde se hace mención a las reglas a someterse del director general de la administración portuaria integral, los requisitos necesarios a los que debe someterse; las obligaciones y características de los contratos de los prestadores de servicios.

¹²⁵ Legislación Marítima Portuaria. Op. Cit. P.

Es indispensable hacer notar que estas leyes surgidas en 1993 y 1994, dentro del proceso de reestructuración del Sistema Portuario Nacional, establecieron un nuevo cambio dentro del régimen jurídico de la organización institucional de los puertos del país. Lo cual trajo inicialmente grandes beneficios, ya que ayudó a la modernización que era necesaria desde los principios de los noventas por el cambio de sistema económico. Este nuevo modelo administrativo representa un desarrollo integral de la infraestructura y servicios necesarios, de igual manera proyecta un ambiente propicio para promover el asentamiento de terminales e instalaciones industriales en apoyo al comercio nacional e internacional vía marítima.

Además de que al cambiar el modelo administrativo portuario, se buscaba garantizar la minimización del uso de recursos fiscales; la aplicación de un criterio de rentabilidad económica de las inversiones; el impulso de la competitividad en un contexto de globalización en el transporte marítimo internacional de mercancías; la reducción de los controles a los que se hallan sometidas las unidades administrativas de las dependencias gubernamentales involucradas en la gestión portuaria; y la creación de un ambiente de sana competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos.

CONCLUSIÓN

Como hemos visto a lo largo de éste capítulo, en una etapa inicial de modernizar el sistema marítimo portuario, se vieron algunos beneficios en el sector y en el desarrollo de México. Sin embargo, es necesario mencionar que todavía hace falta un mayor desarrollo en cada uno de los puertos para que el país pueda alcanzar un amplio y eficaz desarrollo.

En un principio el sistema estaba centralizado, ya que el Gobierno Federal era el encargado de velar por todo asunto relacionado a los puertos, desde la administración hasta la inversión. Ello representaba un monopolio por parte del Gobierno, lo cual representaba rezagos por la insuficiencia de recursos económicos y no permitía que éste avanzara, no ofrecía garantía en la calidad de los servicios portuarios y mucho menos brindaba tecnología de punta.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS
PORTUARIOS

Aunque actualmente el monopolio lo tienen algunas empresas privadas dentro de los puertos, muelles y terminales, y ya no el gobierno.

También podemos mencionar que ahora hay una entrada muy fuerte de la inversión privada y que aunque permite que se alcance un mejor nivel productivo que en el pasado, éste todavía es insuficiente. Esta inversión privada, permite que se reinvierta en el sector, lo que es benéfico y además es una enorme entrada de recursos económicos lo cual es un factor fundamental.

A partir de ésta reestructuración y privatización se observó un crecimiento en el comercio exterior del país, el cual todavía esta en camino de ser mejor. La entrada de inversión en los puertos, ha permitido acrecentar sus instalaciones y atraer tecnología, lo cual atrae desarrollo, sin embargo, esto no se da en todos los puertos.

Hay más entrada y salida de mercancías, aumentando cifras dentro de la economía mexicana, pero todavía se presentan casos de estadías muy grandes en los mismos que no permite un mejor y mayor manejo de las mercancías.

CAPITULO 5. Limitaciones y aspectos negativos de la privatización de los puertos.

5.1 Limitaciones

La industria del transporte ha cambiado drásticamente durante las pasadas décadas. Se han introducido significativas reformas en el sector, caracterizadas por la desregulación, la descentralización de autoridades portuarias y la privatización de servicios portuarios. Por lo cual podría ser esperado que la introducción de nuevas tecnologías a través de la inversión del sector privado, y diferentes prácticas gerenciales implementadas por las reformadas autoridades portuarias, atrajera una nueva era para el conjunto portuario, mejorando sustancialmente el tradicional papel que los puertos han jugado en la cadena de transporte del país.

Podría ser pensado que la privatización haría más fácil o al menos factible la introducción de nuevas tecnologías dentro de los mismos; sin embargo, esto también trae consigo nuevos riesgos respecto de los cuales los operadores de terminales y autoridades portuarias han tenido que adoptar medidas apropiadas para enfrentarlos.

México hoy en día afronta serias deficiencias en materia de infraestructura portuaria. De tal manera que el rezago en esta materia, la casi nula inversión del gobierno en este sector y su necesidad de recursos, ha hecho que prácticamente los puertos se pongan a remate. A partir de 1998 los puertos afrontaron una crisis debido a que las expectativas de modernización no son cumplidas en su totalidad como se había pretendido con la privatización y la entrada de la inversión privada.

Desde principios de los años 90's se llevó a cabo la privatización en los puertos y litorales mexicanos, pero todavía se está ante la difícil tarea de hacerlos competitivos y eficientes, por la crisis financiera que vive el país y el modelo neoliberal introducidos desde la presidencia de Miguel de la Madrid hasta el gobierno de Zedillo.

Por tanto, la privatización es una política peligrosa por sus principios concentradores y desnacionalizadores. No hay duda de la importancia estratégica que tienen empresas y organismos como los puertos, que

constituyen campos de actividad exclusiva del estado, cuya administración, aprovechamiento y conservación deben ser de interés para la soberanía de la nación, pues conciernen a recursos no renovables y vinculados a la seguridad nacional, son servicios públicos esenciales y constituyen la infraestructura fundamental para el desarrollo de otras actividades de la economía y de la sociedad en su conjunto.

Las privatizaciones se han realizado como un mecanismo económico sustentado en reformas jurídicas para contrarrestar la caída en la tasa de ganancia del capitalismo y de sus agentes operadores (las grandes empresas, los capitales bancarios y financieros, y los dueños de los medios de producción) en el contexto de la crisis global de este modo de producción o sistema económico. Sin embargo, las rentabilidades obtenidas en estos procesos de privatización no se asocian al aumento de la capacidad de producción, pues se ha observado que paralelamente se instrumentan operaciones de fusiones y adquisiciones para constituir monopolios a costa del deboramiento de otras empresas tras la compra de sus acciones y capital.¹²⁶

Con el aumento en la capacidad productiva se reactivaría positivamente el ciclo económico con estabilidad y equilibrio al instrumentarse mayores fuentes de empleo y aumento en los salarios, lo cual impulsaría un incremento en el consumo de satisfactores y un aumento en los precios como consecuencia; llevando a una mayor necesidad de producción que implicaría que exista mayor crédito (mismo que será utilizado para incentivar la producción), las tasas de interés aumentarán por la demanda de este crédito, pero al final existirá mayor inversión

En este contexto de aguda crisis de la economía global, los procesos de privatizaciones, fusiones y adquisiciones tienden a una mayor concentración y centralización del capital y de la riqueza en pocas manos o firmas empresariales, y al mismo tiempo se propicia el aumento en las desigualdades sociales. Con estos procesos y transacciones se ha transitado de los monopolios estatales a los monopolios privados. Las privatizaciones se dieron en el contexto de fortalecimiento, consolidación y expansión de los grupos económicos

¹²⁶ Arturo Guillén, "Balance de la privatización en México". México 1996.

constituyen campos de actividad exclusiva del estado, cuya administración, aprovechamiento y conservación deben ser de interés para la soberanía de la nación, pues conciernen a recursos no renovables y vinculados a la seguridad nacional, son servicios públicos esenciales y constituyen la infraestructura fundamental para el desarrollo de otras actividades de la economía y de la sociedad en su conjunto.

Las privatizaciones se han realizado como un mecanismo económico sustentado en reformas jurídicas para contrarrestar la caída en la tasa de ganancia del capitalismo y de sus agentes operadores (las grandes empresas, los capitales bancarios y financieros, y los dueños de los medios de producción) en el contexto de la crisis global de este modo de producción o sistema económico. Sin embargo, las rentabilidades obtenidas en estos procesos de privatización no se asocian al aumento de la capacidad de producción, pues se ha observado que paralelamente se instrumentan operaciones de fusiones y adquisiciones para constituir monopolios a costa del deboramiento de otras empresas tras la compra de sus acciones y capital.¹²⁶

Con el aumento en la capacidad productiva se reactivaría positivamente el ciclo económico con estabilidad y equilibrio al instrumentarse mayores fuentes de empleo y aumento en los salarios, lo cual impulsaría un incremento en el consumo de satisfactores y un aumento en los precios como consecuencia; llevando a una mayor necesidad de producción que implicaría que exista mayor crédito (mismo que será utilizado para incentivar la producción), las tasas de interés aumentarán por la demanda de este crédito, pero al final existirá mayor inversión

En este contexto de aguda crisis de la economía global, los procesos de privatizaciones, fusiones y adquisiciones tienden a una mayor concentración y centralización del capital y de la riqueza en pocas manos o firmas empresariales, y al mismo tiempo se propicia el aumento en las desigualdades sociales. Con estos procesos y transacciones se ha transitado de los monopolios estatales a los monopolios privados. Las privatizaciones se dieron en el contexto de fortalecimiento, consolidación y expansión de los grupos económicos

¹²⁶ Arturo Guillen, "Balance de la privatización en México". México 1996.

concentrados a costa del debilitamiento y estrangulamiento del Estado con la intención de detener la caída en la tasa de ganancia. ¹²⁷

Es por ello que hoy en día, en los puertos se presentan problemas de agentes de comercio exterior en el sector portuario como: excesivos costos de almacenaje, regulación de los puertos, arbitrariedad al servicio de pilotaje en la entrada y salida de buques, escaso calado en muelles ante la construcción de barcos de mayor tonelaje, puertos caros que elevan el flete, escasez de combustible y señalización que evita la operación las 24 horas, trámites aduanales uniformes y la legislación aduanal "Estricta en demasía" ¹²⁸

Es importante hacer mención de que aunque se pensaba que alentar la inversión privada tendría el objeto de disminuir decisiones centrales por parte de autoridades centrales y continuar resultando muy positivo, después de 1998 se noto que esto no es lo único para resolver el problema. ¹²⁹

De existir monopolios públicos se convirtieron en privados lo que atrae aspectos negativos en los costos sociales. Como ejemplo de ello mencionamos a Carlos Salinas y su llamado Grupo Compacto ¹³⁰

El gobierno de Zedillo decidió malbaratar 22 puertos al capital foráneo, de lo que obtuvo 500mdd, ya que se abrieron al 100% al capital extranjero, por lo que las tarifas en los precios se dispararon el 50% con privatización en perjuicio de la competitividad de importaciones y exportaciones nacionales tarifa dolarizar.

¹³¹

Otro problema que en la actualidad se ha presentado en los puertos, es el registro de la saturación de mercancías en los mismos. Como ejemplo más reciente podemos mencionar el siguiente caso.

¹²⁷ Schiaffini Tovar Rossana. La apertura comercial y su impacto en el sector portuario y transporte marítimo 1992-1994. México. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Economía. 1996. 132 p. pagina 62.

¹²⁸ Schiaffini Tovar Rossana. La apertura comercial y su impacto en el sector portuario y transporte marítimo 1992-1994. México. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Economía. 1996. 132 p.

¹²⁹ Becerril Isabel. "Ahora la IP pide unidad para avanzar en la modernización." En: El Financiero 20 de enero de 1995. P.24

¹³⁰ León José Luis. "México ¿Salida Política para la crisis neoliberal? En: El Financiero 20 enero de 1995. P.26 A.

¹³¹ Tristán Georgina. "Precio justo a laos puertos mexicanos, exigen importadores y exportadores" En: El Financiero 24 enero del 1995 p.23.

En octubre del presente año 2002 se registró una saturación por buques que llegaron de Asia. La SCT se encargó de buscar el lugar en donde resguardar las mercancías que se transportaban. Se pretendió canalizarlas en el puerto de Manzanillo o cualquier otro puerto que contará con ferrocarril como Salina Cruz, Coatzacoalcos y de ahí enviarlas a Houston y Corpus Cristy. Sin embargo se analizó la capacidad del puerto, Manzanillo solo tenía la ocupación para barcos con 16 mil TEU's y para contenedores de 20 pies, Ensenada tiene la capacidad para recibir 6 mil TEU's, Lázaro Cárdenas 10 mil TEU's, Topolobampo y Mazatlán 137 mil 700 y 84 mil metros cuadrados incluyendo patios y bodegas. Esto representa que actualmente existe una gran insuficiencia en infraestructura portuaria lo que impide cumplir con estándares internacionales.¹³²

Otro problema es la falta y el envejecimiento de la Marina Mercante "el presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAINTRAM) advirtió que la flota mexicana es cada día más reducida y vieja"¹³³

Actualmente se requiere sustituir y dar mantenimiento a la Marina Mercante Mexicana, ya que hay grandes rezagos en comparación con Estados Unidos y Canadá, socios del TLCAN. La Marina Mercante Mexicana tiene un envejecimiento y rápido desabanderamiento, más la generación de fugas de capital, desempleo y merma de la seguridad nacional. Por problemas financieros falta un entorno más propicio para el transporte marítimo en materia fiscal y financiera por la paralización de la inversión y la desaparición de empresas.¹³⁴

De 175 buques que en 1998 navegaron en aguas mexicanas, 173 izaban banderas de otros países (y sólo en ese año se pagaron 3,500 millones de dólares en fletes a embarcaciones extranjeras), los únicos dos buques nacionales que surcaron los océanos movieron menos del 2 por ciento de las mercancías que anualmente entraron y salieron del país contando con 235 millones de toneladas. Siendo que México cuenta con 11 mil 500 kilómetros de litorales se sufre una sangría de divisas cerca de los 15 mil millones de dólares.

¹³² Yamashiro Celina. "A todo vapor la movilización de mercancía marítima en México". En: El Financiero 10 de octubre de 2002.

¹³³ Tristán Georgina. "En peligro de naufragar la flota mexicana". En: El Financiero 14 junio de 1995 p.21.

¹³⁴ Arellano Melchor. "Panorama incierto de marinas turísticas". En: El Financiero 13 de septiembre de 1995. P.16.

Desde 1982 Miguel de la Madrid quito los incentivos a las empresas navieras y en 1994 la nueva Ley de Puertos, la cual expresa que la navegación es para uso exclusivo de embarcaciones nacionales, siempre y cuando éstas sean adecuadas o estén disponibles se otorgaran permisos a navieros mexicanos para operar y explotar con embarcaciones extranjeras, por dichas razones la flota mexicana se esta desmantelando y solo existen brokers y representantes de los extranjeros con permisos a transnacionales amparados por autoridades mexicanas.

México en 1998 otorgó 700 permisos de operación para 175 barcos extranjeros, es decir un promedio de cuatro para cada una.

Marina Mercante Mexicana

Año	Número de embarcaciones	Millones de toneladas transportadas
1991	63	1 millón 6,307
1996	47 ¹³⁵	839,168
1997	44	700
1998	90	1 millón 177,148

Actualmente "hoy en día la flota marina nacional cuenta con 635,000 TRB"¹³⁶ Es decir que la movilización es 30 por ciento nacional y 70 por ciento extranjera¹³⁷

5.2 Empresas que monopolizan el transporte

En el Diario Oficial de la Nación, la SCT publica el nombre de las empresas que han ganado una licitación dentro del recinto portuario. Posteriormente, éstas empresas toman posesión en las instalaciones de los puertos.

¹³⁵ Ravelo Ricardo. "La Marina Mercante desplazada por extranjeros" En: Proceso N°1142. 20 de septiembre de 1998. P.35.

¹³⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. *El futuro de la Marina Mercante y los puertos* En: Ponencia 2000. P.12

¹³⁷ Benítez Ramírez, Claudia Yasmin. *La Marina Mercante Mexicana, retos y oportunidades dentro del proceso de globalización*. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. México. 2001.

Ejemplo del comienzo de las licitaciones otorgadas, esta la del 4 de noviembre de 1994. La SCT publicó en el Diario Oficial la cesión que obtuvieron los Almacenes Nacionales de Depósito S.A. de tres terminales de granos y materias primas en Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira. Y la Cesión del Grupo Bajío S.A. de C.V. para materias primas y energéticos y fertilizantes en el puerto de Lázaro Cárdenas.

El 13 de diciembre de 1994 la terminal de cruceros en Punta Langosta, Cozumel, fue entregada al consorcio ICA¹³⁸

En 1995 se dio una competencia por las instalaciones del puerto de Veracruz entre las siguientes empresas:

- 1) Corporación Integral de Comercio Exterior Pacific and Orien y Trbasa de los Peña Loza.
- 2) La Filipina International Continer services, con ICA con Bremardo Quintana
- 3) Transportación Marítima Mexicana TMM de José Serrano aliada con la Estadounidense Stevending Services of America
- 4) La Chilena Sudamericana Agencias Aéreas Marítimas

En donde resulto ganadora la empresa TMM de la superficie de 347 mil 74 metros cuadrados con equipo de 84 mil 863 mil nuevos pesos¹³⁹

El 27 de julio de 1995 SCT otorgó una licitación a favor de ICA en muelle de Punta Langosta en Cozumel. Quintana Roo en el Golfo y Mar Caribe ya que tiene su haber por medio de su filial Calizas Industrializadas del Carmen (CALICA) la terminal portuaria de usos públicos para transbordadores y cruceros turísticos y embarcaciones de pasajeros en puerto aventura¹⁴⁰

Y así sucesivamente cada licitación es otorgada por la SCT a la empresa que cumpla con los requisitos establecidos y sea solvente, posteriormente es publicada en el Diario Oficial de la Federación.

El caso de las empresas monopolizadoras es muy importante y podemos damos cuenta de que solo son pocas las ganadoras de las licitaciones y siempre

¹³⁸ BANCOMEXT. Comercio Exterior. "Recuento nacional" Volúmen 44 N 2 México. Febrero de 1994 p.165 de 187.

¹³⁹ Arellano Melchor. "¿Manejará una subsidiaria la flota petrolera?" En: El Financiero. 19 de julio de 1985 p.3A

¹⁴⁰ Arellano Melchor.. "Hoy las propuestas técnicas económicas de las TUMS". En: El Financiero p.30

las mismas, ya que para ganar una licitación en algún puerto es indispensable contar con los requisitos establecidos en el concurso, además de que para la infraestructura y modernización de un puerto es indispensable contar mínimo con un capital de 70 mil millones de dólares¹⁴¹ lo que para empresarios mexicanos es muy difícil.

Es por ello que el monopolio solo lo tienen empresas como Transportación Marítima Mexicana TMM, ICA, Hapag Lloyd, Likes Bros. Lines, Zim Container, Sealand Services, Tribasa, Tres Estrellas Grupo Empresarial de Occidente, Tecomar S.A., Cía Naviera Armamex, Cía, Naviera del Golfo, APL de México, S.A. de C.V. y Navimin entre otras¹⁴²

Ingresos del Gobierno Por concesionar puertos
(Millones de pesos)

Puerto	Equipo	Contraprestación	Contrato	Ganador
Acapulco API	60*	33	2	TMM
Altamira Area 1	12.8	16.7	2	Remaconst
Area 2	62.03	313.6	5	Tribasa
Lázaro Cárdenas Area 1	5.2	11.03	2	Ispat Mexicana Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas
Area 2	3.2	10.03	2	
Manzanillo Terminal de Contenedores	82.2	211.3	10	TMM
Area 1	2.1	13.9	2	Stevedoring services of America
Area 2	2.1	12.8	2	Ocupa
Puerto Vallarta API	23*	215	2	TMM
Veracruz Terminal de Contenedores	95.1	531.2	15	ICA ICTS

¹⁴¹ Morales Lourdes. "Fortalecer monopolios, privatizar la infraestructura" En: El Financiero 14 de noviembre de 1995. P.13.

¹⁴² Pérez Lince Bernardo. El Economista. 28 de mayo del 96 p.32

Total	347.7	1,175.8	46	1,569.3
-------	-------	---------	----	---------

Fuente: Elaborado por El Economista con información de SCT

*En estos puertos no se vende el equipo si no API

De las empresas más importantes destaca TMM, monopolio que en el manejo global moviliza la cantidad de 31 mil 956 TEU's lo que la coloca en el lugar 25 de las 100 navieras más importantes del mundo y ocupa el primero lugar entre las navieras de América Latina con la cifra de 16 mil 41 TEU's en exportaciones y 15 mil 915 en importaciones.¹⁴³

En concesión portuaria las empresas privadas aportaron 2000 millones de pesos 6.7% del total captado por el gobierno en inversiones en obras de 2 mil 225 millones de pesos de los cuales 300 millones de pesos se destinaron en infraestructura básica y terminales.¹⁴⁴

Las APIs tuvieron una mayor participación de inversión privada en construcción, administración y terminales. De 1995 a 1998 invirtieron mil 486 millones de pesos en infraestructura y mantenimiento. La inversión privada canalizó 3 millones 609 pesos para modernización. En 1999 realizaron una inversión de 2 millones 50 pesos para manejo de carga pasando de 59 mil toneladas en 1995 a 100 millones en 1999 lo que significa un incremento anual del 14.1%.

Sin embargo eso reflejo en 1999 un modesto desempeño en exportadores mexicanos, 125 millones de pesos a 4 años del TLC, lo cual hace ver que no se logra competir internacionalmente, se dio un crecimiento marginal en la carga comercial nacional en 6.4% y 1.26% en 1998¹⁴⁵

5.3.La quiebra de la pequeña y mediana industria

Desde el inicio del neoliberalismo con Miguel de la Madrid, hasta su consolidación con Carlos Salinas de Gortari, el desmantelamiento del sector

¹⁴³ Arellano Melchor. "TMM en el lugar 25." En: El Financiero 3 enero 1997. P.10

¹⁴⁴ Yamashiro Celina. "Capitales privados inundan obras portuarias" En: El Financiero 29 diciembre de 1999. P.24

¹⁴⁵ Yamashiro Celina. El Financiero. 30 diciembre 1999. P.24.

paraestatal, la privatización de las riquezas del país y la desnacionalización de la economía, fueron justificados por la necesidad de corregir los efectos negativos que se suponía causaba el intervencionismo estatal en el funcionamiento del mercado.

Las anteriores empresas paraestatales, tanto las llamadas prioritarias, como las que no lo eran, se desincorporaron mediante liquidación, extinción, fusión, transferencia y venta. Asimismo, aspectos funcionales de las entidades y organismos del mismo sector, definidos con las características de estratégicas, también han pasado a manos de la iniciativa privada.

El sector estatal de la economía, constituido en 1982 por 1,155 empresas se ha reducido ya que en la actualidad sólo se cuenta con cerca de 200. Un gran número de micros, pequeñas y medianas empresas, propiedad de mexicanos que no han podido competir con los monopolios extranjeros, y una de dos, o se han fusionado con ellos para ponerse a su servicio, o han desaparecido. Además creció la importancia de la industria maquiladora, en donde México sigue en el papel de exportador de materias primas, ya que quienes exportan desde nuestro país productos manufacturados son las filiales de los grandes consorcios internacionales y además, nuestra principal mercancía continúa siendo la mano de obra barata de los mexicanos.

De esta manera, se ha vendido casi todo y ahora se plantea vender lo que queda. Como Miguel de la Madrid y Carlos Salinas, Ernesto Zedillo prefirió salvar el corto plazo financiero a costa de sacrificar el largo plazo, de rematar nuevas áreas estratégicas de la riqueza del país y de comprometer aún más la soberanía nacional.

La iniciativa privada y los organismos financieros internacionales presionaron fuertemente para instrumentar la privatización de las empresas, la cual se realizó en dos tramos: el primero —centrado en fusiones, quiebras y venta— se llevó acabo durante el gobierno de Miguel de la Madrid, en el cual desaparecieron 743 entidades del sector público de las 1155 existentes en 1982, mientras que pocas fueron las privatizaciones durante este periodo presidencial.

Durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari se desincorporaron 191 empresas entre las que se encontraban las más grandes y las más productivas. Sin embargo, ante la corrupción que privó en este proceso y tras sus efectos negativos, las políticas privatizadoras siguieron aplicándose en la administración

de Ernesto Zedillo, pues en 1995 se inició el proceso para transferir empresas de los ramos energético, comunicaciones y transportes, servicios financieros y tecnología, entre las que se pueden contar 61 plantas petroquímicas, puertos marítimos, ferrocarriles, aerolíneas y aeropuertos.¹⁴⁶

Como antecedente podemos citar el hecho de que durante el gobierno de Luis Echeverría, se compraron empresas para salvarlas de la quiebra y rescatar así a sus propietarios. Esas empresas no fortalecieron ni cuantitativa ni cualitativamente al sector estatal de la economía, ya que no eran de las ramas fundamentales que contribuyen al desarrollo económico independiente o al bienestar popular. Sin embargo, sirvieron de pretexto a los neoliberales para "justificar", inicialmente, su proyecto privatizador.

En el sexenio de Miguel de la Madrid se regresaron a la iniciativa privada parte de las acciones de los bancos expropiados por José López Portillo en 1982, y se inicia el proceso de dismantelamiento del sector estatal de la economía, al amparo de la tesis de que el Estado estaba obeso y que así no podía cumplir con sus responsabilidades, por lo que había que adelgazarlo, y realizar modificaciones a la Constitución y a las leyes secundarias para sentar las bases jurídicas que le dieran permanencia a este proyecto.

Asimismo, se firman las cartas de intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) que obligan, entre otras cosas, a liberar los precios de los productos de primera necesidad y a establecer topes salariales, a reducir la inversión productiva del Estado bajo el pretexto de abatir el déficit fiscal, a suprimir los subsidios populares por considerarlos ineficaces y a entregar la dirección de la economía a la iniciativa privada, particularmente al capital extranjero.¹⁴⁷

El proceso privatizador abarcó a muchas de las más importantes empresas estatales necesarias para poder desarrollar una política tendiente a conquistar la independencia económica del país. Los bancos, las compañías de aviación, Teléfonos de México, Altos Hornos de México, son sólo ejemplo de la diversidad de rubros y magnitud del patrimonio de los mexicanos.

¹⁴⁶ Isaac Enríquez Pérez. Globalización y privatización: Dos procesos de desnacionalización. México

¹⁴⁷ *Idem*

El gobierno salinista fue el encargado de realizar el mayor número de modificaciones a la Carta Magna y al marco legal, para atentar contra el sector estatal e iniciar el proceso para reformar al Estado mexicano con la finalidad de convertirlo en instrumento del capital financiero internacional.

Durante ese sexenio, también se abrieron las puertas al capital extranjero, se suprimieron las barreras protectoras de nuestro comercio y de nuestra industria con la suscripción del Tratado de Libre Comercio (TLC), se modificaron un importante número de leyes para hacerlas acordes con el TLC y ello originó, entre otras cosas, que actividades económicas que antes eran exclusivas del Estado o de los mexicanos, se abrieran a la participación del capital extranjero.

Por su parte el presidente Ernesto Zedillo desde el inicio de su gobierno se propuso privatizar, por la vía de la venta o de la concesión, puertos y aeropuertos, comunicación satelital, ferrocarriles, generación de energía eléctrica, distribución de gas, la mayor parte de la petroquímica de PEMEX y otras ramas vitales de la economía nacional.

5.4 Narcotráfico: Talón de Aquiles de los puertos

El Narcotráfico es el comercio clandestino de drogas adictivas prohibidas manejados tradicionalmente por carteles mafiosos, abarca la producción, distribución y venta no solo de drogas tradicionales sino también de producción sintética a partir especialmente de la década de 1960.¹⁴⁸

Desde los años ochenta se ha presentado una oleada de consolidación de cárteles en todo el mundo. En México capos mexicanos como Miguel Angel Félix Gallardo y Ernesto Fonseca, y con Amado Carrillo, los hermanos Arellano Félix o Juan García Abrego después, los cárteles colombianos comenzaron a utilizar el territorio de México como principal trampolín hacia la insaciable alberca estadounidense.

Así, la cocaína y la heroína colombiana, la peruana y boliviana, sustituyeron la tradicional ruta marítima del Caribe, con eje en Panamá y con destino final en

¹⁴⁸ Fazio Carlos "México: las rutas de la droga y el dogal de la dependencia". México. 1998

Miami, Florida, por la del Pacífico con base en los puertos mexicanos de Acapulco, Mazatlán y Ensenada. Por lo que fueron utilizados barcos que zarparon de los puertos peruanos de Pimentel, Salaverry y Chimbote, con destino a Buenaventura, Colombia; Panamá; Corinto, Nicaragua; Puerto Cortés, Honduras; Champerico, Guatemala, y Veracruz y Tampico, en el golfo de México.

En 1993-94, agentes federales de Estados Unidos identificaron cargamentos del Cártel de Cali en barcos semisubmarinos. Estas pesquisas permitieron identificar una serie de barcos y empresas que servían de tapadera a la alianza de los hermanos Rodríguez Orejuela-Arellano Félix, entre ellas las pesqueras Carimar, Ciprés, Mar Pacífico y Santo Tomás, y las embarcaciones Vizcaino y El Fori, todas propiedad de Castrillón Henao y del mexicano Manuel Rodríguez López, principal accionista del Grupo Pesquero Rodríguez, en Baja California.¹⁴⁹

Para sus operaciones criminales utilizaron de empresas pantalla a Centro Americana Agrícola y Valencia Import and Export. Ambas firmas exportaban verdura congelada (brócoli) y café, que iba acompañada de otra carga: cocaína pura. La mercancía era acondicionada en puertos de Honduras y Guatemala, y llegaba hasta las bodegas ubicadas en Miami.¹⁵⁰

Informes de los servicios de inteligencia de Estados Unidos afirman que el ex banquero Carlos Cabal Peniche, a quien el ex presidente Carlos Salinas de Gortari exhibía por el mundo como ejemplo del nuevo empresario mexicano, aportó una gran estructura empresarial con base en el sureño estado de Chiapas, para poder encubrir el tráfico de cocaína y lavar dinero.¹⁵¹

Con ese objetivo habría adquirido la poderosa transnacional Del Monte Fresh Produce en 560 millones de dólares y acondicionado puertos del estado de Chiapas (tradicional puerta de entrada de la cocaína procedente de Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia), en sus afanes exportadores, además de adquirir tierras en Guatemala y Costa Rica, y hacerse propietario de una treintena de empresas, entre ellas Platanera San Carlos y San Carlos Banana Inc.

En julio de 1995, el Instituto Nacional de Combate a las Drogas (INCD) de México —transformado en fiscalía después de la captura del general Gutiérrez

¹⁴⁹ Badillo Miguel. *"Empresas mexicanas entre las redes del narcotráfico: Narcofinanciamiento"*. En: El Financiero, 5 julio 1996

¹⁵⁰ Fuentes-Berain Rossana. *"Los caminos del cartel"* En: El Reforma, 11 junio .1995

Rebollo— confirmó que toda la flota camaronera del estado de Sinaloa, tanto en Mazatlán como en Topolobampo se encontraba bajo sospecha de estar involucrada en el transporte de estupefacientes, por lo que más de 80 embarcaciones fueron investigadas. En ese estado, considerado la cuna y el emporio del narcotráfico mexicano, se desarrolló el Cártel de Sinaloa, cuyos capos Miguel Angel Félix Gallardo, Joaquín "El Chapo" Guzmán y Héctor "El Güero" Palma, están en prisión.¹⁵²

La llamada ruta de oro del tráfico de cocaína desde Sudamérica utiliza el Océano Pacífico. Los buques cargueros de gran calado llegan frente a las costas de Chiapas (Puerto Madero), Oaxaca (Salinas Cruz), Nayarit (San Blas), Sinaloa (Mazatlán) y Baja California Sur (Los Cabos) y, sin tocar puerto, trasladan la cocaína a lanchas rápidas, que se encargan de transportar el alcaloide a tierra firme.¹⁵³ También hay barcos con droga que ingresan por el Golfo de México y descargan la cocaína frente a los puertos de Veracruz y de Altamira, en Tamaulipas.

En noviembre de 1996, la revelación periodística de un informe de la Procuraduría General de la República dio cuenta de la existencia de narcosubmarinos compactos en miniatura que, teledirigidos y sin tripulación humana, trasladaban cocaína desde Colombia a Europa y Estados Unidos, utilizando a México como puente. Se lanzan desde algún puerto colombiano y automáticamente hacen rumbo a su punto de reunión en alta mar, donde son pescados por barcos de gran calado, que trasladan la droga a sus destinos.¹⁵⁴

Según reportes de las autoridades estadounidenses y mexicanas, los corredores de la frontera más utilizados son: Tijuana (Baja California)-San Diego (California); Rodrigo M. Quevedo (Chihuahua)-Columbus (Nuevo México); Mexicali (Baja California)-Calxico (California); Nogales (Sonora)-Nogales (Arizona); San Luis Rio Colorado (Sonora)-Desierto de Yuma (Arizona); Ciudad Juárez (Chihuahua)-El Paso (Texas); y Reynosa (Tamaulipas)-McCallen (Texas). Otras rutas utilizadas por el recompuesto Cártel del Golfo son los puntos

¹⁵¹ Reveles José., "Chiapas, paraíso del narcotráfico". En: El Financiero 11 junio 1995.

¹⁵² "Bajo sospecha de narcotráfico, la flota camaronera de sinaloa" En: Diario la Jornada 11 julio 1995

¹⁵³ Reveles José., "La marítima: la vía de oro del narcotráfico" En: El Financiero 21 de febrero de 1996

¹⁵⁴ Reveles José. "Neo submarina de coca colombiana a México". En: El Financiero 10 noviembre de 1996.

fronterizos de Matamoros-Brownsville y Nuevo Laredo-Laredo (en los estados de Tamaulipas y Texas).¹⁵⁵

5.5. Los problemas sociales

El sistema portuario y el transporte marítimo afrontan problemas como el exceso de mano de obra, escasa calificación laboral, baja productividad y resistencia inercial para manejar equipos más avanzados.

Y se llegan a presentar problemas como: el de la quiebra de la asociación Astilleros Unidos de Veracruz declarada el 4 de diciembre de 1994, en donde 800 trabajadores fueron desempleados hasta su recontratación por los nuevos propietarios.¹⁵⁶

Otros diez mil trabajadores fueron liquidados por el sistema portuario mexicano y recontratados por compañías prestadoras de servicios. En el pacífico hubo entre 5 y 6 mil trabajadores en el mismo caso mencionó el diputado Cecilio Lepe líder de estibadores del puerto de Manzanillo, presentándose el caso en Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.¹⁵⁷ Por lo que urge un reordenamiento en el sistema portuario laboral nacional por falta de infraestructura y equipo, deficiencia de los equipos, servicios, flota obsoleta, carencia de promoción de estímulos y crédito de banca especializada, es decir un rezago en general.

Es importante notar que los problemas dentro de los puertos, atraen problemas sociales a los trabajadores de los puertos, ya que son los que están más involucrados dentro del círculo de producción y movilización comercial. Y son afectados por todo movimiento.

En este caso, la privatización del sistema portuario nacional, cambio todo el movimiento dentro de los mismos. Entraron empresas privadas, las cuales como vimos anteriormente, tuvieron que despedir a trabajadores de los puertos para cumplir con sus metas, lo cual afectó a éste sector social, y aunque

¹⁵⁵ Reveles José. *"Ciudad Juárez-Los Angeles: el Freeway de la cocaína"*. En: El Financiero 19 mayo de 1996

¹⁵⁶ Pacheco Violeta. "Declaración en quiebra de Astilleros Unidos de Veracruz" En: El Excelsior diciembre de 1994 p.15

¹⁵⁷ Tristán Georgina. "Trabajadores portuarios condenados al naufragio" En: El Financiero. julio 7 de 1995 p.12.

posteriormente fueron recontratados por las mismas empresas, ello implicó un conflicto que llegó a repercutir en la sociedad, tanto en jornadas laborales, las cuales son muy pesadas, en empleos, los cuales cada vez son más escasos y en los salarios, en los cuales hace falta un mayor apoyo.

CONCLUSIÓN

En este último capítulo se puede observar que los grandes cambios en el sistema económico mundial, afectaron de igual manera el sector económico y político del país, reflejándose esto en un modelo neoliberal, lo que cambió por completo el modelo económico mexicano.

Por lo que a su vez, también cambió el sistema portuario y la legislación marítima, reflejándose en la nueva administración de los puertos, además de atraer la llegada de las Administraciones Portuarias Integrales API's. Que si es cierto que hubo notorias mejorías con respecto al pasado, también deja ver la necesidad de un mayor apoyo y fomento para el desarrollo y crecimiento dentro de los puertos y el comercio del país.

Por lo que las nuevas condiciones y circunstancias cambiaron, y se presentaron problemas como la caída de empresas nacionales, el crecimiento de monopolios extranjeros que reemplazaron el monopolio gubernamental, problemas variados para los trabajadores como los malos salarios y la enorme cantidad de horas trabajando, en fin una serie de características que necesitan atención por parte del gobierno para una pronta solución. Además de ayudar a incrementar el narcotráfico dentro de los puertos con la entrada de empresas privadas que permitían disfrazar el narcotráfico con empresas pesqueras, comerciales o industriales, lo cual afecta la economía del país

Cabe resaltar que todavía queda un largo camino para que los puertos sean 100% competitivos a nivel internacional. Y se espera que en el transcurso de los años haya grandes incrementos de productividad, eficiencia y calidad, para que el país crezca tanto interna como externamente para poder competir eficazmente en el mercado mundial y atraer beneficios para el país y no para inversionistas extranjeros.

CONCLUSIÓN FINAL

A lo largo del presente trabajo hemos analizado el comercio de México, así como su desarrollo histórico y la importancia de los transportes, principalmente el transporte marítimo en el mismo.

El comercio como vimos es una actividad inherente al desarrollo histórico de las relaciones humanas. Nació al comenzar el hombre a relacionarse con sus semejantes y al tener la necesidad de intercambiar artículos de primera necesidad, originando así el trueque. Así mismo, al comenzar a descubrirse y buscar nuevas tierras, comenzó la necesidad de buscar mercados y nuevas mercancías para comerciar en otras tierras, creándose la navegación y el comercio exterior.

Es por ello, que la importancia del comercio deriva en que es la principal actividad que favorece al desenvolvimiento de una nación. Con la cual la economía de un país puede ser propicia el desarrollo. De igual manera el comercio marítimo y el desenvolvimiento de los puertos son un factor fundamental, como lo vimos en el caso de México que es un país rico en ese sentido, por contar con grandes recursos naturales como grandes extensiones de ríos y mares, que logran la creación de varios puertos comerciales, pesqueros, industriales y turísticos.

En México siempre ha habido gran importancia de los gobernantes de la nación tanto en el comercio como en el desarrollo de los puertos. Cada uno de ellos han tomado iniciativas y acciones para que estos sectores sean base del desarrollo económico mexicano. Han existido grandes cambios y transformaciones en la sociedad, que aunque no siempre han sido favorables y propicios, siempre son encaminados a lograr buenos resultados en el país. Desde seguir relaciones internacionales vigorosas con grandes potencias económicas, la negociación y participación en organismos internacionales, hasta una serie innumerable de transformaciones en la estructura política y social de la nación.

México ha tenido una gran transformación en su sistema económico desde los inicios de su historia hasta la fecha. En un principio se contaba con un esquema de sistema de sustitución de importaciones, el cual se transformó al

entrar el país al GATT, en donde el país tomó una actitud de dejar atrás los proteccionismos y llevar la economía hacia un mercado liberalizado.

En cuanto al desarrollo de los puertos, notamos que principalmente el desarrollo fue de tipo pesquero, esto, debido a que esa era la necesidad del país, pero que cuando surgió ésta transformación del modelo económico, fue necesaria de igual manera una serie de transformaciones en el ámbito portuario, esto es, desarrollar al máximo otro tipo de puertos principalmente el puerto comercial e industrial, seguidos por el puerto turístico, sin dejar de tener gran presencia los puertos pesqueros, que actualmente siguen prevaleciendo.

Posteriormente la entrada de México a una serie innumerable de organismos y tratados económicos y políticos, como lo es el TLCAN con sus políticas de hacer crecer la economía con la unión del país con la potencia norteamericana y con Canadá. Hicieron que México iniciara una serie innumerable de transformaciones en su estructura tanto política como económica y social, que le ha atraído graves crisis y en donde el desarrollo económico se presenta a pasos lentos.

El país ha buscado optimizar al máximo el sistema de transportes ya que como hemos visto durante el desarrollo de éste trabajo. Dentro del comercio exterior los transportes juegan un papel fundamental, debido a que es gracias a ellos que éste se puede llevar a cabo. Es por ello que es imprescindible que éstos estén al margen de la evolución de las economías y tecnologías mundiales. Dicho de otra manera, sean portadores de dar un comercio sustentable y con capacidad de lograr calidad, competitividad, bajos costos y grandes ganancias.

Tanto el autotransporte, la red carretera y ferroviaria, y principalmente el transporte marítimo, anteriormente sufrían un rezago que impedía que éstos se desarrollarán al máximo. Por tal razón, el Gobierno Federal comenzó en la década de los noventa una serie de reformas, que permitieron la entrada de inversión extranjera para alcanzar un alto nivel de desarrollo en cada uno de ellos, ya que no se consideraba capaz de afrontar los grandes retos de la nación en un mundo donde imperaba la globalización. Los puertos marítimos mexicanos, que es nuestro punto central, al ser parte esencial del desarrollo del país, presenciaron una enorme transformación, la cual va en busca de una satisfactoria evolución.

Entre los cambios dentro de los puertos se encuentra la Ley de Puertos de 1993 que creó la figura jurídica Administración Portuaria Integral API, la cual se encarga de administrar, regular y vigilar todo asunto relacionado a la administración integral de los mismos. Que como su nombre lo indica es una administración de tipo integral lo que significa que cada puerto tiene una administración propia y autónoma que vela por todos y cada unos de los asuntos existentes, desde un trámite hasta los recursos económicos y su aprovechamiento.

Administración Portuaria, que en una etapa inicial ha cumplido con las expectativas de modernización del sistema portuario nacional, pero que sin embargo, con el transcurso de los años y cambios mundiales y nacionales, esta modernización a tomado un paso lento hacia la difícil tarea de efficientar y mejorar los puertos, ya que los cambios mundiales, traen consigo la necesidad de nuevas condiciones económicas, que el país difícilmente puede cumplir en comparación con los países desarrollados, sin embargo, el camino hacia el éxito esta en paso lento, pero permanente, y se espera todavía más para que se puedan cumplir las metas establecidas, tanto en materia comercial como portuaria.

Es por ello que el presente estudio permite entender más a fondo el desenvolvimiento y el rol de gran importancia del sector marítimo en México. Así como la gran trascendencia del desarrollo comercial de nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA

ASA. La Infraestructura Aeroportuaria, estrategias para el Desarrollo Sustentable del País. En: ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares.) Boletín de prensa 2 de noviembre de 1997

Anda Gutierrez, Cuauthemoc. Los nuevos puertos mexicanos. México. Editorial Noriega. 1999. 364. p.

Bautista Romero Jaime La nueva oleada privatizadora Instituto de Investigaciones Económicas Número 81 Ciudad Universitaria, México. 1995

Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1991. 47 p.

Calderón, Francisco. Historia Económica de la Nueva España en tiempos de los austrias. México. Fondo de Cultura Económica. 1998. P.13.

Calderón, Francisco. "Los Ferrocarriles" en D. Cosío Villegas, Historia moderna de México. El porfiriato, la vida económica. México. Ed. Hermes. 1976. Tomo I. P. 517

Célerier Pierre. Historia de la Navegación. México. Primera Edición. Editorial Diana. 1966

Delgado de Cantú, Gloria M. Historia de México. Editorial Alhambra. México 1994. Tomo I y Tomo II.

Diccionario Larousse. Editorial Larousse. México. 1994. P. 727

Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México. NEDECO. Netherlands Engineering Consultants. La Haya Holanda. 1955. 450 p.

Enciclopedia Microsoft® Encarta® 98 © 1993-1997 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

Enríquez Pérez Isac. Globalización y privatización: Dos procesos de desnacionalización. México

Globalidad, Neoliberalismo y Democracia. México. Universidad Nacional Autónoma de México. Centro de investigaciones interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. 1995.

González Lebrero, Rodolfo A. Manual del Derecho de la Navegación. Buenos Aires. Ediciones Depalma. 1979. 3ª edición.

Gutiérrez Haces, María Teresa. "Experiencias y coincidencias de una vecindad bajo el Libre Comercio: Canadá, México y Estados Unidos". En: Benito Rey Romay. La Integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá ¿Alternativa o destino?. México, II Ed.- Siglo XXI 1992.

Historia general de México. México El colegio de México. Editorial Harla. 1987. Tomo I y Tomo II.

Huerta González Arturo. Riesgos del modelo neoliberal. Editorial Diana. México. D.F. 2 da impresión. Julio 1993. P. 101.

Ibañez, Fernández, María del Mar. Proyección Portuaria. España. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Bilbao, 1993.

IMT – SCT. La integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial. En: Publicaciones técnicas n 24. IMT SCT. México. 1991.

Información General del Puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán, México. API Lázaro Cárdenas. 1997.

José López Portillo y Rojas. Elevación y Caída de Porfirio Díaz. México. Ed. Porrúa. 1975.

La Reforma Portuaria. México. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México. 1976. 218 p.

Legislación marítimo portuaria. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Coordinación General de Puertos y marina Mercante. México. 1998. 149 p.

Legislación marítimo portuaria. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Coordinación General de Puertos y marina Mercante. México. 2000.

Ley de navegación. México. Ediciones Delma. 1997. 149 p.

Los puertos mexicanos en cifras 1992 – 1998. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. México. 1999. 156 p.

Luis G. Zorrilla. **Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos de América 1800-1950.** Tomo II. Porrúa. México 1997. 601p.p.

Malpica Lamadrid, Luis. **¿Qué es el GATT?** México. Editorial Grijalbo. 1978.

Memorias del XX Congreso Nacional de Ingeniería Civil. La Ingeniería civil y su compromiso social. México. Colegio de Ingenieros Civiles de México y Federación de Colegios de Ingenieros Civiles. 1999. 485 p.

Mercado Carrillo, Pedro Pablo. **Serie de documentos Técnicos. Envase y Embalaje.** Número 7. México. BANCOMEXT. 1996.

México: cada puerto, una oportunidad. Sistema Portuario Nacional. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México. 32p.

Movimiento Portuario. Reporte 1992 – 1998. Secretaria de Comunicaciones y transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México. 22p.p.

Nagorski, Bohdan. **Los problemas portuarios en los países en desarrollo: Principios de planeación y organización.** Temas Marítimos. Secretaría de Marina. México. 1996.

Ojeda Mario. **Alcances y límites de la Política Exterior de México.** México. Colegio de México. 1981. Pagina 179

Ortiz Wadgymar, Arturo. **El capitalismo neoliberal en los albores del siglo XXI.** La nueva economía mundial. México. 1995

Ortiz Wadgymar, Arturo. **Introducción al comercio y finanzas Internacionales de México. (Evolución y problemas hacia el año 2000).** México. Editorial Nuestro Tiempo. 2000. 285 p.

Ortiz Wadygmar, Arturo. **Introducción al Comercio Exterior de México.** México. Editorial Nuestro Tiempo. 1993.

Piñeiro Peleteiro, Rosario. **Comercio y transporte.** Colección Geografía de España. Editorial Síntesis. España. 1986. 140 p.

Plan Nacional de Desarrollo 1989–1994. Estados Unidos Mexicanos. Poder Ejecutivo Federal.

Política Comercial. Centro de Servicios al Comercio Exterior. BANCOMEXT:

Primer Informe de Gobierno del Presidente Vicente Fox. México Presidencia de la República.. 2001.

Programa Maestro de Desarrollo Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas. API Lázaro Cárdenas. 2000. 114 p.

Programa Operativo Anual 2001. Cesionarios. API Lázaro Cárdenas, Michoacán. 24 p.

Puerto Lázaro Cárdenas. Tu conexión al comercio mundial. API Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Puertos Mexicanos. Los puertos mexicanos inversión hacia el futuro, proceso de reestructuración y privatización. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. México. 1994. 20 p.

Quintana Adriano, Elvia Arcelia. El Comercio Exterior de México. Marco Jurídico, estructura y política. México. Editorial Porrúa y UNAM. 1989. 314 p.

Reestructuración y privatización del Sistema Portuario Mexicano. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. México. 1992 40 p.

Rifkin Jeremy. El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era. México. Paídos. 1994.

Rodríguez, Esther. El puerto de Lázaro Cárdenas, un puerto hub y un corredor marítimo entre los mercados de Asia, Norteamérica y Europa. Ponencia "la importancia internacional del desarrollo portuario en México." En XV Congreso Anual de la AMEI. La nueva política exterior de México. Guadalajara. México. 2001.

Rodríguez Ortega, Evelyn Eugenia. Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México. México ITAM.. 1999

Rodríguez S., María de la luz. Breve Historia de los gobernantes de México. México. Ediciones Mercurio. 1993. 38 p.

Ruiz Olmedo, Sergio A. El transporte y el comercio exterior. México. Revista de Relaciones Internacionales N 70 abr/ Jun 1996. 1996. 103-107 p.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El futuro de la Marina Mercante y los puertos En: Ponencia 2000. P.12

Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521 – 1993). Artículo del Dr. José Eusebio Salgado y Salgado Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad Nacional Autónoma de México. 39 P.

Salgado y Salgado, José Eusebio. México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercancías. Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1980. México, ENEP Acatlán, UNAM, Vol I, 1981. P.314.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Tratado de Libre Comercio con América del Norte. México. Porrúa. 1993.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes El sector Comunicaciones y Transportes.1994-2000. México 2000. 412 p. SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Memoria 1988.1994. Coordinador General Alejandro García V. México. SCT. Octubre de 1994. 332p.p.

Secretaría de Relaciones Exteriores. Política Exterior de México 175 años de historia. Tomo III. Prol. Bernardo Sepúlveda Amor. México 1985. Archivo Histórico Diplomático Mexicano. P.172.

Senado de la República. México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. Tomo IV. La Política Exterior del Porfiriato (1876-1920). Coordinadora Blanca Torres. Colegio de México 2000.

Senado de la República. México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. Tomo VIII. Hacia la Globalización. Coordinadora Blanca Torres. Colegio de México 2000.

Senado de la República. México y el Mundo. Historia de sus relaciones exteriores. Tomo IX. La Política Exterior de México en la década de los noventas. Coordinadora Blanca Torres. Colegio de México 2000.

S. Falk y Torres Blanca. La Adhesión de México al GATT, repercusiones internas e impacto sobre las relaciones México – Estados Unidos. COLMEX. México. 1989.270 p.

Valencia Gabriel en Varios Autores. Las Relaciones México-Estados Unidos. Universidad Nacional Autónoma de México. México 1980.

Zepeda, Jorge Antonio. Introducción al Derecho portuario Mexicano. Editorial patrocinada por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A de C.V. México 1999. 158 p.p.

TESIS

Calderón Brito, Héctor. La Administración Portuaria en México. Facultad de Economía. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1976. 90 p.

Cortéz Cabrera, Ricardo Antonio. La Administración Portuaria en México. Facultad de derecho. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1968.

Benítez Ramírez, Claudia Yasmin. La Marina Mercante Mexicana, retos y oportunidades dentro del proceso de globalización. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. México. 2001.

Gutiérrez Delgado, Luis. La Integración de los servicios de transporte de carga en el área de Libre Comercio de América del Norte. Facultad de Ciencias políticas y sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México 2001.

Medina, Alzate, Alejandra Lidia. **Puertos: Veracruz y Barcelona ante el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, retos y realidades.** UNAM. FCPYS. México. 2002. 87 paginas

Schiaffini Tovar Rossana. **La apertura comercial y su impacto en el sector portuario y transporte marítimo 1992-1994.** Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Economía. México 1996. 132 paginas

REVISTAS

Ocampo Siguenza, Daniel. **"Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México".** Revista mensual de Comercio Exterior N 8 Agosto de 1993. México 1993.

Ravelo Ricardo. **La Marina Mercante desplazada por el extranjero** En: Proceso N°1142. 20 de septiembre de 1998. P.35.

PERIÓDICOS

Arellano Melchor. **"¿Manejará una subsidiaria la flota petrolera?"** En: El Financiero 19 de julio de 1985 p.3ª

Arellano Melchor. **"Panorama incierto de marinas turísticas".** En: El Financiero 13 de septiembre de 1995. P.16.

Arellano Melchor. **"TMM en el lugar 25."** En: El Financiero 3 enero 1997. Pagina 10

Arellano Melchor. **"Hoy las propuestas técnicas económicas de las TUMS".** En: El Financiero P.30

Badillo Miguel. **"Empresas mexicanas entre las redes del narcotráfico: Narcofinanciamiento".** En: El Financiero 5 julio 1996

BANCOMEXT. Comercio Exterior. "Recuento nacional" Volúmen 44 N 2 México .
Febrero de 1994 p.p.165 de 187.

Barragan Miguel Angel. "Viento en popa la ampliación de la zona portuaria de Veracruz" En: **El Financiero** 23 de enero de 1995 p.15

Becerril Isabel Gazcón Felipe. "Contrabando de mercancías, fuera de la agenda"
En: **El Financiero** 24 octubre 2002.

Becerril Isabel "Desterra corrupción y modernizar aduanas, base del éxito de comercio exterior." En: **El Financiero** CANACINTRA. 20 enero de 1995. P.15

Becerril Isabel. "Ahora la IP pide unidad para avanzar en la modernización." En:
El Financiero 20 de enero de 1995. P.24

Becerril Isabel. "Consolidar proceso de apertura comercial en 1997, pide CANACO" En: **El Financiero** 2 enero de 1997.

Boletín FAL # 150, CEPAL Edición No.150, febrero 1999

Calva José Luis. "Las fases del modelo neoliberal mexicano" En: **El Financiero**
21 de octubre de 1994. México. P.32.

Castalings Teillery Juan. "Así vamos... A diez años del TLCAN". En: **El Financiero** 24 de octubre de 2002.

"Bajo sospecha de narcotráfico, la flota camaronera de sinaloa" En: **Diario la Jornada** 11 julio 1995

"Resultados de las negociaciones de la Ronda Uruguay del GATT". En: **El día**
Julio 15 de 1994 p.25.

"TMM, Saldo favorable" En: **El Financiero** 28 junio de 1995.

Fuentes Berain Rossana., "Los caminos del cartel" En: **El Reforma** 11 junio 1995

Gonzalez Zavaleta Edmundo., "Subcontratación en la micro y pequeñas empresas" En: **El Financiero** 24 octubre de 2002.

Hernandez Jaime., "Invertirá SCT 263 millones de pesos en el sector portuario" En: **El Financiero** 6 enero 1997 p.15

Howar Georgina., "Carecen empresas de infraestructura para administrar riesgos financieros". En: **El Financiero** 2 enero 1997

K.T. Troup. **Embarcaciones especiales.** "Dragas" Mexico. editorial Limusa. 1998

León José Luis "México ¿Salida Política para la crisis neoliberal?" En: **El Financiero** 20 enero de 1995. P.26 A.

Maria Isabel Melchor Sánchez/ Claudia Córtes García., "Empresas privadas por la devaluación" En: **EL Financiero** 20 enero de 1995

Morales Lourdes., "Fortalecer monopolios, privatizar la infraestructura" En: **El Financiero** 14 de noviembre de 1995. P.13.

Pacheco Violeta., "Declaración en quiebra de Astilleros Unidos de Veracruz" En: **El excelsior** diciembre de 1994 p.15

Pérez Lince Bernardo. En: **El Economista**. 28 de mayo del 96 p.32

Reveles José., "Chiapas, paraíso del narcotráfico" En: **El Economista** 11 junio 1995.

Reveles José., "La marítima; la vía de oro del narcotráfico" En: **El Financiero** 21 de febrero de 1996

Reveles José. "Nao submarina de coca colombiana a México". En: El Financiero 10 noviembre de 1996.

Reveles José. "Ciudad Juárez-Los Angeles:el Freeway de la cocaína". 19 mayo de 1996

Tristán Georgina. "En peligro de naufragar la flota mexicana" En: El Financiero 14 de junio de 1995. P.21

Tristán Georgina. "En peligro de naufragar la flota mexicana". En: El Financiero 14 junio de 1995 p.21.

Tristán Georgina. "Precio justo a los puertos mexicanos, exigen importadores y exportadores" En: El Financiero 24 enero del 1995 p.23.

Tristán Georgina. "Lenta recuperación en 1996: empresarios" En: El Financiero 4 enero del 1996 p.17

Vigueras Carlos. "Acentúa el neoliberalismo mexicano asimetrías de los socios del TLC: Requiere". En: El Financiero 19 de enero 1995. P.20

Yamashiro Celina. "Capitales privados inundan obras portuarias" En: El Financiero 29 diciembre de 1999. P.24

Yamashiro Celina. "Mas de 30 mil millones de pesos ha captado el gobierno durante el sexenio por privatizaciones." En: El Financiero 30 diciembre 1999. P. 24.

Yamashiro Celina . "A todo vapor la movilización de mercancía marítima en México". En: El Financiero 10 de octubre de 2002.

GLOSARIO DE TERMINOS

- Actividad comercial:** Cuando las instalaciones portuarias se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías en tráfico marítimo.
- Actividad pesquera:** Cuando las instalaciones portuarias se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.
- Actividad petrolera:** Cuando las instalaciones portuarias y marítimas se dediquen, preponderantemente, al manejo de productos relacionados con la industria petrolera.
- Actividad turística:** Cuando las instalaciones se dediquen, preponderantemente, a la atención de cruceros turísticos, pasajeros y yates y actividades acuático – recreativas.
- Administración Federal Portuaria:** El servicio público brindado por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, consistente en la gestión de un puerto que no cuente con administración integral.
- Administración Portuaria Integral (API):** Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.
- Altura:** Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero.
- Amarre de cabos:** Es el servicio que se presta para sujetar las embarcaciones cuando se atracan a los muelles a las boyas. También se tiene la maniobra contraria de desamarre de cabos.
- Arribo:** Llegada de la embarcación a un puerto para cargas o descargar, o para evitar algún peligro.
- Atracadero:** Paraje o instalación donde pueden atracarse las embarcaciones, generalmente menores.
- Atracar:** Acercar, arimar el costado de una embarcación a cualquier parte, especialmente aun muelle.

Atraque: Cobro al usuario por cada metro de eslora total por hora o fracción, alas embarcaciones que permanezcan atracadas, abarloadas, arrejeradas o acoderadas, de manera directa o indirecta al muelle.

Autoridades portuarias: Los servidores públicos de las unidades administrativas de las dependencias federales que sean competentes para desempeñar sus funciones en los puertos.

Avería: Todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos. Y se clasifican en comunes o gruesas y particular o simple.

Azolvo: Tapar un conducto de agua con lodo

Baliza: Cualquier señal levantada en una posición visible sobre una costa, un banco de arena, un arrecife, un muelle etc. Que sirve de guía o advertencia a los navegantes. Hay balizas de señal, de refugio, de enfilación, flotantes, iluminadas, etc.

Bases de concurso: El documento que establece las reglas, condiciones, especificaciones y procedimientos que los participantes en un concurso deben seguir durante su desarrollo; los requisitos y formatos de las proposiciones; y las causales de desechamiento de propuestas o de descalificación o revocación, así como sus consecuencias.

Bodega: Estructura o depósito cubierto para guardar mercancías con riesgos mínimos.

Cabotaje: Cuando sólo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales.

Calado: Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Carga contenizada: Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.

Carga general fraccionada o sujeta: Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc.

Carga general inutilizada: Es la agrupación de un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo.

Por ejemplo pallets (tarimas), contenedores y vehículos.

Carga total por puerto: Es la suma de la carga en tráfico de altura y cabotaje que se mueve por el puerto.

Cesión parcial de derechos y obligaciones: El contrato por virtud del cual el administrador integral de un puerto habilita a terceros, sea para operar una terminal, instalación o marina, o bien para prestar los servicios portuarios y conexos

Cobertizo: Espacio cubierto que carece de muros.

Concesión: El acto administrativo, discrecional y potestativo, por el cual el Gobierno Federal confiere a los particulares el derecho de usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público.

Concesión específica: La referida a un área terrestre y/o marítima que, antes de que entrara en vigor la Ley de puertos, se podía otorgar dentro de un puerto o en cualquier punto de litorales o riberas, pero que, ahora, sólo se concede en este último caso.

Concesión integral: La otorgada para la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, o bien de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa.

Concurso: El procedimiento por el cual se escoge a la persona física o moral a quien, por haber hecho las mejores ofertas técnica y económica, se asigna una concesión o un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones. Se le suele llamar "licitación."

Contenedor: Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que cierra y protege los contenidos de pérdidas y daños; que puede ser conducido por cualquier medio de transporte, conducido como "unidad de carga" y trasladada sin remanipulación del contenido. Las dimensiones del contenedor con uso más extensivo son 8 x 8 x 20 pies y de 8 x 8 x 40 pies.

Convocante: El ente que invita a participar en un concurso a los interesados en la adquisición de acciones de la sociedad administrativa de un puerto, o en

la adjudicación de una concesión —específica o integral—, o en la de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones.

Crucero: Viaje marítimo o aéreo de recreo. Generalmente se llama crucero a la embarcación que realiza recorridos específicos de relativa corta duración ofreciendo a los turistas la oportunidad de paseos en cada uno de los puertos donde hace escala.

Diario de puerto: Cobro al usuario por embarcación por día o fracción, de cada embarcación menor de 500 unidades de arqueo bruto o de 45 metro de eslora, que ingrese o haga uso del recinto portuario.

Dragado: Operación que consiste en excavar bajo del agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos etc.

Entidades de participación estatal mayoritaria: Los entes colectivos (sociedades o fideicomisos) en cuyo capital o patrimonio participe mayoritariamente el Gobierno Federal.

Escollera: Es una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el azolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o reflujo de marea (vaciante). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o de un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.

Espigón: Es una estructura protectora de la costa construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el transporte litoral o retardar la erosión de la playa.

Faro: Torre alta, construida en un sitio elevado para fijar en la parte superior luces que sirvan de guía a los navegantes.

Granel: Es la carga que se maneja suelta, es decir sin envase o empaque. Se aplica a carga seca como granos agrícolas y productos minerales, y fluidos como petróleo y derivados, azufre, melazas, aceite vegetal, etc.

Habilitar: Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y / o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica.

Infraestructura portuaria: Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques), faros y señales,

áreas de fondeo, muelles, patios; accesos ferroviarios, carreteros, fluviales y oleoductos.

Instalaciones Portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

Lanchaje: Servicio que se presta con una lancha para conducir a los pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas o regresarlas a la tierra.

Longitud de atraque: El tramo que en un atracadero o muelle ocupa una embarcación para sus maniobras de carga y descarga; embarque y desembarque de pasajeros.

Marea: Movimiento regular periódico de las aguas del mar, cuyo nivel sube y baja alternativamente debido a la atracción del sol y la luna. Existen diferentes niveles del mar que se miden respecto al nivel medio del mar. Estos niveles son: pleamar máxima registrada, pleamar media superior, pleamar media, medio de marea, bajamar media, bajamar media inferior y bajamar mínima registrada.

Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

Movimiento (tráfico) costero de pasajeros: Es el que se realiza por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas del mismo litoral y con fines exclusivamente turísticos.

Movimiento de exportación: Es la cantidad de carga que se mueve por el puerto nacional con destino a un puerto del extranjero.

Movimiento de importación: Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional procedente de un puerto del extranjero.

Muelle: Obra o construcción formada artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc. Que puede ser utilizada para atracar las embarcaciones para facilitar el embarque y desembarque de mercancías y personas.

Muellaje: Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se carguen o descarguen en los muelles del recinto portuario.

Operadores: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.

Patio: Área en tierra adentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.

Pilotaje: El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la desigualdad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias.

Prestadores de servicios: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, proporcionen servicios inherentes a la operación de los puertos.

Programa maestro de desarrollo portuario: El documento en que se describe la misión – visión del puerto, así como sus objetivos y estrategias, y que contiene los usos, destinos y modos de operación para las diferentes zonas del mismo; la justificación de ellos; y las medidas y previsiones orientadas a garantizar su eficiente explotación, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

Proposición: La propuesta técnica y la propuesta económica que se formulan en un concurso.

Propuesta económica: La propuesta técnica y la propuesta económica que se formulan en un concurso.

Propuesta técnica: El proyecto que pretenden realizar los participantes en un concurso y el plan general de negocios que se proponen realizar.

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

Puerto fijo: Cobro al usuario por cada embarcación comercial de 500 o más unidades de arqueado bruto o de 45 o más metros de eslora total, que ingresen o hagan uso del recinto portuario.

Puerto variable: Cobro al usuario por unidad de arqueio bruto a facción, que tenga registrada la embarcación comercial de 500 o más unidades de arqueio bruto o de 45 o más metros de eslora que ingrese o haga uso del recinto portuario.

Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Reglas de operación: El instrumento que establece las condiciones de construcción, explotación y operación de obras, así como la forma, tiempo y manera en que deben desarrollarse las actividades de los concesionarios, operadores, prestadores de servicios y usuarios; y, en general, la programación de las actividades del puerto, incluidos los movimiento de embarcaciones, la prestación de las maniobras, el suministro de servicios, el establecimiento de medios de comunicación y las medidas para el control de accesos y para la prevención de accidentes.

Regulación de tarifa: La fijación del monto máximo de las tarifas que pueden cobrarse, el cual se establece cuando no existen opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable, y ésta vigente mientras persistan las circunstancias que lo motivaron.

Remolque: Es el servicio portuario que se presta con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto.

Rendimiento del buque: También se define como rendimiento real de operación del buque y se obtiene como el cociente del total de toneladas manejadas entre el total de horas reales empleadas en la operación, o sea sin considerar los tiempos muertos que se presentan durante la permanencia del barco en el muelle. La unidad de medida es el

promedio ponderado de las toneladas por hora – buque en operación de todos los buques atendidos.

Requisición o requisa: El acto de toma de posesión que practica el Gobierno Federal de los bienes afectos a una vía general de comunicación para satisfacer el orden público mediante la prestación temporal de los servicios concesionados o permisionados.

Rescisión: El acto por medio del cual se deja sin efectos una relación contractual, sea por resolución judicial, bien por decisión unilateral de la autoridad administrativa –cuando se trata de instrumentos de tal naturaleza-, que se origina en el incumplimiento de las obligaciones contractuales y que motiva el pago de daños y perjuicios.

Revocación de concesión o de permiso: El acto de autoridad por virtud del cual se deja sin efectos una concesión o un permiso, motivado por el incumplimiento de las obligaciones del concesionario o permisionario.

Revocación del registro: El acto por el cual la SCT cancela el registro de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, con la consecuencia de que el mismo deja de surtir efecto.

Rompeolas: Una estructura que protege del oleaje un área de la playa, un puerto o un refugio.

Servicio de línea: Es el servicio regular de transporte de mercancías con barcos sujetos a itinerarios previamente determinados entre los puertos que se tocan a intervalos periódicos y tiene tarifas de flete predeterminadas.

Servicios portuarios: El apoyo brindado para que las embarcaciones realicen sus operaciones de navegación interna; los suministros para las embarcaciones, tripulantes y pasajeros; la recolección de basura o desechos y la eliminación de aguas residuales; y las operaciones de traslado de bienes o mercancías.

Sociedad Mercantil: Sociedad mercantil la que existe bajo una denominación o razón social, mediante el acuerdo de voluntades de un grupo de personas llamadas socios, que unen sus esfuerzos y capitales para la realización de un fin común de carácter económico con propósito de lucro.

Superestructura portuaria: Es la integrada por bodegas, cobertizos, estaciones marítimas, equipo portuario y marítimo, subestaciones eléctricas, redes

de agua potable y drenaje, plantas de tratamiento de desechos y edificios para oficinas públicas y privadas.

Tara del contenedor: Peso del recipiente vacío, cuyo valor es de 2.1 toneladas para contenedor de 20 pies y de 3.5 toneladas para contenedor de 40 pies.

Tarifa: Conjunto de precios que la administración portuaria, operadores y prestadores de servicios aplican a los usuarios de las instalaciones y de los servicios portuarios y marítimos, que incluye las definiciones de los conceptos involucrados, las reglas de aplicación y la reglamentación portuaria.

Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

TEU: Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del término en inglés "Twenty Equivalent Unit".

Tipo de carga: Agrupación de las mercancías que se mueven por los puertos conforme a su forma y características fijas.

Título eminente: La aptitud jurídica que, por disposición constitucional, tiene el Gobierno Federal para usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público, así como para otorgar concesiones, íntegras o específicas, o permisos.

Título habilitante: Los permisos y las concesiones, sean específicas o íntegras, así como los contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones derivados de las últimas.

Transbordador: Embarcación que circula entre dos puntos, alternativamente en ambos sentidos, y sirve para transportar pasajeros y vehículos.

Tráfico de altura: Es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos extranjeros.

Tráfico de cabotaje: También conocido como tráfico costero es el volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales.

Tráfico portuario: Es la cantidad de carga transportada por las embarcaciones y que se mueve a través de un puerto.

Utilización de la capacidad: En cierta medida, indica la productividad del puerto y se calcula como el cociente del total de toneladas de carga operadas en

los muelles en el período considerado entre la suma de la capacidad instalada de los muelles para el mismo período; generalmente se expresa como porcentaje.

Zona de desarrollo portuario: El área construida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

Zona de Influencia: También conocida como hinterland es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto.