



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

FACULTAD DE ESTUDIOS

SUPERIORES ACATLAN

EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU IMPORTANCIA PARA
EL COMERCIO EXTERIOR EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A:
DANIEL RUVALCABA BALCAZAR.

ASESOR:
DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

NAUCALPAN DE JUÁREZI, EDO. DE MÉX. 2006.



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.

Agradecimientos

Agradezco con cariño admiración y respeto a las personas, instituciones, facultades y escuelas que integran la Universidad Nacional Autónoma de México. Por lo que aprendí y ahora sé. Por la formación recibida que a cada momento, me guía a investigar lo que ignoro.

En forma especial al Dr. José Eusebio Salgado y Salgado por las enseñanzas impartidas durante el transcurso de mi licenciatura y la paciencia brindada para concluir mis estudios y la presente tesis.

De la misma manera, agradezco profundamente la ayuda de todas aquellas personas e instituciones que cedieron parte de su tiempo para el avance del presente estudio; el más alto reconocimiento por tan noble actitud.

A quien me ayudo a entender y comprender mejor: Daniel

Índice

Introducción.....	I
1. La Cuenca del Pacífico	
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Configuración económica y política.....	5
1.3. Generalidades del concepto Cuenca del Pacífico.....	9
1.4. Desarrollo de la Cuenca del Pacífico.....	12
1.5. Organismos de Cooperación Internacional.....	16
1.5.1. Asociación de Libre Comercio en el Pacífico. (PAFTA).....	16
1.5.2. La Conferencia de Comercio y Desarrollo del Pacífico. (PAFTAD).....	17
1.5.3. Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico. (PBEC).....	18
1.5.4. Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático. (ASEAN).....	19
1.5.5. Consejo para la Cooperación Económica en el Pacífico. (PECC).....	21
1.5.6. Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico. (APEC).....	23
1.6. Situación actual y perspectivas.....	26
1.61.1. Retos y oportunidades para México.....	28
2. El Comercio exterior en la Cuenca del Pacífico.	
2.1. Relaciones comerciales con América.....	29
2.1.1. América del Norte.....	30
2.1.2. América del Centro.....	33
2.1.3. América del Sur.....	40
2.2. Relaciones comerciales con Asia.....	44
2.2.1 China, Japón y Rusia.....	44
2.2.2 Economías de reciente industrialización.....	55
2.2.3 Sudeste Asiático.....	62
2.3 Relaciones Comerciales con Oceanía.....	68

3. La Marina Mercante en la Cuenca del Pacífico	
3.1. Antecedentes de la Marina Mercante en la Cuenca del Pacífico.....	72
3.2. Situación actual de la Marina Mercante en la Cuenca del Pacífico.....	88
3.3. Importancia del Transporte Marítimo en la Cuenca del Pacífico.....	94
3.4. La región del Pacífico.....	99
4. La Marina Mercante Mexicana.	
4.1. Antecedentes.....	107
4.2. Situación actual.....	135
4.2.1. Legislación que rige las actividades marítimas en México	146
4.3. Importancia del transporte marítimo en el comercio exterior de México.....	149
4.3.1.1. Principales sectores productivos involucrados en el comercio exterior de México con la Cuenca del Pacífico.....	150
4.4. Problemática de la Marina Mercante Mexicana.....	152
5. Conclusiones y recomendaciones.	
5.1. Conclusiones.....	155

Introducción

La tierra es un planeta hídrico, las casi $\frac{3}{4}$ partes de la superficie del globo terráqueo están formadas de agua, de ésta, el 3% es dulce y el 97% salada u oceánica.

Tan importantes son los océanos que son pasado presente y futuro de la humanidad. Son realidades y fantasías, cuna de la vida, fuente de alimentación, estabilizadores climatológicos, arquitectos de islas, de montañas, de derroteros que incitan a la aventura, a la curiosidad, a los desafíos y a los esfuerzos.

Esfuerzos que nos remontan a nuestro origen, bajo la forma de navegación, desde un simple tronco hasta los grandes barcos. Es a través de la navegación que se transportan los hombres llevando consigo sus historias, sus ideas, sus mercancías. Históricamente, la navegación ha traído consigo, prosperidad a la humanidad.

Esta es una investigación documental, elaborada después de consultar información en unidades y con personalidades involucradas en el tema, tiene la finalidad de serle útil a toda aquella persona que lo tenga en sus manos, esta estructurado de una manera sencilla, de forma tal, que se cree conciencia marítima, que los lectores descubran cuan importante es para los mexicanos, conocer la importancia del mar y del transporte marítimo; descubrir el efecto multiplicador que genera el mar, que como ya mencione, nos da vida, alimentos, riquezas, seguridad, desarrollo, empleos, bienestar etc.

En su totalidad engloban a la tierra cuatro grandes océanos: en el hemisferio sur hay una zona circumpolar, el océano Glaciar Antártico, que conecta los extremos australes del océano Atlántico, con forma de S, del océano Pacífico, triangular y extenso, y del océano Índico, de menor dimensión. Hay algunos

otros mares menores semicerrados; entre ellos son característicos el Ártico, el Báltico y el Mediterráneo, que se unen a los grandes océanos; hay quienes dicen, que sí el hombre hubiera sabido que la tierra estaba formada en su mayor parte por agua, se le hubiera conocido con otro nombre, Oceánica quizás.

Es el océano Pacífico y su cuenca, nuestro objeto de estudio, tópico del primer capítulo, es abordado desde dos puntos de vista; el primero, una perspectiva estrictamente geográfica, y el segundo, una perspectiva geopolítica con connotaciones de orden económicas políticas y sociales; para ello haré antes, un pequeño bosquejo histórico que nos ayudará a percibir de una mejor manera ambos perfiles.

Asimismo, identificaré los principales sujetos de Derecho Internacional que están participando asiduamente en las Relaciones Internacionales que se llevan a cabo en esta región del mundo y cómo cada uno de estos sujetos interactúa particularmente con México.

Los elementos anteriormente mencionados nos permitirán comprender y analizar la situación actual que se vive en esta región del mundo, el papel que desempeña México y poder formar nuestras propias perspectivas.

México es un país marítimo que, paradójicamente, en su historia cometió el imperdonable error de volver la espalda a sus mares, renunciando a sus recursos marítimos.

A pesar de ello, México tiene una posición geopolítica privilegiada en la Cuenca del Pacífico, de tal manera que juega un papel importante, pues se encuentra ubicado estratégicamente entre los países latinoamericanos y asiáticos además de tener vecindad con el principal mercado del mundo: Estados Unidos, país

con el cual México mantiene relaciones comerciales, sociales y políticas como con ningún otro país del mundo, situación que comprenderemos mucho mejor al analizar las relaciones comerciales que México mantiene, mediante Acuerdos o Tratados Comerciales, con los más de 40 países que integran la Cuenca del Pacífico en sus tres continentes: América, Asia y Oceanía.

Destacando siempre, que en esta región del mundo, se realiza poco más del 50% del comercio mundial, comercio que se realiza primordialmente a través de los puertos. De tal manera, que el transporte marítimo es fundamental para la entrada y salida de mercancías y contribuye enormemente al crecimiento y desarrollo de los países, como lo veremos mediante un breve recuento histórico de la Marina Mercante dentro de la Cuenca del Pacífico

En esta región del mundo, el transporte marítimo es predominante, ya que, representa una excelente opción para el traslado de mercancías, debido principalmente a su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, volúmenes y valores, además de incorporar bajos costos de traslados y a su diversificación, pues actualmente puede cubrir los destinos más lejanos.

Dicho predominio, por ejemplo en América Latina y Asia es claro, puesto que a excepción de México y Bolivia más del 90% del intercambio internacional de mercancías de todos los países se hace a través del mar.

Este modo de transporte es, en consecuencia, uno de los que mayor influencia ejerce, en el desarrollo de las naciones, pues el uso óptimo y adecuado redundará en privilegios y beneficios, particularmente de aquellas naciones que cuentan con una flota mercante propia que satisfaga sus necesidades comerciales.

Aún cuando la participación mexicana en la región del Pacífico nos remonta a la época de la Colonia, cuando se trazó la primera ruta comercial permanente entre

América y el Lejano Oriente, a través de la “Nao de China o Galeón de Filipinas”, el México independiente tuvo que enfrentar la carencia de embarcaciones, la ignorancia de las nuevas administraciones al darle la espalda al mar y por supuesto, a guerras internas, intervenciones extranjeras y a una Revolución.

Es a partir de esta última y de la Constitución Política que de ella emanó, que empezaré a identificar el marco jurídico que rige las actividades marítimas en México, cómo este marco jurídico, ha sido adecuado a las supuestas necesidades del país y cuáles sectores productivos del país están vinculados al transporte marítimo.

A partir de entonces, estaré en posibilidades de poder identificar problemáticas dentro de la Marina Mercante Mexicana y proponer conclusiones y recomendaciones para encontrar posibles soluciones o mejoras.

La inclusión económica política y social de México a la Cuenca del Pacífico inicia con la apertura económica, a partir de la década de los 80's, desarrollando una estrategia ininterrumpida de acercamientos a los principales mecanismos de integración del área, promovidos éstos, principalmente por Japón: El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PEBEC), el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC) y el Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC).

Para que México se beneficie de las oportunidades que existen creo que debe identificar un sinnúmero de aspectos, que serían largos de enumerar, sin embargo, aquí se señalará, incluso hasta caer en redundancias, la importancia que el transporte marítimo tiene no solo en esta región del planeta, sino en todo el mundo.

1. La Cuenca del Pacífico.

1.1. Antecedentes.

Hablar de la Cuenca del Pacífico en México, reviste gran importancia económica, histórica, jurídica, política y social, porque desde el pasado es una zona con la que nos ligan lazos históricos muy importantes y una estrecha relación, además de que hoy en día representa un gran mercado abierto a nuestros productos, no sólo al Oriente, sino también con la América del Pacífico, a la que nos liga nuestra hermandad histórica.¹

Las relaciones del continente asiático con el americano no dejaron documentos o pruebas que demuestren su existencia, sino hasta el encuentro con este último. Principalmente cuando el Océano Pacífico fue descubierto para los pueblos de Occidente en 1513 por el capitán español Vasco Núñez de Balboa, y bautizado después por el navegante portugués Fernando de Magallanes, quien emprendió la aventura de cruzarlo auspiciado por la corona española.²

Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda, España, el 20 de agosto de 1519, con cinco buques y 270 tripulantes, cuando desembarcó en la isla de Cebú, en Filipinas, los nativos, lo mataron, sin embargo, los tripulantes siguieron el viaje bajo el mando de Juan Sebastián Elcano, capitán de uno de los cinco buques llamado Concepción, quien se encargó de completar el viaje de circunnavegación y regresó a Sanlúcar, el 8 de septiembre de 1522, con cuatro buques menos y sólo 18 tripulantes.³

¹ José Eusebio Salgado y Salgado. 1997. "El Transporte Marítimo Mexicano en las relaciones con la Cuenca del Pacífico". *PEMEX LEX* Num. 107-108, mayo-junio. D. F., México. p. 33-44.

² Julio A. Millan Bojalil. 1992. *La Cuenca del Pacífico*. Fondo de Cultura Económica. D. F., México. p. 19.

³ Enrique Cárdenas de la Peña. 1988. *Historia de la Marina Mercante*. Colección Historia de las comunicaciones y los transportes en México. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. D. F., México. p. 60-64.

De esta manera, el primer contacto suficientemente documentado entre México y Oriente se registró en 1565, cuando se inició la exploración y conquista de las Islas Filipinas las cuales habían sido bautizadas por Ruy López Villalobos en honor al Rey Felipe II de España. El mérito de haber encabezado esa aventura al Oriente corresponde a Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, quienes, habiendo zarpado del puerto de La Navidad el 21 de Noviembre de 1564, avistaron la Isla de Samar el 13 de febrero de 1565.⁴

Pero, si bien el viaje de exploración y la conquista de los nuevos territorios de las islas mencionadas marcó el inicio de la aventura asiática, la gloria del viaje de retorno corresponde a Andrés de Urdaneta porque él fue quien descifró el enigma del tornaviaje en el Pacífico, lo que muchos otros no habían podido lograr. De modo que volver a la Nueva España fue hazaña exclusiva de Urdaneta, quien regresó al puerto de Acapulco el 3 de octubre de 1565. Instaurándose así la primer ruta comercial entre América y el Lejano Oriente.⁵

Fue así como durante la Colonia se estableció un tráfico marítimo regular entre puertos de la Nueva España y el Lejano Oriente. Más tarde, ya con un comercio regular, México sirvió de enlace con Europa, pues las mercancías traídas por medio de la “Nao de China o Galeón de Filipinas” transitaban por territorio mexicano para consumirse en los mercados europeos.⁶

⁴ Dagoberto Amparo Tello. 2000. “Perspectiva histórica del encuentro de México con Asia-Pacífico: El Caso de Filipinas”. *México y la Cuenca del Pacífico*. No. 11 Vol. 3, septiembre-diciembre. Universidad de Guadalajara. Guadalajara, Jalisco, México. p. 35

⁵ Carlos Pizano y Saucedo. 1994. “El puerto de La Navidad y la expedición de López de Legazpi y Urdaneta a las islas Filipinas”, en *III Coloquio La Cuenca hispana del Pacífico. Pasado y futuro*. 19 y 20 de noviembre. Jaime Olveda (coord.) Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco. Guadalajara, Jalisco, México p. 44, 45.

⁶ Guillermo Garcés Contreras. 1990. *Coloquio “La participación de México en la Cuenca del Pacífico”*. Alejandro Álvarez y John Borrego (coord.) Facultad de Economía. Tomo I. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F., México. p 23-24.

El comercio ultramarino se realizaba por medio de galeones que surcaron el Océano Pacífico entre los años 1565 y 1815. En el puerto de Acapulco se recibían mercaderías de China, Japón, Malasia, Camboya, Tailandia e India que eran embarcadas en Manila y pagadas con monedas de oro y plata acuñadas en México.⁷

Durante este periodo se estableció lo que hoy se conoce como ‘transporte multimodal’, el primer puente terrestre que iba de Acapulco a México y Veracruz, el cual funcionó regularmente durante 250 años, vida de la ruta (1565-1815).⁸

Fue tal el incremento del comercio entre las Filipinas y otros países del Lejano Oriente con la Nueva España, que los comerciantes españoles residentes en la Colonia se vieron afectados en sus intereses, pues disminuyeron las ventas de los productos procedentes de España. La presión de éstos y la carta enviada por el Arzobispo de Sevilla al Rey Felipe II, señalándole los peligros de una independencia económica, obligaron a la Corona a frenar por medios legales ese comercio, sin lograrlo.⁹

El mismo soberano prohibió el comercio de la Nueva España con las demás Colonias españolas por la Real Cédula del 11 de enero de 1593. Al mismo tiempo al Virrey se le daba, como Capitán General, plena jurisdicción sobre

⁷ Ibidem.

⁸ José Eusebio Salgado y Salgado 2005. *Apuntes cátedra de Derecho Marítimo*. Facultad de Estudios Profesionales Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México, Estado de México. México

⁹ Mariano Cuevas. 1943. *Monje y Marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. Editorial Layac, Colección Españoles en América, Num. II p. 343-345. México. Citado por José Eusebio Salgado y Salgado en *El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. D. F., México 1967. p 4.

todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España para controlar el comercio.¹⁰

No obstante lo anterior, el Puerto de Acapulco en la Nueva España y el Puerto de Manila en las Filipinas, fueron habilitados y autorizados para el tráfico comercial en el pacífico.¹¹

De tal suerte que la visita de la “Nao de China” siguió haciendo viajes e intercambiando productos, sin embargo, todo este rico intercambio comercial, cultural y social, vino a menos con la clausura de los viajes de la Nao decretada por medio de la Cédula del 14 de septiembre de 1813, lo que además provocó que una gran parte de los puertos secundarios de la franja mexicana del Pacífico resintieran los efectos y a partir de entonces empezaran a registrar un estancamiento, el cual se vio todavía más acendrado con el inicio de la etapa independiente y el hecho de que las nuevas administraciones dieran la espalda al mar y se encerraran en los límites más estrechos del país.¹²

El último galeón que entró y zarpó de Acapulco fue el “Magallanes”, en 1815, antes de que José María Morelos y Pavón tomara Acapulco con los insurgentes, poco después de haberse promulgado en Apatzingan la Constitución de 22 de octubre de 1814, en donde el congreso se atribuyó todo el poder y quitó a Morelos la libertad de acción.¹³

Además México, tuvo que enfrentar varias guerras e intervenciones extranjeras, desde su independencia hasta su revolución en 1910-1920 y sin olvidar las dos

¹⁰ José Bravo Ugarte. 1953. *La Historia de México. La Nueva España*. Editorial Jus, Tomo II. México. p. 180. Citado por José Eusebio Salgado *ibidem* p. 4.

¹¹ José Bravo Ugarte. op. cit. p. 180. Citado por José Eusebio Salgado en “El transporte marítimo mexicano en las relaciones.....”, p. 34.

¹² Jaime Olveda. 1994. “El puerto de la Navidad. Perlas, comercio y filipinos.” En Jaime Olveda (coord.) op. cit. p. 79-80.

¹³ Josefina Zoraida Vázquez 2004. “De la independencia a la consolidación republicana”. *Nueva historia mínima de México*. El Colegio de México. D. F. México. pp. 137-191.

Guerras Mundiales (1914-1918) y (1939-1945). En el capítulo IV haré amplio análisis de la marina mercante mexicana.

Evocar aquí estas realidades históricas es sólo para destacar la rica experiencia en la relación de México con algunos países que hoy conforman la Cuenca del Pacífico y confirmar que las rutas del mar tienen memoria. Hace más de 440 años México fue el detonador de las relaciones económicas del Pacífico.

1.2. Configuración política y económica de la Cuenca del Pacífico Asiático.

La ribera asiática de la Cuenca del Pacífico dentro de la estructura del poder internacional, ha sido uno de los escenarios político-económicos más complejos. Una serie de características le confieren un alto valor estratégico, no sólo por su ubicación geográfica, sino también por ser una zona de tráfico marítimo por excelencia, por su numerosa población y la abundancia y diversidad de sus recursos naturales y culturales.

La ribera asiática durante siglos sufrió las consecuencias de la expansión colonial europea, más tarde, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, surge un reacomodo mundial, en el cual, la mayoría de los países se alinearon en torno a Estados Unidos, formando el bloque capitalista. Otro grupo de países formó el bloque socialista, liderados por la ex Unión de Republicas Socialistas Soviéticas. Alemania y Japón que quedaron prácticamente destruidos, paradójicamente fueron ayudados por Estados Unidos a reconstruir sus economías y por lo tanto pasan a formar parte del bloque capitalista.

La ayuda prestada por Estados Unidos se debió fundamentalmente a dos aspectos. El primero surge de la necesidad de revitalizar el capitalismo mundial; Estados Unidos se enfrenta a la falta de mercados. Necesitaba reconstruir las economías de Japón, Alemania, Francia e Inglaterra para dinamizar la región

asiática y europea, sólo de esta manera podría dar salida a sus mercancías. El segundo era el avance del socialismo en Europa Oriental y Asia. Estados Unidos necesitaba detener el avance del socialismo y así consolidar su hegemonía militar y económica. Surgió así “La Guerra Fría”.¹⁴

Mientras dura la confrontación entre Estados Unidos y la Unión Soviética, los norteamericanos se ven en la necesidad de inyectar capital y tecnología a Japón y el Sudeste Asiático, con el fin de evitar la influencia del comunismo chino triunfante desde 1949.

Las políticas de contención del comunismo instrumentadas por Estados Unidos, se expresaron tanto en seguridad militar y estratégica, tratados de seguridad con Japón, Taiwán y la República de Corea, como en ayuda económica. En Asia no hubo un Plan Marshall como en Europa, pero el ciclo de las guerras y el anticomunismo pragmático de los Estados Unidos sirvieron para alentar el desarrollo económico del cinturón exportador asiático.¹⁵ Corea y Vietnam, son dos claros ejemplos de esta confrontación entre capitalismo y socialismo.

Las fuerzas norteamericanas situadas en Asia, principalmente en la República de Corea y en Japón, continúan asumiendo la responsabilidad de la defensa y seguridad del Pacífico Asiático. Los países involucrados, en consecuencia, han podido reducir al mínimo sus gastos de defensa y concentrar sus esfuerzos en la capitalización de la zona, logrando tasas sorprendentes de crecimiento económico con elevados grados de eficiencia y productividad, que explican el alto índice de especialización de la región.¹⁶

¹⁴ Alfredo Octavio Millan Alarid. 2000. “La región Asia Pacífico, sus perspectivas y sus relaciones con México”, en *Asia una Visión desde el Pacífico Mexicano*, Alfredo O. Millan Alarid. (comp.) Fundación Noroeste, Topolobampo y la Cuenca del Pacífico. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y Centro de Estudios de Asia y Oceanía (La Habana, Cuba) Culiacán, Sinaloa, México. p. 307

¹⁵ Víctor López Villafañe. 2002. “El desarrollo de Asia Pacífico al inicio del siglo XXI” *Comercio Exterior*. Vol. 52. No. 9 septiembre D. F., México. p. 800-807.

¹⁶ Judyth de León. 1994. “La Cuenca del Pacífico”. *El Mercado de Valores*. No. 4. Abril D. F., México.

Conflictos entre chinos y rusos debilitan al bloque socialista y fortalecen al capitalismo, de esta manera empieza a desactivarse La Guerra Fría y finalmente con la caída del Muro de Berlín, formalmente se señala el fin de la Guerra Fría, originando un repunte del capitalismo.

La región denominada Cuenca del Pacífico es una economía regional que sin tener el mismo grado de integración que la Unión Europea, no por ello es menos importante, y si bien es cierto que aún pesa demasiado el capital norteamericano en Asia, como lo demostró la crisis financiera de 1997, también es cierto que la crisis asiática sirvió para que los países de la región se ayudaran entre sí y buscaran mayor grado de cooperación e integración.¹⁷

Así pues la región de Asia- Pacífico, ha logrado convertirse en una de las regiones más productivas en todo el mundo alcanzando niveles de crecimiento económico continuos, interrumpidos únicamente por la crisis en 1997, sin embargo, ha logrado repuntar y sigue manteniendo tasas elevadas de crecimiento económico, gracias también a los principales mecanismos de cooperación.

Una de las primeras iniciativas partió del profesor japonés Kiyoshi Kojima, quien en 1965 propone crear un Área de Libre Comercio en el Pacífico. El resultado de dicha propuesta fue el inicio de una serie de encuentros sobre comercio y desarrollo del Pacífico que dieron origen a la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo, PAFTAD.¹⁸

¹⁷ *Ibidem* p. 308

¹⁸ “*Procesos Institucionales en la Cuenca del Pacífico*” 1992. Documento elaborado en la Dirección General para el Pacífico, Secretaría de Relaciones Exteriores. En López Villafañe Victor. *Asia en Transición. Auge Crisis y Desafíos*. 1999. Siglo XXI. D. F., México D. F., México. p. 347-355.

Por su parte, destacados hombres de negocios del Pacífico decidieron establecer en 1967, sobre la base de las recomendaciones del PAFTAD, el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), con el fin de fortalecer las relaciones comerciales y propiciar un clima adecuado para los negocios en la región.¹⁹

Otro momento decisivo entre los antecedentes de integración regional es el llamado que con ese espíritu hizo, en 1979 el entonces Primer Ministro japonés Masayoshi Ohira, que dio origen al establecimiento en 1980 del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC).²⁰

Los acuerdos sobre la apreciación del yen y del marco alemán con respecto al dólar estadounidense, firmados en el Hotel Plaza en 1985, favorecieron la internacionalización de las empresas niponas. En el marco de los llamados Acuerdos del Plaza, los japoneses prosiguieron con la apreciación del yen, así entre 1985 y 1995, la tasa de cambio paso progresivamente de 238.05 a 93.97 yen/dólar, de esta manera, los recursos financieros disponibles para ser invertidos en el extranjero se multiplicaron e impulsaron a Japón para convertirse en un potencia financiera y en el principal acreedor del mundo. Con ello, la zona de la antigua área de dependencia británica, y por tanto de la libra esterlina, pasaron a ser parte de la influencia del yen japonés.²¹

Conforme crecía la interdependencia económica, aumentó la necesidad de vincular la acción específicamente gubernamental. Así, en enero de 1989 el entonces Primer Ministro de Australia, Bob Hawke, propuso la realización de una reunión ministerial de las economías de la zona, para establecer un marco de cooperación económica regional. Como resultado, en noviembre de ese

¹⁹ *ibidem*. p. 349.

²⁰ *ibidem*. p. 350.

²¹ Juan José Ramírez Bonilla. 2001. "Asia del Pacífico: regionalismo y globalización" *El Mercado de Valores*. Enero 2001. D. F. México. pp. 18-34.

mismo año se celebró en Canberra, Australia, una reunión de ministros de comercio y relaciones exteriores en la que participaron ministros de Australia, Brunei, Canadá, Estados Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, República de Corea, Singapur y Tailandia quienes acordaron el establecimiento del Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico, APEC.²²

1.3. Generalidades del concepto Cuenca del Pacífico.

El concepto Cuenca del Pacífico puede entenderse de dos maneras distintas, desde el punto de vista estrictamente geográfico, o bien puede ser abordado desde la perspectiva geopolítica con connotaciones económicas y políticas. Si analizamos la primera: se denomina Cuenca del Pacífico a la región geográfica que comprende a los países, islas y territorios que son tocados por las aguas del Océano Pacífico.

Está conformada por países y entidades de tres diferentes continentes. Abarca una extensión de 65.5 millones de kilómetros cuadrados. Su población representa más de la mitad mundial; genera alrededor del 45% de la producción del orbe, y en su territorio se realiza poco más de 50% del comercio internacional, se localizan 21% de las reservas mundiales de petróleo, se lleva a cabo 25% del tráfico aéreo y la mayor parte del marítimo, y se ubican gran cantidad de reservas financieras y la tecnología más dinámica. Además hay que agregar que es un mercado de más de 2 000 millones de habitantes y que a mediados de la década de los ochenta la actividad transpacífica superó a la actividad transatlántica.²³

²² Procesos Institucionales en la Cuenca del Pacífico op. cit. p. 351.

²³ Fernando Clavijo Quiroga. 1993. "Diversificación de las relaciones económicas de México: Hacia la Cuenca del Pacífico" *México en la economía internacional Tomo II*. Comisión de Asuntos internacionales del PRI. D. F., México. p. 61.

AMERICA						
Canadá	Chile	Colombia	Costa Rica	Ecuador	Estados Unidos de América	Guatemala
Honduras	México	Nicaragua	Panamá	Perú	El Salvador	
ASIA						
Brunei Darussalam	Tailandia	República Popular China	República Popular Democrática de Corea	República de Corea	Filipinas	Camboya
Indonesia	Japón	Taiwán	Malasia	Vietnam	Federación de Rusia	Singapur
OCEANIA (PACIFICO SUR)						
Australia	Nueva Zelandia	Fiji	Kiribati	Islas Salomón	Islas Marshall	Naurú
Estados Federados de Micronesia (Kosrae, Truk, Yap)	Vanuatú	Palau	Papua Nueva Guinea	Samoa Occidental	Tuvalu	

Dependencias:

Británicas: Pitcairns.

Francesas: Nueva Caledonia, Polinesia Francesa, Wallis y Futuna.

Norteamericanas: Islas Marianas del Norte, Samoa Americana.

Australianas: Isla de Crismas, de Cocos y Norfolk.

Neozelandesas: Islas Cook, Niue y Tokelau.

Fuente: Elaboración propia con datos de Secretaría de Relaciones Exteriores.

En la Cuenca del Pacífico coexisten países desarrollados y subdesarrollados, aquí se encuentran los más elevados niveles de productividad y los más altos ritmos de crecimiento, EU y Japón; en contraste, tenemos a países pobres como Myanmar, Papua Nueva Guinea y algunos latinoamericanos. Existe una doble dicotomía: ideológica y política. En el caso de la primera conviven países capitalistas y socialistas como Japón, EU, Canadá, etc., en contrapartida tenemos a China, y Viet Nam. En el terreno político, tenemos distintas concepciones de cómo concebir y ejercer la democracia. El concepto de Estado democrático es defendido por ambos bandos de países y se acusan mutuamente de autoritarios. Además encontramos países diametralmente opuestos en cuanto a número de habitantes y a extensión territorial, tal es el

caso de la República Popular China con más de 1,200 millones de habitantes y una extensión territorial de más de 9 millones de kilómetros cuadrados, mientras que en el otro extremo tenemos a Singapur, que es una pequeña isla convertida en ciudad-estado con sólo 3 millones de habitantes y escaso territorio.²⁴

Ahora bien, en el concepto geopolítico, me refiero básicamente al comercio, la inversión, y otras formas de interrelación entre distintos centros de la región que son: Australia, Brunei, Canadá, Chile, China, Colombia, Corea, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Rusia, Singapur, Tailandia y Taiwán.

La Cuenca del Pacífico constituye un espacio de desarrollo dinámico, estrechamente vinculado por las finanzas, el comercio y la tecnología del capitalismo asiático.

Dentro de la concertación comercial hay diferencias importantes en el cambio intrarregional. Las relaciones comerciales y financieras se realizan básicamente con Estados Unidos y Japón como centros hegemónicos y en torno de ellos giran tanto la diversificación como el intercambio regionales.²⁵ Aunque hoy en día China se ha convertido en un actor muy importante.

La Cuenca es una región económica que cuenta con un grupo de países los cuales cooperan entre sí de manera cercana, a partir de ahí el comercio internacional es motivado para promover la prosperidad entre los pueblos. No se trata de un bloque cerrado. Por el contrario, varios de los países

²⁴ Alfredo O. Millan. op. cit. p. 309.

²⁵ Julio A. Millan Bojalil. 1993. "La Cuenca del pacífico: mito o realidad" *Revista de Comercio Exterior*. Vol 43 No. 12 diciembre. D. F., p. 1122.

industrializados del Pacífico están fundados en modelos orientados a los mercados externos, sobre todo hacia los Estados Unidos y Japón.²⁶

1.4. Desarrollo de la Cuenca del Pacífico.

El proceso económico de la Cuenca del Pacífico, se enmarca dentro de la Revolución Tecnológica de la Cibernética la cual ha traído consigo un nuevo modelo productivo denominado “fabrica fría” y por consiguiente una nueva división internacional del trabajo. La competitividad asiática se debe también en buena medida a la racionalización de la producción y al abatimiento de costos que ello implica debido a la división regional del trabajo.²⁷

En Asia-Pacífico la división internacional del trabajo tiene que ver mucho con el modelo de desarrollo que en 1953, propuso Kanane Kamatsu denominado “el vuelo en V de los gansos”. El cual consiste en el esquema que guarda una secuencia ordenada y sistemática de economías, alineadas en una estrategia común de desarrollo bajo la conducción de una economía líder. En este proceso, la economía líder estimula y transfiere el desarrollo y crecimiento a sus seguidores. La integración se hace de forma estructural y dependiente, más allá de un proceso formal signado en un tratado.²⁸

Principales actores:

En Japón la expansión económica fue sobre todo, el resultado de la intervención gubernamental mediante políticas *ad hoc*, diseñadas por los planificadores nipones, con el concurso de todos los actores sociales y, por lo

²⁶ Julio A. Millan Bojalil 1992. *La Cuenca del Pacífico*. Fondo de Cultura Económica. D. F., México. p. 22.

²⁷ Alfredo O. Millan A. op. cit. p. 314.

²⁸ Luis Miguel Valdivia Santa María 2000. “La configuración histórica y geopolítica de la Cuenca del Pacífico. *Asia una Visión desde el Pacífico Mexicano*, op. cit. p. 14.

tanto, acatadas por todos ellos. Estas políticas fueron en el sistema educativo, la formación de capital humano capaz de realizar su trabajo con un alto valor agregado y la formación de capital, pusieron en práctica programas de ahorro, establecieron instituciones necesarias para consolidar su economía y crearon condiciones para que los actores privados –bajo autoridad gubernamental– participaran activamente en la economía.²⁹

Japón constituye el más importante polo de atracción y desarrollo en la zona asiática del Pacífico, ya que es la potencia manufacturera, tecnológica y financiera de la región y considerada la nación más rica del mundo en términos *per capita*.

El siguiente centro económico lo constituyen las llamadas Economías Recientemente Industrializadas, NIEs (*Newly Industrialized Economies*: Hong Kong, Corea, Singapur y Taiwán)

La mayoría de los países en desarrollo asiáticos siguieron estrategias de sustitución de importaciones, sin embargo, los NIEs, después de la primera etapa de sustitución de importaciones, adoptaron una estrategia más orientada a las exportaciones en los sesenta con resultados sorprendentes.

El tercer centro económico, que se agregan compartiendo procesos productivos menos sofisticados, lo constituyen los países de la ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*). En 1967, Indonesia, Filipinas Malasia. Singapur y Tailandia formaron la Asociación de Naciones del Sureste Asiático, con el objetivo de incrementar la cooperación en cuestiones de seguridad y en el ámbito económico a fin de confrontar la expansión del comunismo en la zona,

²⁹ Juan José Ramírez Bonilla. 2001. op, cit. p. 20, 21.

sin embargo, con el fin de la Guerra Fría los antiguos enemigos del ASEAN, Viet Nam, Laos, Camboya y Myanmar ingresaron a la Asociación.³⁰

La cuarta área económica es la China Continental, la cual, a la muerte de Mao Tse Tung hace un cambio en su estrategia económica, y la convierte en una combinación de economía de mercado con una planificación económica y régimen político comunista, el cual ha funcionado hasta ahora de tal manera que su producto nacional bruto está creciendo arriba del 10% desde hace dos décadas y que continua con tasas bastante elevadas.³¹

El quinto agrupamiento del Pacífico está integrado por Australia y Nueva Zelanda. Ambos países están en una posición básicamente sana como abastecedores de alimentos y materias primas para los centros manufactureros del Pacífico, Japón y los NIEs principalmente.

La sexta región, la integra Estados Unidos, Canadá y México. Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y los efectos que éste pueda tener en sus economías miembro, dependerán las futuras relaciones transpacíficas. Es importante señalar aquí que el comercio exterior de México en la Cuenca del Pacífico está íntimamente ligado al TLCAN. Concretamente con Estados Unidos.

Existen otros dos espacios en el Pacífico: Oceanía o Pacífico Sur y América Latina. Ésta última, debe ser importante para México, pues le unen lazos históricos y de amistad con prácticamente todo el continente, además tiene celebrados acuerdos económicos, con la mayoría de los países pertenecientes a estas regiones, que aún cuando pertenecen a la Cuenca del Pacífico su participación ha sido discriminada por las grandes economías de la Cuenca.

³⁰ Rodrigo Marquez Lartigue. 2001. "La Política Exterior de México hacia el Sureste de Asia, ¿Una nueva Area Prioritaria?" *El Mercado de Valores*. Enero. D. F., México. p. 917.

³¹ Alfredo Octavio Millan Alarid. op. cit. p. 310.

Los estudiosos de la zona del pacífico dejaron de considerar a Rusia como uno de los actores principales de esta importante región, en toda la década de los 90's olvidando que tiene una gran presencia en el continente asiático, vasto territorio, recursos naturales, armas nucleares, una población educada etc.

En 1991, cuando colapsó la Unión Soviética, numerosos analistas esperaban que la introducción de reformas económicas de mercado permitiría el surgimiento a corto o mediano plazo de un período de prosperidad, e incluso de un auge económico en la Federación Rusa. Estas expectativas optimistas, se fundamentaban en los notables “activos” del país: en particular, el alto nivel educativo de su población y su propensión al ahorro relativamente elevada, estándares científicos de clase mundial, amplios recursos naturales, una infraestructura física amplia de calidad aceptable y un nivel de deuda externa manejable.

En la década de los noventa la evolución de la economía rusa no confirmó estas esperanzas, y el país emprendió por el contrario una senda catastrófica de contracción económica, de hiperinflación y pérdida de valor internacional del rublo, de fuga de capitales y de concentración de los ingresos y las riquezas nacionales en muy pocas manos.³²

Sin embargo, debido a reformas estructurales que la han transformado en una economía de mercado, ha logrado duplicar su PIB respecto de 2001 que era de 307 mil millones de dólares, a 755 mil millones de dólares en 2005 y

³² Genevieve Marchini 2003 “Trayectoria macroeconómica y reformas estructurales en Rusia 1991-2004” *Revista México y la Cuenca del Pacífico*. Vol 6 No. 20. septiembre-diciembre 2003. Universidad de Guadalajara. Jaisco México. pp. 7-21

pasando del lugar 16 de las principales economías del mundo a la número 10, desplazando a México, que ahora ocupa el lugar número 14.³³

No debemos perder de vista a Rusia, que está luchando por recuperar el lugar que un día tuvo como el principal centro hegemónico de la región asiática.

1.5. Los Organismos de Cooperación Internacional en la Cuenca del Pacífico.

Las iniciativas para institucionalizar los intercambios regionales en el área del Pacífico tuvieron su origen en la década de los sesenta principalmente en Japón. La creación del Centro de Investigación Económica de Japón (Japan Economic Research Center), a principios de los sesenta, sirvió de base institucional para realizar estudios sobre la cooperación económica en el área. De esta manera las primeras propuestas surgieron principalmente en círculos académicos, sin embargo, el concepto de la Cuenca del Pacífico pronto se colocó en la agenda de los discursos tanto nacionales como internacionales.

1.5.1. Asociación de Libre Comercio en el Pacífico. (PAFTA)

En 1965 el profesor Kiyoshi Kojima propuso crear una asociación de Libre Comercio en el Pacífico, para la eliminación de tarifas comerciales entre los cinco países desarrollados de la Cuenca: Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda. Esta propuesta no se materializó, principalmente porque PAFTA no se vinculaba con los procesos de desarrollo de las naciones más atrasadas de la región, muchas de las cuales requerían de trato preferencial para superar las dificultades de su reciente descolonización.³⁴

³³ Agencia Reforma. “Sale México del top ten” *Periódico Reforma*. Martes 3 de mayo de 2005. México, D. F.

³⁴ Procesos Institucionales en la Cuenca del Pacífico. op cit.

1.5.2. La Conferencia de Comercio y Desarrollo del Pacífico. (PAFTAD)

Las ideas de Kiyoshi Kojima dieron pie para que en 1968, el internacionalista australiano, John Crawford, de la Universidad Nacional de Australia, y el dirigente del Centro de Investigaciones Económicas de Japón: Saburo Okita, convocaran una conferencia de economistas para discutir sobre las posibilidades de crear un área de libre comercio en el Pacífico. Teniendo como resultado la primera reunión del foro PAFTAD, en la propia sede del Centro de Investigaciones de Japón.³⁵

La Conferencia de Comercio y Desarrollo del Pacífico, Pacific Trade and Development Conference, (PAFTAD) es una asociación de economistas prominentes y académicos sobresalientes interesados en temas económicos y de política relevantes para la región de Asia y el Pacífico. Su carácter no es de tipo oficial ni político, lo que le ha permitido promover la participación de tantas naciones de la región del Pacífico como ha sido posible, sin excluir a ninguna persona por razones de nacionalidad o por cuestiones políticas existentes entre los países de origen de cada participante.

En su forma actual la PAFTAD es una red de especialistas y una serie de conferencias académicas de carácter privado que han sido la fuerza impulsora del desarrollo intelectual sobre aspectos vitales del comercio y del desarrollo del Pacífico y sobre problemas de política económica a que se enfrenta la zona. La contribución intelectual que se resume en los documentos que edita este foro va dirigida a los funcionarios gubernamentales y del sector privado, para auxiliarles en los retos que representa el desarrollo del Pacífico. la coordinación

³⁵ Omar Martínez Legorreta. 2002. "La construcción de la región Asia Pacifico. El papel de los organismos internacionales regionales". *Comercio Exterior*. Vol 52. No. 9 septiembre. D. F., México. p.764.

de esta conferencia está a cargo de un secretariado general con sede en la Universidad Nacional de Australia.³⁶

1.5.3. Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico. (PBEC)

El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, Pacific Basin Economic Council (PBEC), fue fundado el 25 de octubre de 1967 en Tokio Japón, por comités miembros de Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda. El Consejo representa hoy día la única organización de carácter multilateral del sector privado dedicada al fortalecimiento del sistema de libre empresa en la región del Pacífico.³⁷

Al PBEC lo integran más de 1,200 empresas. Éstas se localizan en las economías de la región.

El Consejo está formado por Comités Nacionales independientes, correspondientes a cada economía miembro. Los Comités Nacionales se constituyen por los empresarios interesados en hacer negocios con los países de la Cuenca del Pacífico. Cada Comité Nacional se conforma de acuerdo con sus propias leyes, en tanto que sus actividades internacionales se rigen por los principios operativos del Consejo.

El PBEC cuenta con un Secretariado Internacional con sede en Honolulu, Hawai. El Secretariado se integra por un Presidente Internacional -funcionario en jefe del Consejo-, un Vicepresidente, un Director General Internacional y un Tesorero Internacional. Este último funge como Presidente del Comité de Finanzas. Asimismo, existe un Consejo Directivo que rige las actividades y programas del PBEC y aprueba el presupuesto. Además, guía las políticas del

³⁶ *ibidem*. p. 764.

³⁷ Procesos Institucionales en la Cuenca del Pacífico. op. cit. p 345.

mecanismo y decide lugar, fecha y agenda de las Reuniones Generales Internacionales.

Las reuniones más importantes del PBEC son las Reuniones Generales Internacionales. Estas se celebran anualmente con sede rotatoria entre las economías miembro. En cada Reunión se analiza un tema regional de interés común normalmente relacionado con asuntos comerciales. En las Reuniones Generales participan representantes de los Comités miembro, así como invitados especiales.

México participó por primera vez en una reunión de PBEC -con carácter de observador- en la 20a. Reunión General Internacional, celebrada en San Francisco, California, en 1987. Un año más tarde, el Lic. Julio Millán, Presidente Honorario y Fundador del PBEC, formó el Comité Mexicano del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico.

El Comité Mexicano fue aceptado como miembro de pleno derecho durante la 22a. Reunión General Internacional, efectuada en Taipei en mayo de 1989. Desde entonces el Comité Mexicano ha tenido una participación continua y activa.

1.5.4. Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)

Fundada el 8 de agosto de 1967 en Tailandia, la Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) es una asociación intergubernamental que desde 1999 llegó a incorporar a toda la región conocida como el sudeste asiático: Brunei Darussalam, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam.³⁸ Hay dos países nuevos, cuya

³⁸ “Organismos de la Cuenca del Pacífico” 2001. *El Mercado de Valores*. Artículo elaborado con información proporcionada por el embajador Eugenio Anguiano Roch. Enero. D. F., México. p. 44-50.

independencia reciente les ha otorgado una categoría de miembros especiales, pero que habrán de convertirse en miembros de pleno derecho en el futuro: Papua Nueva Guinea y Timor Oriental.³⁹ ANSEA es hoy uno de los bloques comerciales regionales más importante dentro de APEC y actúa como observador predominante del foro.

Establecida para fomentar la reconciliación tras conflictos en la zona y el fomento de la paz en la región ha diversificado sus áreas de interés: Aunque su agenda indica que la cooperación económica, social y cultural es parte de su trabajo sus logros han sido principalmente políticos. Se extiende en 1971 para incluir una Zona de Paz, Libertad y Neutralidad (ZOPFAN); en 1992 una Área de Libre Comercio, y en 1995 una Zona Libre de Armas Nucleares.

El órgano más importante dentro de la estructura organizacional de la ANSEA lo constituye la Cumbre de los Jefes de Estado, que se reúne desde 1973 y desde 1992 se lleva a cabo cada tres años.

La “ASEAN Free Trade Area” (AFTA) o Área de Libre Comercio ANSEA, fue fundada en 1992 por los líderes de la ANSEA, su objetivo principal es la creación de una zona de libre comercio en Asia para incrementar la ventaja competitiva del ANSEA. Sus miembros son los de la ANSEA. Vista también como contraparte del TLCAN.

También incluye un Foro Regional ANSEA (ASEAN Regional Forum o ARF) iniciado en julio de 1993. ARF es un foro de diálogo multilateral de seguridad que invita la participación de países fuera de la región. Países invitados: Australia, Canadá, República de Corea, Estados Unidos, Japón, Nueva Zelanda, La India y la Unión Europea, más dos observadores: Rusia y China.

³⁹ Omar Martínez Legorreta. op. cit. p. 767.

México solicitó su inclusión a este Foro, pero le fue denegada por considerarse que ese país no tiene importancia estratégica en la región.⁴⁰

1.5.5. Consejo para la Cooperación Económica en el Pacífico. (PECC)

Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, Pacific Economic Cooperation Council (PECC) es una organización multilateral en la que participan los sectores académico, empresarial y gubernamental de las economías de Asia-Pacífico. Los integrantes de PECC son considerados dentro del foro como economías más que como Estados nacionales,

La Conferencia, a partir de 1992, Consejo, de Cooperación Económica del Pacífico fue creada en 1980 durante el Seminario de la Comunidad del Pacífico, celebrado en la Universidad Nacional Australiana a propuesta que emitiera el primer ministro de Japón Masayoshi Ohira y su homólogo australiano Malcom Fraser.

El Consejo es un organismo internacional de carácter tripartita, cuyo propósito es identificar y coordinar los componentes de cooperación económica en el Pacífico y establecer lineamientos para promover la cooperación regional. La participación de cada miembro del PECC se hace a través de una comisión tripartita, en la que están representados por igual los sectores gubernamental empresarial y académico.⁴¹

Hoy en día con base en los principios de no exclusividad y regionalismo abierto, el PECC incluye entre sus miembros a los 10 países de la ANSEA, miembros de la OCDE como Japón, Estados Unidos, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, y México; República de Corea, Hong Kong, China y Taiwán y algunos

⁴⁰ *Ibidem.* p. 768.

⁴¹ Judyth de Leon 1994. “La Cuenca del Pacífico” *El Mercado de Valores*. Num. 6. Junio. DF México. p. 34-36.

países latinoamericanos como Colombia, Perú y Chile, más los Estados isleños del sur del Pacífico representados colectivamente por el Foro del Pacífico Sur, además de las representaciones del PEDEC y PAFTAD.⁴²

PECC se integra por:

- Comités Nacionales;
- Un Comité Permanente;
- Un Grupo Coordinador (Comité Permanente, más coordinadores de cada Subcomité y de los Comités Nacionales);
- Un Secretariado Internacional.

Existen asimismo una serie de Foros, Grupos de Trabajo y Proyectos orientados hacia asuntos particulares en el desarrollo de la región. Los Grupos desempeñan el trabajo sustantivo de PECC y cada uno de ellos agrupa a especialistas provenientes de los tres sectores que integran los Comités Nacionales. Su función es realizar seminarios y mesas redondas, elaborar estudios y hacer recomendaciones sobre temas específicos.

Por su parte, cada Comité Miembro o Nacional cuenta con representantes del sector gubernamental, empresarial y académico, y lo encabeza un Presidente, que puede ser una figura de cualquiera de estos sectores.

Los encuentros de mayor importancia del Consejo son las Reuniones Generales. En ellas participan tanto los representantes de los Comités Miembro, como invitados y observadores. A partir de la XI Reunión General, Pekín septiembre de 1995, éstas se celebran cada 2 años.

De las Reuniones Generales han emanado importantes declaraciones, entre las que destacan: la Declaración de Vancouver (1986), que plasma los principios que constituyen el Foro, y las de San Francisco (1992) y Kuala Lumpur (1994),

⁴² Omar Martínez Legorreta. op. cit. p. 765.

porque en éstas se adoptó el concepto de "regionalismo abierto" como una nueva forma de integración.

El Comité Permanente y el Grupo Coordinador se reúnen 2 veces al año para revisar el progreso del Consejo, así como el de los grupos, foros y proyectos de trabajo. Los Grupos de Trabajo crean su propia agenda y el número de reuniones varia de acuerdo a los proyectos e iniciativas que se encuentren desarrollando.

El Comité Permanente es el órgano de gobierno de PECC y está integrado con los Presidentes de los comités nacionales de las economías de los Estados miembro. Además, participan representantes del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), la organización empresarial de la región, y de la Conferencia para el Comercio y Desarrollo del Pacífico (PAFTAD), la organización de economistas de la misma región. Al Comité Permanente lo preside un representante del país en el que se efectúa la Reunión General.⁴³

1.5.6. Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC).

Dentro de los organismos que han despertado mayor interés en el área del Pacífico, sin lugar a dudas lo es el Asia Pacific Economic Cooperation, (APEC), cuya creación fue propuesta por el entonces Primer Ministro de Australia, Robert Hawke, durante una conferencia celebrada en Seúl, Corea, en enero de 1989. La propuesta consistía en crear un organismo, a nivel gubernamental, que sirviera como punto de equilibrio para contrarrestar las tendencias proteccionistas de la Comunidad Europea o de los países de América del Norte.⁴⁴

⁴³ Dagoberto Amparo Tello. 1999 "El Consejo de Cooperación Económica del Pacífico" *México y la Cuenca del Pacífico*. Universidad de Guadalajara. No. 5 Vol. 2. enero-marzo. Jalisco, México. p. 42.

⁴⁴ Procesos Institucionales en la Cuenca del Pacífico. op. cit.

Es necesario recordar que Hawke no preveía la incorporación de Estados Unidos, sin embargo, Tokio no apoyó la posible exclusión de dicho gobierno, al juzgar que la participación de su primer socio comercial era fundamental para la viabilidad de cualquier mecanismo de cooperación.⁴⁵

APEC fue fundado en 1989 en una conferencia de Ministros de Comercio y Relaciones Exteriores los días 6 y 7 noviembre celebrada en Canberra, Australia, entre 12 de las economías más importantes de la Cuenca del Pacífico: Australia, Brunei, Canadá, Estados Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, República de Corea, Singapur, y Tailandia. Dicho encuentro constituyó la I Reunión Ministerial de APEC. En 1992 APEC se extiende para incorporar a China, Taiwán y Hong Kong, importantes economías de la región. En 1993 México y Papua Nueva Guinea, seguido por Chile en 1994. La etapa de madurez del Foro, 1997 y 1999 es marcada, entre otros eventos por la incorporación de las últimas tres economías: Perú, Rusia y Vietnam. Posteriormente APEC suspendió cualquier ingreso hasta el 2008.⁴⁶

APEC es un foro o mecanismo regional multilateral de diálogo intergubernamental y cooperación económica de concertación voluntaria.⁴⁷ Sus pilares fundamentales son la liberalización del comercio y las inversiones, la facilitación del comercio y las inversiones, y la cooperación económica y técnica (Ecotech). sus objetivos son:

- Mantener el crecimiento y el desarrollo económico de la región
- Contribuir al crecimiento económico mundial
- Reforzar y aprovechar los beneficios de dicho crecimiento
- Fortalecer el sistema multilateral de comercio

⁴⁵ Carlos Uscanga. 2002. “El APEC y la estrategia internacional de Estados Unidos”. *Revista de Comercio Exterior*. Vol. 52. No. 9 septiembre. D. F., México. p 824-828.

⁴⁶ Organismos de la Cuenca del Pacífico. op. cit. p 44-50.

⁴⁷ ibidem. p. 44.

- Reducir las barreras al comercio de bienes y servicios y a los flujos de inversión.

La Reunión Informal de Líderes Económicos, iniciada en 1993, constituye la instancia política superior, pero la autoridad operativa máxima de APEC es la Reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio que se han reunido anualmente.

El Consejo de Asesoría Empresarial (ABAC), APEC Business Advisory Council, establecido en 1996 actúa como un importante grupo consejero del mundo de los negocios.

El subcomité de Ecotech, establecido en 1997, está encargado de supervisar y evaluar las actividades relacionadas a Ecotech.

Reuniones Ministeriales, de Funcionarios de Alto Nivel (SOM, Senior Officials Meeting), tiene como función principal darle seguimiento a las orientaciones de los líderes y ministros.

Las Reuniones Ministeriales Sectoriales figuran como una fuente importante para darle orientación a áreas de interés particulares como el medio ambiente, los recursos humanos, pequeñas y medianas empresas, el comercio electrónico, entre otros.

El Secretariado, con sede en Singapur, es un apoyo técnico, operativo y logístico al proceso APEC.

La Comisión para el Manejo del Presupuesto (BMC) se responsabiliza del presupuesto del foro.

El Comité de Comercio e Inversión (CTI, Committee on Trade and Investment) trabaja sobre temas de comercio e inversión en el ámbito regional y examina iniciativas de liberalización.

El Comité Económico, creado en noviembre de 1994 sirve para sistematizar el análisis de la situación económica y algunas veces se encarga de proyectos en el área de desarrollo sustentable.

Los 10 Grupos de Trabajo y se consideran “ingenieros técnicos” del foro y todos incorporan la dimensión del desarrollo sustentable en sus trabajos.

1.6. Situación actual y perspectivas.

El fenómeno económico de la Cuenca del Pacífico, es uno de los que mayor atención internacional ha despertado en los últimos veinte años; la razón son los éxitos económicos registrados hasta antes de la crisis de 1997, denominada “Efecto Dragón”. Antes de este tropiezo los NIE’s fueron el ejemplo del crecimiento real de las naciones en desarrollo de la Cuenca Asiática del Pacífico. Teniendo como tutores a Japón y Estados Unidos.

La región asiática devastada por la Segunda Guerra Mundial, es hoy, un centro dinámico mundial con grandes flujos de mercancías e inversiones, las cuales, la ubican como una de las regiones económicas más importantes del mundo, gracias a sus estructuras industriales y tecnológicas avanzadas, lo que hace prever un horizonte donde la afirmación de que el siglo XXI será el del Pacífico se puede hacer realidad.

En la configuración económica de la Cuenca del Pacífico, Japón inicialmente ocupaba un papel intermediario de las relaciones comerciales entre los Estados Unidos y los demás países de la región, sin embargo, en las últimas décadas se

conforma una relación triangular donde Estados Unidos pasó a ser un extremo conjuntamente con las NIE's y con los países miembros de la ASEAN.

Dentro de este contexto, Japón, y hoy día China, se han convertido en el vértice del desarrollo económico y tecnológico más avanzado, por lo que Japón y China se han convertido en los líderes de la Cuenca del Pacífico, disputándole hasta ahora la hegemonía a los Estados Unidos. Esto no quiere decir que Estados Unidos ceda gratuitamente su hegemonía, sino todo lo contrario, hace hasta lo imposible por controlar la región a través del Fondo Monetario Internacional, como se evidenció en la crisis de 1997, además de que busca tener mayor peso, integrando a Canadá y México a través del TLCAN.

Hasta ahora es imposible discernir cual será el futuro de la Cuenca Asiática del Pacífico, pues todo depende de cómo evolucione la Unión Europea que le disputa actualmente la hegemonía económica y financiera a los Estados Unidos y también el TLCAN, Además de hasta donde permita la región asiática y la misma Unión Europea la intromisión de los norteamericanos en los procesos de integración. Además no podemos dejar de mencionar a China que muy posiblemente se convierta en una potencia económica mundial de primer orden, ni a Rusia que poco a poco ha estabilizado su economía.

Si bien es cierto que la hegemonía norteamericana está amenazada por la Cuenca del Pacífico y por la Unión Europea, debemos señalar también el desgaste y la recesión que sufre Estados Unidos aunado a los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y el mantenimiento de sus ejércitos a nivel mundial, la costosa carrera espacial y la guerra y después reconstrucción de Irak. Todo lo anterior a la larga desgastará al imperio norteamericano como ha sucedido con todos los imperios.

1.6.1 Retos y oportunidades para México.

El discurso oficial actual no se cansa de señalarnos que la Cuenca del Pacífico representa retos y oportunidades que México debe aprovechar y sacar beneficio del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá en ese contexto.

Las oportunidades son ciertas en la medida en que la cooperación con los países del Pacífico Asiático permitiera aprender de sus experiencias y, con el tiempo, construir relaciones económicas y políticas sólidas. Con respecto a los retos, el gran desafío de México consiste en superar sus limitaciones en la administración de recursos y formación de recursos humanos, pues si no lo hace seguirá perdiendo terreno ante países que han comprendido que la modernización económica y social es una tarea que interesa tanto al gobierno como a la ciudadanía.⁴⁸

México debe tomar conciencia de lo que implica pertenecer a la comunidad del Pacífico, generar un proyecto de integración a ésta, y preocuparse por participar de una manera activa y dar seguimiento a las reuniones y discusiones, temas y grupos de trabajo que se realizan en los diferentes organismos que conforman la Cuenca del Pacífico y aprovechar las oportunidades que ahí están.

⁴⁸ Juan José Ramírez Bonilla. 2002. "Asia del Pacífico y los retos de México". Comercio Exterior. Vol. 52. No. 10 octubre D. F., México. p. 860-865.

2. El Comercio Exterior en la Cuenca del Pacífico

La relación de México con los países de la Cuenca del Pacífico es sumamente importante, ya que más del 90% del comercio exterior de México, se realiza con países que son tocados por las aguas del Pacífico, tanto en América, como en Asia.

En América encontramos los socios comerciales más importantes para México: Estados Unidos y Canadá, donde las relaciones comerciales entre los tres países se rigen bajo las normas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). En América Latina, además de los lazos históricos que unen a México prácticamente con todo el continente, tenemos principales socios comerciales de México, a saber Perú Colombia y Chile. Además de Centroamérica con cuya zona se tienen establecidos diferentes acuerdos comerciales.

En Asia, a pesar de que los vínculos comerciales de nuestro país, nos remontan hasta la época colonial, dichas relaciones se han caracterizado por ser fortuitas, comparadas con las relaciones que México mantiene con su vecino del norte, con las naciones latinoamericanas y por razones históricas con Europa. El Pacífico asiático se ha convertido en los últimos años en una de las zonas económicas y políticas más importantes del mundo por lo que México ha mantenido una política de acercamiento con los países y organismos internacionales más importantes de la región.

Ahora se hará un breve análisis con cada una de las economías que pertenecen a la Cuenca del Pacífico.

2.1 América.

2.1.1 Norteamérica.

Canadá.

Tanto por el desarrollo de su economía como por el nivel de vida de sus habitantes, Canadá es la séptima economía del mundo y miembro de las siete naciones industrializadas, el G-7. Canadá posee así una posición geográfica privilegiada, rodeado por los océanos Atlántico, Pacífico y Ártico.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Canadá estableció por primera vez relaciones diplomáticas con México, debido a la pérdida de los mercados de Europa lo que obligó a Canadá a buscar nuevos mercados, entre ellos México. Fue de esta manera como el intercambio de ministros entre ambos países tuvo lugar en 1944. Con el establecimiento de relaciones formales se lograron avances significativos, pero el fin de la guerra redujo la importancia de los vínculos debido a la rápida recuperación de los mercados de Europa.¹

En 1968 se creó el Comité Ministerial Conjunto Canadá-México, el cual se convertiría en el principal foro para la cooperación, la discusión y los intercambios entre los dos gobiernos en asuntos económicos, políticos, comerciales y culturales de interés mutuo. No sería sino hasta la firma de un acuerdo petrolero en 1980 que los vínculos comerciales crecerían. Sin embargo, las relaciones comerciales entre Canadá y México se vieron fortalecidas a partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), aumentando considerablemente los flujos comerciales entre ambas naciones.²

¹ José Jaime López. 2000. "La cooperación y la seguridad nacional en las relaciones entre Canadá y México" *México y la cuenca del Pacífico*. No. 10 Vol. 3 mayo- agosto. Universidad de Guadalajara. Jalisco, México. p 54-60.

² Christian Deblock, Afef Benessaïeh y Marie-Paule L'heureux. 2002. "Relaciones económicas entre México y Canadá desde el TLCAN: una perspectiva canadiense" *Comercio Exterior*. Vol. 52 No. 1 enero. DF, México p. 53-74.

México actualmente es el principal socio comercial de Canadá en América Latina, asimismo, Canadá es el segundo mercado de las exportaciones mexicanas y para Canadá, México es la cuarta fuente de importaciones y exportaciones. Los principales productos exportados a Canadá son: semillas de nabo, trigo, morcajo, partes automotrices, instrumentos ópticos y otros. Las principales importaciones son: vehículos automotores, cables para bujías, aparatos receptores de tv, asientos y sus partes, máquinas para el procesamiento de datos, muebles, frutas y vegetales y prendas de vestir, entre otros.³

Desafortunadamente las relaciones comerciales con Canadá no se han explotado al máximo, a pesar de ser socios comerciales a través del TLCAN, el comercio es aún muy reducido en comparación con el de Estados Unidos. Y se presenta un déficit en la relación comercial con Canadá en los últimos ocho años. Además el comercio con Canadá se ha visto superado por Japón y China en los últimos años.

Estados Unidos de América.

Estados Unidos es el país con mayor importancia económica y comercial para México. Representa su mercado natural, el cual se sustenta en lazos históricos, sociales y culturales, que se han visto reforzados desde 1994 con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Como respuesta de la firma de dicho tratado se ha incrementado el volumen comercial de México con Estados Unidos.

De acuerdo a Bancomext, de 1993 al año 2000, el PIB de EEUU creció a tasas promedio superiores al 4.5%. De hecho, durante el año 2000, la economía tuvo

³ Department of Foreign Affairs and International Trade. Canadá con datos de INEGI y Statistics Canada.

el período más largo de expansión en su historia, alcanzando un PIB de casi 10,000 millones de dólares.

No obstante lo anterior, los años de expansión fuerte e ininterrumpida de la economía estadounidense han cedido paso a un período de desaceleración económica iniciado el último trimestre del 2000 y reforzándose fuertemente por los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, así como por los escándalos de las grandes corporaciones, la guerra con Irak y su reconstrucción para pasar últimamente a una recuperación paulatina de su economía.

México y Estados Unidos además de ser vecinos se han constituido en socios comerciales importantes entre sí, manteniendo intercambios comerciales desde hace más de cien años. Estados Unidos es el principal socio comercial de México, ya que el flujo comercial de este último representa más del 80 por ciento del total. Para Estados Unidos, México ocupa el tercer lugar entre los socios comerciales más importantes.⁴

Cabe destacar que en los últimos años las relaciones comerciales entre Estados Unidos y México han presentado un superávit para este último. La economía de los Estados Unidos es considerada como una de las más abiertas del mundo por sus políticas de apertura comercial que ha venido aplicando a través del tiempo con la finalidad de expandir sus mercados y obtener mercancías al menor costo posible.

Desde hace 10 años la balanza comercial con Estados Unidos ha sido superavitaria lo que redundará en que la balanza comercial total de México también lo sea, debido al gran volumen de comercio que mantienen entre ellos.

⁴ Banco Nacional de Comercio Exterior. : www.bancomext.com/bancomext/portal7portal.jsp

2.1.2 Centroamérica.

Costa Rica.⁵

TLC México - Costa Rica: Firmado el 5 de abril de 1994 por los presidentes de ambos países, entró en vigor a partir del 1º de enero de 1995. En él se sientan las bases para una liberalización comercial mediante un sistema de desgravación gradual y negociado, así como la eliminación de impedimentos y barreras no arancelarias al libre flujo del comercio, a fin de establecer una zona de libre comercio.

La relación comercial había sido favorable para México, hasta el año 2002 en el cual fue favorable para Costa Rica y desde entonces se ha mantenido de la misma manera.

Principales productos exportados a Costa Rica.

Aceites crudos de petróleo. Medicamentos. Compresas, pañales, tampones higiénicos y artículos higiénicos desechables de papel. Hilos, cables y conductores para electricidad. Envases de papel y cartón. Champúes y tratamientos para cabello. Zinc y sus manufacturas. Libros, folletos e impresos. Refrigeradores y congeladores-conservadores. Insecticidas, herbicidas, fungicidas y desinfectantes.

Principales productos importados de Costa Rica.

Circuitos integrados híbridos. Aceite de palma en bruto. Partes y accesorios de: máquinas automáticas para el procesamiento de datos y sus unidades. Pilas y baterías de pilas, eléctricas, de dióxido de manganeso. Hojas y bandas delgadas, de aluminio. Muebles de plástico. Escualos y otras especies de pescado, excepto salmón. Refrigeradores y combinaciones de refrigerador-

⁵ Banco Nacional de Comercio Exterior: www.bancomext.gob.mx

congelador domésticos. Medicamentos. Manufacturas de plástico Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía, oftalmología, odontología y veterinaria.

El Salvador.⁶

México como socio comercial de El Salvador se ha ubicado en los últimos años como su 3er. país proveedor después de Estados Unidos y Guatemala. Por otro lado, México se ha mantenido dentro de los 10 primeros países destino de sus exportaciones manteniendo una relación comercial superavitaria en los últimos años.

Las relaciones comerciales entre México y el Salvador se rigen principalmente por los siguientes acuerdos:

a) Tratado de Libre Comercio entre México y Guatemala, El Salvador y Honduras, firmado el 29 de junio de 2000.

Principales productos exportados a El Salvador.

Medicamentos. Herramientas electromecánicas. Envases, cajas y tapones de plástico. Productos de hierro o acero. Libros, folletos e impresos. Aluminio en bruto. Goma de mascar. Compresas, pañales y tapones higiénicos. Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso. Envases de aluminio. Bombonas, botellas, frascos y artículos similares. Aguacate, cebollas y chalotes.

Principales productos importados de El Salvador.

Placas de plástico. Camisetas, fondos y camisones; de algodón. Tejidos de fibras sintéticas y algodón. Herramientas de corte manuales. Camisetas de punto. Cuero y pieles en bruto. Papel, cartón, estucados, recubiertos,

⁶ibidem. www.bancomext.gob.mx

coloreados o decorados en la superficie o impresos, en rollos o en hojas. Condensadores eléctricos. Bolsas y cajas de papel y cartón. Café instantáneo. Acumuladores eléctricos.

Guatemala.⁷

Guatemala, es uno de los países con los que México mantiene superávit comercial; México es también socio importante para Guatemala, pues representa cerca del 10% de las importaciones de Guatemala, siendo el segundo país proveedor de Guatemala después de Estados Unidos; México ocupa el 5° lugar como país destino de las exportaciones de Guatemala al mundo.

Las relaciones comerciales entre México y Guatemala se rigen principalmente por los siguientes acuerdos:

a) Tratado de Libre Comercio entre México, Guatemala, El Salvador y Honduras, firmado el 29 de junio de 2000, (entró en vigor para los dos primeros países a partir del 16 de marzo del 2001 y en el caso de Honduras a partir del 1° de junio del 2001).

b) Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Guatemala, firmado el 20 de febrero de 1998.

Principales productos exportados a Guatemala:

Gas Butano. Medicamentos. Preparaciones capilares, Aparatos eléctricos de telefonía o telegrafía y sus partes. Envases de aluminio. Cables, hilos y conductores aislados para electricidad. Envases y tapones de plástico. Aceites de petróleo o de minerales bituminosos. Refrigeradores, congeladores y demás

⁷ ibidem. www.bancomext.gob.mx

maquinaria productora de frío. Algodón. Productos de hierro y acero sin alear. Libros, folletos e impresos. Cerveza.

Principales productos importados de Guatemala:

Látex de caucho natural. Aceite de palma. Neumáticos. Tejidos de algodón. Preparaciones para sopas, potajes o caldos y preparaciones alimenticias compuestas. Tubos y perfiles huecos de hierro o acero. Alcohol etílico. Cueros y pieles de bovino. Vajillas y demás artículos de plástico para uso del hogar. Insecticidas, raticidas y funguicidas. Semilla de sésamo (ajonjolí).

Honduras.⁸

A raíz del TLC del Triángulo del Norte, y aún antes, el comercio entre México y Honduras ha crecido a ritmos de al menos el 10% anual manteniéndose una balanza comercial favorable a México los últimos 15 años, sin embargo, a pesar del crecimiento del intercambio comercial entre ambos países, México sigue ocupando una posición marginal como proveedor de Honduras; las exportaciones mexicanas representaron apenas el 6% de las importaciones totales de Honduras.

En Honduras no existe registro oficial de la inversión extranjera, por lo que según información proporcionada por el Banco Central, la inversión de México asciende a los US\$ 21 millones de conformidad a las cifras de encuestas anuales registradas a partir del año 1995 al 2000. No obstante la escasa inversión mexicana en Honduras, existen importantes empresas presentes en el mercado, destacando la presencia de Grupo Elektra, Grupo Bimbo, Grupo Gruma (Maseca) y Conservas la Costeña, entre otras.

Las relaciones comerciales entre México y Honduras se rigen principalmente por los siguientes acuerdos.

⁸ ibidem. www.bancomext.gob.mx

a) Memorandum de Entendimiento sobre Cooperación Técnica en Materia Comercial entre la SE y los Ministerios de Economía de Guatemala y El Salvador y la Secretaría de Industria y Comercio de Honduras, firmado el 29 de junio de 2000.

b) TLC México – Triángulo del Norte.- El 29 de junio de 2000, México firmó con Guatemala, El Salvador y Honduras, un Tratado de Libre Comercio.

Principales productos exportados a Honduras.

Pantalones de algodón. Medicamentos. Envases de aluminio. Preparaciones para la alimentación infantil. Leche y crema sin adición de azúcar. Envases, empaques y tapas de plástico. Libros, folletos e impresos similares. Artículos de confitería sin cacao. Navajas y máquinas de afeitar con sus hojas. Remolques y semiremolques y sus partes. Galletas dulces, obleas. Aguacate. Compresas pañales, tampones higiénicos.

Principales productos importados de Honduras.

Aceite de palma en bruto. Camisetas interiores de punto. Calzoncillos de algodón. Colofonias y ácidos resínicos. Camarones y langostinos. Sacos y cajas de papel o cartón. Sostenes y fajas. Esencias de trementina. Camisas de algodón y de punto. Desperdicios y desechos de aluminio. Aceite de coco.

Nicaragua.⁹

El marco que rige las relaciones comerciales México - Nicaragua, es el Tratado de Libre Comercio, el cual entró en vigor el 1 de julio de 1998. México, vende cerca del 7% de las importaciones totales de Nicaragua y compra el 4.3% de sus exportaciones totales, esto ubica a México como el quinto socio comercial de Nicaragua. El saldo de la balanza comercial ha sido positiva para

⁹ ibidem. www.bancomext.gob.mx

México en los últimos quince años y se ha ido incrementado año tras año hasta el 2003, ya que datos hasta junio de 2004 indican una disminución del 50%, con respecto al mismo periodo en 2003.

Se estima que existen en Nicaragua empresas mexicanas con inversión directa por un monto de \$183 millones de dólares, entre las cuales destacan las siguientes: Grupo Maseca, Grupo Bimbo, Grupo Zaragoza (gas L. P.) y Cemex.

Las relaciones comerciales entre México y Nicaragua se rigen principalmente por los siguientes acuerdos:

a) El 18 de septiembre de 1997 los Presidentes de México y Nicaragua firmaron en la Ciudad de México la conclusión de la negociación del Tratado de Libre Comercio entre México y Nicaragua, y el 18 de diciembre del mismo año fue firmado por los mandatarios de ambos países en la Ciudad de Managua, Nicaragua. Al ser aprobado por los poderes legislativos respectivos, entró en vigor a partir del 1 de julio de 1998.

b) Acuerdo de complementación económica, suscrito el 20 de agosto de 1992, en la Ciudad de Managua, Nicaragua, por los Gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y México.

Principales productos exportados a Nicaragua.

Aceites crudos de petróleo o de minerales bituminosos. Medicamentos. Preparaciones de alimentación infantil. Envases, cajas y tapas de plástico. Libros, folletos e impresos similares. Preparaciones capilares. Cerveza de malta. Hilos, cables y conductores para electricidad. Mezclas de sustancias odoríferas. Pilas y baterías eléctricas. Chocolate y demás preparaciones que contengan cacao.

Principales productos importados de Nicaragua.

Animales vivos de la especie bovina. Carne de animales de la especie bovina, congelada. Crustáceos: camarones, langostino y cangrejo. Tripas, vejigas y estómagos de animales, excepto los de pescado, enteros o en trozos. Despojos comestibles de animales de las especies bovina, porcina, ovina, caprina, caballar, asnal, frescos, refrigerados o congelados. Camisas de tejido plano. Flejes de madera. Filetes y demás carne de pescado congelada.

Panamá.¹⁰

Del total de exportaciones de México a los 7 países centroamericanos, Panamá ocupa el cuarto lugar, precedido por Guatemala, Costa Rica y El Salvador, con un monto de 355 millones de dólares. Las exportaciones a ese mercado sufrieron un decremento en 1999-2000, recuperándose en los últimos años y manteniéndose favorable para México.

Las relaciones comerciales de México con Panamá se rigen principalmente a través de los siguientes acuerdos:

a) Acuerdo de Alcance Parcial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Panamá firmado el 22 de mayo de 1985 y en vigor desde el 24 de abril de 1986 y su Protocolo del 11 de abril de 1989.

b) Durante la visita que realizó el Presidente de Panamá a México, 28 al 31 de julio de 1997, se suscribió una Declaración Conjunta con el Presidente de México, en donde se revisaron las relaciones comerciales, resaltando los avances para la suscripción de líneas de crédito comprador y los apoyos otorgados al sector exportador panameño. También se manifestó el compromiso de intensificar el proceso de negociación del TLC entre Panamá y México.

¹⁰ ibidem. www.bancomext.gob.mx

Principales productos exportados a Panamá.

Medicamentos. Fluoruro. Polímeros de cloruro de vinilo (PVC). Artículos de plástico para el transporte y envasado de mercancías. Televisores a color. Aceites de petróleo. Manufacturas diversas de plástico. Preparaciones para la alimentación infantil. Relojes de pulsera. Automóviles con motor superior a 1500 cm³. Libros, folletos e impresos. Enjuagues o suavizantes de ropa. Soportes preparados para grabar sonido e imagen. Pañales y toallas sanitarias. Leche en polvo. Tequila y aguardientes.

Principales productos importados de Panamá.

Fueloil. Antibióticos. Sementales bovinos de raza pura. Carne deshuesada de res. Teléfonos. Despojos comestibles de la especie bovina. Chatarra de fundición. Libros, folletos e impresos. Tejidos de hilados de filamentos sintéticos. Pantalones de algodón. Sostenes. Suéteres de fibras sintéticas. Prendas de vestir. Productos de pescado. Pescado congelado. Bombas para líquidos.

2.1.3 Sudamérica.

Colombia.¹¹

Las relaciones bilaterales entre ambas naciones, que han sido tradicionalmente cordiales, cobraron una nueva dinámica con la firma y entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres: México Colombia y Venezuela, en enero de 1995, ello ha favorecido al aumento de los intercambios comerciales entre ambas naciones.

¹¹ Ibidem. www.bancomext.gob.mx

Las relaciones comerciales entre ambas naciones se rigen por el Tratado de Libre comercio del Grupo de los Tres además de un Convenio de Cooperación Técnica Celebrado entre Bancomext y Proexport-Colombia.

Importaciones de Colombia

Prendas y complementos de vestir. Herramientas y útiles, artículos de cuchillería y cubiertos de mesa. Grasas y aceites animales o vegetales, productos de su desdoblamiento, grasas. Productos diversos de la industria química. Pieles (excepto la peletería), cueros y madera.

Exportaciones a Colombia.

Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre. Productos químicos inorgánicos, compuestos inorgánicos u orgánicos. Productos farmacéuticos. Extractos curtientes tintóreos, taninos y sus derivados, pigmentos. Aceites esenciales y resinoides, preparaciones de perfumería de tocador o de Jabones. Agentes de superficie orgánicos. Materias plásticas y manufacturas de estas materias. Tejidos impregnados, recubiertos, revestidos. Artículos textiles calzado, polainas, botines y artículos análogos. Aluminio y manufacturas de aluminio. Zinc y manufacturas de zinc. Fibras sintéticas o artificiales.

Chile.¹²

Las relaciones comerciales entre México y Chile se rigen por El Tratado de Libre Comercio entre México y Chile firmado el 17 de abril de 1998 y en vigor desde el 1 de agosto de 1999.

Debemos de recordar que antes del tratado de Libre Comercio de 1999, existía ya un Acuerdo de Complementación Económica (1993) entre ambas naciones, el cual fue el detonante principal para que, a partir de 1993, el flujo comercial incrementara. A partir de la entrada en vigor en 1999, del Tratado de Libre

¹² Ibidem. www.bancomext.gob.mx

Comercio, el comercio se ha incrementado de USD 1050 millones a 1269 millones en 2002. Siendo deficitario el saldo de dicho comercio para México y aumentando año con año desde 1999 hasta la fecha.

Exportaciones a Chile.

Azúcares y artículos de confitería. Sal, azufre, tierras y piedras, yesos, cales y cementos. Minerales, escorias y cenizas. Vehículos de pasajeros. Productos químicos inorgánicos. Productos farmacéuticos. Agentes de superficie orgánicos. Materias plásticas y manufacturas de estas materias. Artículos textiles calzado, polainas, botines y artículos análogos.

Importaciones de Chile.

Uvas. Harina de pescado. Ciruela. Aceites y grasas animales. Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre. Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera. Cobre y manufacturas de cobre.

Ecuador.

Las relaciones diplomáticas entre el Ecuador y México datan de 1883. Con anterioridad converge simbólicamente la figura del ilustre ecuatoriano Vicente Rocafuerte, quien ejerció la jefatura de la representación diplomática mexicana en Londres entre 1824 y 1830. Desde entonces, los nexos bilaterales se han desarrollado dentro de un marco de mutuo respeto y cordial amistad. Iniciando con el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación del año 1888, desde entonces los nexos bilaterales se han desarrollado dentro de un marco de mutuo respeto y cordial amistad.¹³ Surgiendo en los últimos años los principales acuerdos subsiguientes.

¹³Ana Guadalupe Moreno Loayza 2003. “Una visión de Ecuador y sus relaciones con México” *Programa de radio Las relaciones internacionales de México*. Versión escrita del programa transmitido el 29 de abril de 2003. Radio UNAM, México, D. F. <http://www.sre.gob.mx/imred/difyext/amoreno.htm>

Las relaciones comerciales entre ambas naciones se rigen por los siguientes acuerdos:¹⁴

Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica (1992).

Convenio sobre Transporte Aéreo (1995).

Además se han suscrito varios acuerdos de alcance parcial en el marco de la ALADI.

Desde el año de 1996, México y Ecuador han mantenido negociaciones dirigidas a suscribir un acuerdo comercial más amplio que el Tratado de Complementación Económica, actualmente en vigor, pero éstas aún no se han concretado.

Perú.¹⁵

Las relaciones entre ambas naciones nos remontan hasta 1832, con el establecimiento del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado en Lima, Perú el 16 de noviembre.

Las relaciones comerciales actuales se rigen principalmente por los siguientes acuerdos comerciales:

Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República del Perú. Lugar de firma: México, D.F. Fecha de firma: 26/03/1996 Entrada en Vigor: 5/11/1996

Acuerdo de Complementación Económica entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República del Perú Lugar de firma: México, D.F. Fecha de firma: 25/03/1987 Entrada en Vigor: 25/03/1987 y sus

¹⁴ Banco Nacional de Comercio Exterior. www.bancomext.gob.mx

¹⁵ Ibidem. www.bancomext.gob.mx

cuatro protocolos adicionales. (20/12/1995, 18/12/1996, 10/12/1997 y 28/02/2000)

Exportaciones a Perú.

Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación. Productos químicos orgánicos. Productos farmacéuticos. Papel y cartón, manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón. Productos editoriales, de la prensa o de otras industrias graficas, textos. Filtro y telas sin tejer, hilados especiales. Muebles; mobiliario medico quirúrgico; artículos de cama y similares. Juguetes, juegos y artículos para recreo o para deportes, sus partes y accesorios.

Importaciones de Perú.

Materias trenzables y demás productos de origen vegetal. Aceites esenciales y resinoides, preparaciones de perfumería de tocador. Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera. Cobre y manufacturas de cobre. Plomo y manufacturas de plomo. Fibras sintéticas o artificiales. Papel y cartón, manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.

2.2 Asia.

2.2.1 China , Japón y Rusia.

China.

La relaciones de México con China son muy antiguas y al mismo tiempo esporádicas, nos remontan a la época colonial donde a través de “la Nao de China” algunas mercancías chinas llegaron a México -vía Manila- y viceversa.

A través del puerto de Acapulco se recibían mercaderías de China, Japón, Malasia, Camboya, Tailandia e India que eran embarcadas en Manila y pagadas con monedas de oro y plata acuñadas en México.¹⁶

El 14 de diciembre de 1899, representantes plenipotenciarios del emperador chino y el presidente de México suscribieron en Washington un Tratado de Amistad Comercio y Navegación, del que se instalaron representaciones diplomáticas de cada país en el otro. Poco después empezaría en México la Revolución y en China caería el imperio en 1911. Las condiciones de inestabilidad política y social que prevalecieron en ese periodo hicieron imposible el comercio bilateral entre China y México. Durante la Segunda Guerra Mundial las relaciones continuaron y prueba de ello es que en agosto de 1944, en la ciudad de México se suscribió un Tratado de Amistad entre ambos países, sin embargo, al finalizar la Guerra, cuando en la ONU se planteó el debate sobre la representación de China en esa institución, en 1949-1950, el Gobierno Mexicano se alineó con el bloque capitalista y reconoció que esa representación le correspondía al gobierno de Chiang Kai Shek, refugiado en Taiwán, y no a la República Popular de China creada por Mao Tse Tung. En los subsiguientes 22 años, nuestro país mantuvo relaciones diplomáticas con Taiwán y en general ignoró a la China continental.¹⁷

El 14 de febrero de 1972, la República Popular China y los Estados Unidos Mexicanos establecieron relaciones diplomáticas. Meses antes, en noviembre de 1971 se habían roto las existentes con Taiwán. En los años transcurridos desde entonces hasta la fecha las relaciones entre China y México han impreso un feliz desarrollo.¹⁸ Fue en esa década cuando se estableció el Convenio

¹⁶ Guillermo Garcés Contreras. 1990. *Coloquio "La participación de México en la Cuenca del Pacífico"*. Alejandro Álvarez y John Borrego (coord.) Facultad de Economía. Tomo I. UNAM. D. F., México. p 23-24.

¹⁷ Eugenio Anguiano Roch. 2001. "Las relaciones de México con la Gran China". *El Mercado de Valores*. febrero. DF, México p. 3-11.

¹⁸ *Embajada de la República Popular China en México*: www.embajadachina.org.mx

Comercial entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular China firmado el 22 de Abril de 1973 y en vigor desde el 26 de noviembre 1975.¹⁹

A pesar de este Convenio el intercambio comercial entre México y la Republica Popular China no alcanzó niveles aceptables debido a que en ambas naciones la apertura económica estaba lejos de producirse. Fue hasta los últimos años del siglo pasado cuando la situación cambió profundamente. Así pues las principales exportaciones mexicanas a China son: maquinaria y sus partes, cerveza, fibras, hilados sencillos, frenos y sus partes, entre otros. Asimismo, los principales productos importados por México de China son partes electrónicas y mecánicas, juguetes, parafina y artículos de materiales plásticos y textiles, entre otros.

Los caminos de la interdependencia bilateral se han cerrado, o desvirtuado por factores inesperados. Uno de ellos es que ambas naciones surgen como importantes exportadores mundiales y, a la vez, como competidores por el mercado estadounidense y rivales en muchos otros aspectos, incluido el del intercambio bilateral.²⁰

Después de 15 años de negociaciones, China concluyó los acuerdos bilaterales necesarios para su adhesión a la Organización Mundial de Comercio (OMC). El acuerdo negociado con México establece un tratamiento preferencial por parte de China para una serie de productos mexicanos. Adicional a la negociación de referencia no se cuenta con ningún acuerdo comercial bilateral vigente entre México y la República Popular China.²¹

¹⁹ Secretaria de Relaciones Exteriores. Tratados celebrados por México: www.tratados.sre.gob.mx

²⁰ Eugenio Anguiano Roch. op. cit. p. 9

²¹ Bancomext. op cit.

Actualmente las relaciones entre México y China están en zona cero, debido principalmente a las declaraciones del Presidente Vicente Fox hacía el sistema político chino “poco democrático” y a que China “nos esta reduciendo los empleos y posibilidades de crecimiento a los países de la región y acaparando la inversión y los mercados de exportación”. Comentarios hechos en noviembre de 2003, en la 13 Cumbre Iberoamericana.

Además unos meses antes, el secretario de Economía, Fernando Canales Clariond, dijo que “China no es un país democrático, no respeta los derechos humanos y no cuenta con instituciones políticas y financieras sólidas”. El gobierno chino respondió con una nota diplomática a los comentarios del funcionario. La Cancillería mexicana buscó enmendar con una disculpa enviada al Ministerio de Relaciones Exteriores chino.²²

Estos comentarios provocaron que México fuera excluido de una visita de Estado que el Gobierno realizó a Argentina, Brasil, Chile y Cuba en donde se firmaron interesantes convenios.

Entre los días 11 y 23 de Noviembre de 2004, el presidente de China Hu Jintao realizó una visita de Estado a Brasil, Argentina, Chile y Cuba, y asistió a la Duodécima Reunión Informal de Dirigentes de la Organización de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico en Santiago de Chile. La visita fortaleció la cooperación económica y comercial con los países latinoamericanos. El mandatario viajó acompañado de 300 empresarios y varios ministros de su gobierno.²³

²² David Aponte. “Busca SRE mejorar vínculos con China” *El Universal*. 15 de agosto de 2004. © 2005
Copyright El Universal-El Universal Online, México.

http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=114546&tabla=nacion

²³ “China abre puertas en A. Latina” *BBC Mundo*. 10 de noviembre de 2004.

http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/business/newsid_4000000/4000179.stm

Durante esta gira se sentaron las bases para excelentes negociaciones, entre China y los países mencionados de la gira, entre los que destacan las siguientes:

El presidente de China, Hu Jintao, y el de Argentina, Néstor Kirchner, firmaron en Buenos Aires diversos acuerdos bilaterales, en el país sudamericano. Los acuerdos versan sobre varios temas, como uso pacífico de tecnología espacial, educación, salud y actividades ferroviarias. También establecen la inclusión de Argentina entre los destinos turísticos oficiales de China.²⁴

Con Brasil, su mayor socio latinoamericano, firmaron una serie de acuerdos para aumentar el comercio de soya, carne y otros productos agrícolas. El ministro de Agricultura de Brasil, Roberto Rodrigues, dijo que “los acuerdos alcanzados con China durante la visita del presidente Hu Jintao traerá ganancias significativas para el sector rural brasileño”. Además durante esta visita y como dato importante, el gobierno brasileño anunció el reconocimiento de China como economía de mercado.²⁵

El presidente de China Hu Jintao propuso en el Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico, realizado en Chile, se incrementen esfuerzos en el campo de la energía, que conduzcan a un diálogo político y profundice la cooperación entre sus miembros en la mejora de la eficiencia energética, desarrollando fuentes alternativas de energía y proporcionando productos energéticos accesibles a los pobres.²⁶

²⁴ Rosario Gabino “China y Argentina firman acuerdos” *BBC Mundo*. 17 de noviembre de 2004. http://news.bbc.co.uk/1/hi/spanish/latin_america/newsid_4018000/4018217.stm

²⁵ *China Internet Information Center*. “Ministro de Agricultura de Brasil reivindica acuerdos con China” 25 de noviembre de 2004. <http://www.china.org.cn/spanish/144540.htm>

²⁶ *China Internet Information Center*. “Presidente chino insta a miembros de APEC a conducir diálogo político sobre energía.” 22 de noviembre de 2004. <http://www.china.org.cn/spanish/143989.htm>

Dentro de la agenda de discusión entre Chile y China, estos países evaluaron la posibilidad de firmar un Tratado de Libre Comercio en 2005. De realizarse el tratado sería el primer acuerdo comercial de este tipo firmado por China desde su ingreso a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001.²⁷

La visita a Cuba del presidente chino, Ju Hintao, tuvo una fuerte carga económica, con intereses muy marcados en áreas como las telecomunicaciones, la biotecnología, el petróleo y la minería, en particular el níquel, Cuba tiene una de las principales reservas de níquel del mundo y según economistas cubanos muy ligados al gobierno, China podría meterse de lleno en la extracción minera y estaría dispuesta a comprar 75 mil toneladas, el equivalente a toda la producción anual cubana.²⁸

El presidente de China Hu Jintao visitó México el 11 de septiembre de 2005, así diplomáticamente se soslayaron las faltas de respeto que ambos países se expresaron y se firmaron un total de siete nuevos acuerdos bilaterales, con los que se espera reforzar la relación comercial.

Varios de los acuerdos buscan evitar la doble tributación y prevenir la evasión fiscal. También firmaron uno sobre cooperación minera y en las áreas social y fitosanitaria. Vicente Fox y Hu Jintao firmaron dos protocolos para el acceso de uva mexicana a los mercados chino y de la pera china a México.²⁹

Hay que subrayar que el imparable ascenso chino no tiene comparación en la historia contemporánea y constituye el fenómeno político y económico más importante del siglo que inicia, basta con mencionar que además de haber

²⁷ “China abre puertas en A. Latina” Op. Cit.

²⁸ Fernando Raysberg. “China mira hacia Cuba” *BBC Mundo*. Lunes, 22 de noviembre de 2004. http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/business/newsid_4033000/4033923.stm

²⁹ Luiselli Cassio. “México y el desafío económico de China” *Diario Monitor*. Jueves 15 de septiembre de 2005. D. F. México p. IIA.

desbancado a México como segundo socio comercial de Estados Unidos, ahora se ha convertido en el principal exportador al mercado estadounidense superando a Canadá, según estadísticas del Departamento de Comercio de ese País.³⁰

Japón.

México y Japón, por mucho tiempo han gozado de una relación de amistad. En 1888 el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación formalizó las relaciones entre los dos países. México rompió relaciones con Japón en diciembre de 1941, después del ataque japonés a Pearl Harbor; y cuando dos barcos mexicanos fueron hundidos sin recibir respuesta a su demanda de compensación. México declaró la guerra al Eje el 22 de mayo de 1942.³¹

No obstante, fue hasta la segunda mitad del siglo veinte que cobró importancia el intercambio económico entre México y Japón, quienes reanudaron relaciones en 1952. Durante la década de los 50, el comercio entre las dos naciones fue modesto en términos absolutos, pero creció a ritmos saludables debido, básicamente, a las exportaciones mexicanas de materias primas a Japón. El éxito exportador de México al mercado japonés obedeció principalmente a las ventas de un sólo producto: algodón. En 1956, el 97% de todas las exportaciones mexicanas a Japón era algodón.³²

Durante las décadas de los 60 y los 70 los patrones comerciales continuaron siendo básicamente los mismos: México exportó productos primarios y compró productos manufacturados. Hubo cierta diversificación en las exportaciones mexicanas ya que el camarón, la sal, y el maíz ganaron participación en el

³⁰ Infosel Financiero “Desbanca China a Canadá como principal exportador de a EU” Miércoles 14 de septiembre de 2005. D. F. México.

³¹ Gabriel Székely. 2001. “Las Relaciones de México con Japón” *El Mercado de Valores*. febrero. D. F., México. p. 12-21.

³² Carlos Uscanga. “Nexos económicos con Japón en la posguerra” *Comercio Exterior*. enero. Vol. 48 No. 1 D. F., México. p. 15-20.

mercado japonés. Por otro lado, las exportaciones japonesas a México pasaron de productos de manufactura ligera (textiles) a productos manufacturados más sofisticados (químicos, maquinaria, etc.)³³

Las relaciones comerciales entre México y Japón se intensificaron desde 1960, con la llegada de compañías multinacionales a México. Datsun Motor Company, actualmente Nissan, se estableció en 1966 para abastecer al mercado local. En el sector electrónico, las compañías japonesas llegaron a México desde mediados de los 60 y 70: Toshiba en 1966, Mitsubishi en 1971, Hitachi en 1972, NEC en 1975, y posteriormente, Matsushita, actualmente Panasonic en 1979, y Sony en 1980,³⁴ y más recientemente Yamaha, Honda y Toyota.

El surgimiento de México como un importante productor de petróleo en 1977-78 originó un aceleramiento sin precedente de las relaciones económicas México-Japón. Las relaciones económicas bilaterales registraron un marcado incremento durante los años del auge petrolero. Las ventas de petróleo sumaron \$474 millones de dólares o bien 84.2% del total³⁵

Sin embargo, Japón ha dejado de considerar a México como un recurso útil en su estrategia para buscar la seguridad en el ramo petrolero y, con el tiempo, el peso del petróleo en las exportaciones mexicanas bajo considerablemente. A cambio las exportaciones mexicanas, registran en años recientes el aumento en de otros productos como la sal, y el hierro; junto con el petróleo representaban en 1995 el 63% de las exportaciones.³⁶

³³ Mireya Solis. 2000. "México y Japón: Las oportunidades del libre comercio". Estudio elaborado por la Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales. SECOFI. Abril. D. F., México. p. 10.

³⁴ *Ibidem*. p. 9.

³⁵ *Ibidem* p. 11.

³⁶ *Ibidem*. p. 16.

Actualmente y de acuerdo con cifras de la SHCP, Japón es nuestro segundo socio comercial después de Estados Unidos. Japón representa nuestro principal destino de exportaciones en Asia y el tercer destino de exportaciones a nivel mundial. Lo anterior refleja por un lado el gran potencial que ofrece el mercado japonés y por el otro, la importancia como socio comercial.

De acuerdo al Banco Mexicano de Comercio Exterior (Bancomext), los principales productos comercializados hacia Japón son pescados y crustáceos, frutos comestibles, sal, azufre, tierras y piedras, yesos, cales y cementos, combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas y semipreciosas o similares, hierro y acero, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, aparatos y material eléctrico y sus partes.

Por lo que hace a las exportaciones japonesas hacia México. los principales productos comercializados son productos químicos orgánicos, productos farmacéuticos, abonos, materias plásticas y manufacturas de estas materias. Caucho y manufacturas de caucho, reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, aparatos y material eléctrico y sus partes, aparatos de grabación, automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos.

Cabe mencionar que el incremento de algunas exportaciones japonesas a México está vinculado con el aumento de la inversión directa en nuestro país, ya que los principales productos de exportación de Japón sirven como insumos para la industria maquiladora, que está destinada al mercado estadounidense.

Esta breve revisión de los lazos históricos entre México y Japón revela que a pesar de las fluctuaciones en la relación comercial, México tradicionalmente ha exportado productos primarios a Japón mientras que ha importado productos industrializados. En el área de inversión extranjera directa, cuando menos tres

diferentes estrategias han orientado los proyectos de inversión japonesa en México a través de los años: producción local para un mercado protegido, búsqueda de suministro de petróleo y participación en una industria de bienes de capital en expansión, y exportación al gran mercado estadounidense.

Es importante también destacar, que la aproximación que han establecido estos dos países, a lo largo de más de un siglo, ha estado sustentada en objetivos principalmente comerciales, produciendo más de 82 tratados y convenios firmados entre ambas naciones que finalmente desembocaron con la firma de un Tratado de Libre Comercio firmado el 17 de Septiembre de 2004 y en vigor a partir del 1° de Abril de 2005.

Federación Rusia.³⁷

En la última de cada las economías de Rusia y de México se integraron en mayor grado al mercado mundial, sin embargo, lo anterior no se tradujo en un incremento sustancial de las relaciones económicas y comerciales a nivel bilateral, mismas que se han limitado a un intercambio comercial caracterizado por un bajo volumen anual de alrededor de 300 millones de dólares, concentrado en un pequeño grupo de mercancías, basado en relaciones fortuitas y por medio de intermediarios de terceros países. Dicha situación no corresponde ni al potencial ni al carácter de las dos economías.

Principales productos importados a México de Rusia

Abonos, fundición en hierro y acero, maquinaria, partes y componentes, metales no ferrosos, mercancías para el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Eléctrica, caucho y manufacturas, cereales, productos químicos orgánicos e inorgánicos, armas y municiones.

³⁷ Carpeta informativa sobre la economía rusa y oportunidades de negocios. Información para empresarios mexicanos interesados en el mercado ruso. Elaborada por la Embajada de México en la Federación de Rusia Moscú, 2004

Principales productos exportados de México a Rusia.

Fibras sintéticas, bombas de aire y compresores, bebidas alcohólicas, máquinas automáticas para el procesamiento de datos, jabones, juguetes, herramientas y artículos de cuchillería, manufacturas de fundición de hierro y acero, café y té, vidrio y manufacturas de vidrio, navegación aérea o especial, aceites esenciales, perfumería.

Durante los últimos años, dependencias como las secretarías de Defensa Nacional, Marina y la Procuraduría General de Justicia han adquirido helicópteros rusos (alrededor de 80 aparatos). Además, en 2004, la Secretaría de Marina adquirió 52 camiones, por una suma de 2,750,000 dólares.

La cooperación en el sector energético a sido de las más destacadas y, en particular, la participación de la compañía rusa ZAO "Energomachexport" en la construcción de las estaciones hidroeléctricas como las de "Aguamilpa", "Huites", así como el reciente triunfo de la misma compañía en la licitación del proyecto del "Cajón".

Los acuerdos y programas vigentes entre la Federación Rusa y México que promueven el comercio y las inversiones entre estos dos países son:

Programa de largo alcance de cooperación económica, comercial y científica técnica entre México y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. En vigor desde junio de 1989;

Acuerdo entre el Banco de México y el Banco Central de la Federación de Rusia: Suscrito el 1 de octubre de 1997;

Acuerdo de Cooperación Turística entre México y la Federación Rusa. Entró en vigor en julio de 1997;

En octubre de 2002 se firmó un Acuerdo de cooperación entre Bancomext y Vneshekonombank;

Convenio de Cooperación Aduanera, fue firmado en julio de 2003 en Moscú;

En noviembre de 2003 se firmó una Carta de intención entre el Ministerio de Política Antimonopolio y Apoyo Empresarial y la Comisión Federal de Competencia de la Secretaría de Economía.

En respuesta a la visita de estado que realizara el presidente ruso Vladimir Putin a México en el año 2004, el presidente de México Vicente Fox hizo lo propio en junio de 2005. Esta es la primera visita de un jefe de estado mexicano a Rusia tras la desintegración en 1991 de la URSS, Vicente Fox abogó por estrechar los intercambios económicos entre ambos países, las conversaciones se centraron en la cooperación bilateral, la reforma del Consejo de Seguridad de la ONU y el ingreso de Rusia en la Organización Mundial de Comercio (OMC).³⁸

2.2.2 Relaciones comerciales con los NIE'S³⁹

Los Nuevos Países Industrializados (NICS por sus siglas en inglés), Taiwan, República de Corea, y Singapur constituyen en el Pacífico Asiático uno de los grupos de naciones que, a pesar de la escasa dotación de recursos naturales con que cuentan, han registrado una de las tasas de crecimiento económico sostenido más altas del mundo durante la posguerra.

República de Corea.

México y la República de Corea establecieron relaciones diplomáticas el 26 de enero de 1962 y a finales de ese mismo año, La República de Corea

³⁸ Agencia de noticias EFE, nota publicada el 20 de junio de 2005. Kiev Ucrania.

³⁹ Para el presente estudio se ha dejado de considerar a Hong Kong como un NIE, pues a partir de 1997 se considera una provincia China, convirtiéndose en una Región Administrativa Especial (RAE).

instaló su embajada en México, al contrario de nuestro país que lo hizo hasta abril de 1978.⁴⁰

Los contactos diplomáticos han sido modestos, sólo en 1966 se firmaron dos acuerdos, uno cultural y otro comercial. Hasta 1979 se firmó un nuevo convenio para supresión de visas, en 1988 uno de servicios aéreos y en 1989 un acuerdo de cooperación científica y técnica, debido a éste ultimo acuerdo, se acordó establecer la Comisión Mixta de Cooperación Científica y Técnica, la cual ha celebrado ya varias reuniones.

Durante la década de los noventa, la política exterior de México ha sido más activa hacia el Pacífico y ello se demuestra con visitas recíprocas de los presidentes Zedillo (1996) y Kim Young Sam (1997), así como visitas de gobernadores⁴¹ y altos funcionarios mexicanos. De tal surte que en los últimos años se han firmado nueve acuerdos que poco a poco configuran el marco de cooperación bilateral, lo cual puede significar un punto de partida para que efectivamente se enriquezcan las relaciones bilaterales.⁴²

Las relaciones comerciales y de colaboración entre Corea Y México se desarrollan en el marco del Acuerdo de Cooperación Económica, Científica y Técnica, mencionado anteriormente. Así pues, México se ha convertido en pieza clave para los intereses de Corea en Estados Unidos, ello ha desembocado en un considerable flujo de inversiones por parte de los principales grupos industriales coreanos, a fin de establecer oficinas y maquiladoras en distintos puntos de la frontera norte y algunas en el bajío mexicano.⁴³

⁴⁰ Alfredo Octavio Millan Alarid. 2000 “Una mirada hacia Corea del Sur y sus relaciones con México” en *Asia una visión desde el Pacífico Mexicano*. Alfredo O. Millan Alarid (comp.) p 242.

⁴¹ De Tamaulipas, Baja California, Chihuahua, Sinaloa, Guanajuato, Hidalgo y Nuevo Leon.

⁴² Juan Felipe López Aymes. 2001. “Una visión de Corea desde México” *El Mercado de Valores*. Febrero. DF, México. p. 22-31

⁴³ Mario Ochoa. “IED coreana en México” en www.geocities.com/marior8a/

De acuerdo a Bancomext, los principales productos que compra a Corea son: Productos químicos orgánicos. Productos farmacéuticos. Productos diversos de la industria química. Materias plásticas y manufacturas de estas materias. Filamentos sintéticos o artificiales. Fibras sintéticas o artificiales discontinuas. Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos. Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes.

En su contraparte, México exporta sal, azufre, tierras y piedras, yesos, cales y cementos. Productos químicos orgánicos. Manufacturas de cuero, artículos de guarnicionaría y talabartería. Filamentos sintéticos o artificiales. Tejidos de punto Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos. Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes.

Corea exporta manufacturas, mientras que México exporta alimentos y materias primas en su mayoría. Corea es el principal constructor de buques en el mundo y una creciente fuerza en automóviles, calzado y electrónica.

Hong Kong.

A partir del 1° de julio de 1997 Hong Kong fue incorporado nuevamente a territorio chino bajo el principio: “un país dos sistemas”. Hong Kong se convirtió en una Región Administrativa Especial (RAE) de China, pero conservando su propio sistema económico, gubernamental, legislativo, judicial y social, con excepción de lo concerniente a sus relaciones exteriores y defensa, por un lapso de medio siglo más, momento en el cual China podrá ejercer plenamente su autoridad.⁴⁴

⁴⁴ Armando Jarque Uribe. 1999. “Hong Kong; desarrollo económico, cambio de soberanía y crisis del Sudeste Asiático” *Revista Mexicana de Política Exterior*. No. 57 junio. Instituto Matías Romero. D. F., México. p. 98-118.

México ha tenido un Consulado general en Hong Kong desde fines de la década de los sesenta y representación comercial desde mediados de los ochenta. Como Región Administrativa Especial, Hong Kong puede seguir suscribiendo tratados comerciales o económicos. Es miembro asociado del Banco Asiático de Desarrollo, de la Organización Mundial de Comercio y de APEC.

Las unidades de almacenaje, pieles pre-curtidas, ropa para dama y películas para cámaras fotográficas entre otros, son los principales productos mexicanos exportados a Hong Kong. Asimismo, los circuitos integrados híbridos y monolíticos, prendas de vestir, semiconductores y los relojes de pulsera son los principales productos importados por México, provenientes de Hong Kong.

En lo referente a la inversión por parte de Hong Kong hacia México, entre enero de 1994 y septiembre de 2001, las empresas con capital de Hong Kong materializaron inversiones por 22.29 millones de dólares (md), monto que equivale al 0.5% de la inversión aportada por los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico (4,012.5 md). Con ello, Hong Kong ocupó la séptima posición entre los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico que en ese lapso materializaron inversiones en México. Por sector económico, el 95.6% de la IED materializada se destinó al sector manufacturero; y el 4.4%, a otros sectores.⁴⁵

Si bien Hong kong no representa un gran atractivo como mercado interno, a pesar del alto poder adquisitivo de su población, puede constituirse en un centro de operaciones muy ventajoso para industriales mexicanos que se atrevieran en plantas de manufacturas diversas, equipo de oficina, textiles y ropa fina y sofisticada, orientadas a la exportación a otras economías de Asia.⁴⁶

⁴⁵Bancomext op. cit.

⁴⁶ Eugenio Anguiano Roch 2001 "Las relaciones de México con la Gran China" *El Mercado de Valores*. enero D. F. México p 3- 11

Singapur⁴⁷

México y Singapur establecieron relaciones diplomáticas el 22 de diciembre de 1975. A partir de la apertura de la Embajada de México el 21 de junio de 1990, se han realizado contactos diplomáticos y comerciales entre ambas naciones.

En 1996, el Presidente Ernesto Zedillo realizó una visita de Estado a Singapur y en 1997 el Primer Ministro de Singapur, Goh Chok Tong, visitó nuestro país. En ambas ocasiones se logró avanzar en el diálogo político y económico, consolidándose varios acuerdos y proyectos de cooperación entre los sectores empresariales e instituciones educativas de los dos países.

En julio de 1998 la Secretaria de Relaciones Exteriores Rosario Green, realizó una visita oficial a Singapur en la que se fincaron las bases para la firma de diversos documentos de cooperación en las áreas de ciencia y tecnología, telecomunicaciones, medio ambiente y planeación urbana. Hubo también un gran acercamiento con los empresarios del país, destacándose la creación y puesta en marcha del Comité de Hombres de Negocios Singapur.

Durante 1998 y 1999 numerosas misiones comerciales mexicanas han visitado Singapur para promover las inversiones y explorar posibilidades de hacer negocios. Asimismo numerosas misiones singapurenses de exploración comercial y de inversiones han visitado nuestro país con resultados alentadores para incrementar el comercio bilateral en el futuro. Uno de los resultados de esta intensa actividad de intercambio comercial fue la decisión tomada por el Gobierno singapurenses de abrir una Oficina Permanente de Representación del Consejo para el Desarrollo Comercial (TDB) en la Ciudad de México.

⁴⁷ La información aquí presentada se obtuvo de la Embajada Mexicana en Singapur, en www.embamexsing.org.sg/spanish/relacionesbilaterales. A menos que se indique lo contrario.

Singapur se ha consolidado como uno de los principales centros financieros, económicos e industriales en la región Asia-Pacífico, además de que es un importante refinador de petróleo y cuenta con un avanzado sistema portuario y aeroportuario que lo coloca a la vanguardia mundial.

Se considera a Singapur un de los grandes puertos HUB⁴⁸ de Asia, junto con Kobe en Japón⁴⁹ y Hong Kong en China. Se considera que el 18% de la carga contenerizada, del puerto de Singapur es generada por la isla, mientras que el 88% se debe a la conexión y trasbordo de las rutas alimentadoras del sudeste asiático y las rutas principales de Norteamérica y Europa.⁵⁰

México es actualmente el primer socio comercial de Singapur en América Latina y segundo en América si se incluye a Estados Unidos y Canadá. Cabe destacar que actualmente ambos gobiernos continúan trabajando en torno a la pronta suscripción de un Tratado de Libre Comercio Bilateral.

⁴⁸ Los puertos pivotes (hubs) se caracterizan por la capacidad para contratar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia. La concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: por vía marítima, cuando se hace un trasbordo de carga dirigida hacia otros puertos, y por vía terrestre, mediante la ampliación del hinterland para alcanzar vastos territorios, sobrepasando incluso las fronteras nacionales. (Carlos Martner Peyrelongue 2002. "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL No. 76 Abril 2002. Santiago de Chile.)

En inglés hub es el centro de una rueda, en el que coinciden los radios y donde se encuentra el eje. El término se utiliza internacionalmente para identificar sistemas que mantienen una fuerte dependencia de un sistema central. (Enciclopedia Wikipedia. <http://es.wikipedia.org/wiki/hub>)

⁴⁹ Ubicado en la principal ruta de transporte marítimo del mundo, el puerto de Kobe funciona como puerta de entrada del Este Asiático, está conectado con el mundo a través de líneas de servicio regular y un vasta red de conexiones internas, que conectan con más de 500 puertos y ciudades de aproximadamente 130 países y regiones del mundo. Kobe sufrió un terremoto, el 17 de enero de 1995, el cual provocó la muerte de más de 4,570 personas y 14,678 heridos; la destrucción de más de 67,000 edificios, además de la interrupción de los servicios públicos (agua, luz, teléfonos etc.). La producción de Kobe, ha disminuido por causa de que varias empresas se han trasladado a otras regiones y algunas redujeron su producción. Muchos contenedores han sido trasladados a otros puertos, los desastres causados por el terremoto preocupan no sólo a Kobe, sino al Japón entero y a sus principales socios comerciales. Un mes después del terremoto, la ciudad de Kobe implantó programas para la reconstrucción de la ciudad, teniendo como prioridad la rehabilitación de la vida de los ciudadanos y la reconstrucción de la segura y atractiva ciudad de Kobe. (página de internet de la ciudad de Kobe: www.city.kobe.jp)

⁵⁰ Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*. Sanfandila, Querétaro. Instituto Mexicano del Transporte, 2001. Publicación Técnica No. 162. p. 67

El comercio bilateral -conformado en un 80% por componentes electrónicos- entre México y Singapur ha mostrado un incremento sustancial. En los últimos diez años ha crecido a un ritmo del 19% anual en promedio. Esto se explica por una mayor presencia de empresas singapurenses en nuestro país, y por la mayor comercialización de productos mexicanos en Singapur y el sudeste de Asia.

Singapur es actualmente el primer socio comercial de México entre los países que integran la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. (ANSEA). Es el principal destino de las exportaciones que México dirige a dicha asociación y el quinto del total de las economías del Sudeste Asiático. México es el primer socio comercial de Singapur en América Latina y el cuarto en el Continente Americano.

En cuanto al tipo de productos intercambiados, se observa que el comercio bilateral de los últimos años se concentra principalmente en productos electrónicos negociados por las grandes multinacionales que tienen filiales en ambos lados. En este sentido se observa que el 80% de las exportaciones del Sudeste Asiático a México, así como las exportaciones mexicanas hacia la región se enfocan en máquinas, aparatos y componentes electrónicos, partes, accesorios y máquinas automáticas para el procesamiento de datos y materiales de fundición de hierro y acero. En las ventas mexicanas, se registran ventas de otros productos tales como bebidas alcohólicas, productos químicos, pescados y moluscos y otros productos alimenticios.⁵¹

Taiwán.

Taiwán concentra sus exportaciones en los productos industriales los cuales representan el 98 por ciento del total. Destacan los electrónicos, los de

⁵¹ Bancomext. op cit.

información y comunicación, las fibras y los textiles. En tanto sus importaciones se centran en materiales sin procesar, el 64 por ciento en el petróleo, la madera, los productos agrícolas y los minerales. Por otra parte, los bienes de capital representan el 23 por ciento de las compras al exterior y están concentrados en maquinaria y productos eléctricos.

México se ha constituido en un atractivo mercado para las exportaciones taiwanesas, sobre todo a partir de los noventa. En 1993 el Banco de Comercio Exterior (Bancomext) y el consejo Chino de Desarrollo del Comercio Exterior y el Centro de Desarrollo e Inversión Industrial de Taiwán, que dependen del ministerio de economía, firmaron un acuerdo para aumentar el comercio y la cooperación e inversión entre ambos países. En 1994, la inversión taiwanesa llega a México (Mexicali) para construir un parque industrial que comprende 5 empresas para ensamblar y comercializar monitores de la marca ACER.⁵²

2.2.3 Asociación de Naciones del Sureste Asiático. ANSEA.

Finalizada la Segunda Guerra mundial y consolidados los procesos de independencia en Indonesia y Filipinas, México estableció relaciones diplomáticas con ambas naciones en abril de 1953, iniciándose así los contactos oficiales con el Sureste de Asia. Durante la década de los setenta, México estableció relaciones diplomáticas con el resto de los países de la región, salvo Brunei⁵³. Lamentablemente tanto los vínculos políticos como los económicos y de cooperación fueron mínimos y se restringían en su mayoría a foros multilaterales. No fue sino hasta finales de los años ochenta cuando México apuesta por nuevo modelo de desarrollo que favoreció la apertura

⁵² Agustina Rodríguez Alegría. 1999. "La política comercial de Taiwán: El caso de México. *México y la cuenca del Pacífico*. No. 5 Vol. 2 enero-marzo. Guadalajara Jalisco, México. Universidad de Guadalajara. p. 21-23.

⁵³ Ver cuadro 1

económica, que la relación México-Sureste de Asia logra tener un acercamiento real y un verdadero interés en estrechar los contactos comerciales⁵⁴.

Establecimiento de relaciones diplomáticas con México.

País	Fecha
Indonesia	6 de abril de 1953.
Filipinas	14 de abril de 1953.
Malasia	27 de marzo de 1974.
Viet Nam	19 de marzo de 1975.
Tailandia	28 de agosto de 1975.
Singapur	22 de diciembre de 1975.
Camboya	26 de diciembre de 1976.
Myanmar	10 de octubre de 1976.
Laos	29 de noviembre de 1976.
Brunei	2 de octubre de 1991.

Fuente: Rodrigo Márquez Lartigue. 2001. "La Política Exterior de México hacia el Sureste de Asia, ¿Una Nueva Área Prioritaria? *El Mercado de Valores*. enero. D. F. México

Asimismo, al momento de entrar en vigor el TLCAN, éste representó un gran interés para el sureste de Asia y al mismo tiempo el Sureste de Asia representaba una alternativa viable de diversificación para nuestro país. Además de la irrupción de México a los principales mecanismos de cooperación internacional del Pacífico Asiático, en donde se han entablado la mayoría de las relaciones con los países de la zona, sin embargo, las relaciones de México no tienen un mismo grado de intensidad con todos los países del Sureste Asiático, por lo que ahora se analizarán los vínculos con cada una de las diez naciones de aquella región⁵⁵.

⁵⁴ Rodrigo Márquez Lartigue. 2001. "La Política Exterior de México hacia el Sureste de Asia, ¿Una Nueva Área Prioritaria? *El Mercado de Valores*. enero. D. F., México.

⁵⁵ Excepto Singapur, pues ya se analizó la relación comercial en el capítulo referente a los NIE's

Filipinas.

Los vínculos con Filipinas, a pesar de compartir lazos históricos que los unieron, nunca superaron la superficialidad. Solamente hasta la década de los noventa. Se reconocieron las grandes coincidencias que ambos países tienen.

La relación comercial México-Filipinas se ha mantenido favorable para este último, acentuándose más a partir de 2001.

Los principales productos que México le exporta a Filipinas son pentaóxido de difosfórico, algodón sin cardar, compuestos con función carboxiamida, alcohol etílico y azúcares, los cuales representan 67.4 por ciento de las exportaciones totales a ese país. Por otro lado, las importaciones provenientes de Filipinas están compuestas por insumos varios, circuitos integrados, computadoras, transformadores eléctricos y aparatos de telefonía, lo cuales representan 80.9 por ciento respecto al total de las importaciones originarias de Filipinas.⁵⁶

Indonesia

Dada la dotación de sus recursos, Indonesia y México compiten en los mercados internacionales con productos como el petróleo, el café y los textiles. Al igual que México, la mayor parte de las importaciones indonesias está compuesta por materias primas y bienes de capital. No obstante, hay diferencias importantes en la estructura productiva de ambos países. En Indonesia el sector agrícola tiene todavía un peso relativo mayor, 15%, en su economía, al representar el doble del mismo indicador para México. Éste último por su parte, posee una base industrial más fuerte y diversificada.⁵⁷

⁵⁶ Agustina Rodríguez Alegría. 2000. "El comercio de Filipinas y su relación con México". *México y la Cuenca del Pacífico*. No. 11 Vol. 3 septiembre-diciembre. p. 39-43 Universidad de Guadalajara. Jalisco, México.

⁵⁷ Melba E. Falck y Agustina Rodríguez. 1998. "El intercambio comercial entre México e Indonesia" *México y la Cuenca del Pacífico*. No. 2 Vol. 1 abril-junio. p. 16 Universidad de Guadalajara. Jalisco, México.

La balanza comercial de México con Indonesia ha mostrado un nivel deficitario, más de 400 millones de USD, para México en los últimos cuatro años. En este período las exportaciones mexicanas a Indonesia han sido de un monto promedio de 12.33 millones de USD, mientras que las importaciones de México de Indonesia han sido de un promedio de 415.49 millones de USD.

Los principales productos que México exportó a Indonesia en los últimos cuatro años figuraron en los sectores de: textiles, material de construcción y metalmecánico. Dentro de estos sectores, los principales productos son el algodón, las manufacturas de fundición de hierro o acero, los reactores nucleares, las cadenas, las máquinas y aparatos. También se exportan productos químicos orgánicos, las preparaciones a base de cereales, harina y almidón, así como bebidas alcohólicas y vinagre, entre otros.

Los principales productos importados de Indonesia a México en el mismo periodo se ubican en los sectores metalmecánico y el sector de materiales de construcción. Destacando productos como las máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes, así como la madera, el carbón vegetal y las manufacturas de madera. En menor cantidad también se importan caucho y sus manufacturas, calzado, filamentos sintéticos o artificiales entre otros.

Malasia.

En 1974 se iniciaron las relaciones diplomáticas entre Malasia y México. En 1991 el primer ministro Mahathir visitó México. El gobierno de Malasia brindó un apoyo importante para el ingreso de México a la APEC en 1993.

El comercio es considerado como uno de los aspectos más importantes de la relación económica entre México y Malasia. No obstante, la balanza comercial mantiene un déficit muy marcado que tiende a incrementarse cada vez más para México.

Los principales productos que México exporta a Malasia son: partes para máquinas y aparatos de oficina, diodos, transistores y dispositivos semiconductores transformadores eléctricos y convertidores, tubos y perfiles huecos sin soldadura de hierro o acero, cerveza de malta. Mientras que las importaciones procedentes de Malasia son; partes para la fabricación de motores, circuitos integrados y electrónica, aparatos receptores de radiotelefonía, radio telegrafía o radiodifusión⁵⁸.

La relación comercial entre México y Malasia aunque por el momento no es significativa en valor, sin embargo, se ha mantenido estable. México es su segundo socio comercial en América Latina y Malasia es el segundo socio comercial de México en la ASEAN después de Singapur⁵⁹.

Tailandia.

Las relaciones bilaterales entre México y Tailandia poseen un gran potencial y se encuentran en desarrollo. El comercio bilateral es deficitario para México, sin embargo, las exportaciones son mayores que con otros países del área. La cooperación bilateral se ha incrementado en los últimos años especialmente a partir de que las últimas dos reuniones de APEC se celebraron en Tailandia y México. donde tuvieron que trabajar en conjunto para el exitoso desempeño de este mecanismo y sus propuestas.

Entre los principales productos exportados por México a Tailandia destaca el rubro de maquinaria industrial, algodón y vehículos automóviles. Principales

⁵⁸ Agustina Rodríguez Alegría. 1999. "Las políticas comerciales de Malasia y su relación con México" *México y la Cuenca del Pacífico*. No 8 Vol. 2 septiembre-diciembre. Universidad de Guadalajara. Jalisco, México. p. 8-13.

⁵⁹ Bancomext. op cit.

productos importados por México de Tailandia: Caucho manufacturas. Filamentos sintéticos. Juguetes y juegos. Fibras sintéticas. Calzado⁶⁰.

En materia comercial, podrían ser nichos para las exportaciones mexicanas, aparte de los anteriormente mencionados, los productos químicos inorgánicos, materias plásticas, pieles, así como la cerveza⁶¹.

Vietnam.

A partir de que Vietnam normalizó sus relaciones con el exterior y el retiro de sus tropas en Camboya en 1989, su ingreso a la ANSEA en 1995 y a APEC en 1998, los lazos bilaterales se han incrementado. Por otro lado, el comercio también se ha incrementado sobre todo en las importaciones vietnamitas⁶².

Brunei, Laos, Camboya y Myanmar.

Las relaciones de México con estas cuatro naciones son mínimas, sin embargo, de ellas, destacan los vínculos con Brunei como resultado de su participación en los foros del Pacífico de los que ambos países son miembros, PBEC, PECC y APEC. En el año 2000 los lazos bilaterales se estrecharon con el nombramiento del primer Embajador de Brunei en México, concurrente desde Estados Unidos y la designación de un Cónsul honorario de México en el Sultanato de Brunei Darussalam.⁶³

Sus principales exportaciones son: petróleo crudo, productos derivados de petróleo y gas natural licuado. Sus exportaciones se dirigen principalmente a los Estados Unidos, Japón y países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. Las más grandes empresas privadas que operan en Brunei pertenecen

⁶⁰ *Ibidem.*

⁶¹ Embajada de México en Tailandia: <http://www.sre.gob.mx/tailandia/figures.htm>

⁶² Rodrigo Márquez Lartigue. op. cit. p. 15.

⁶³ Embajada de México en Singapur. www.embamexsing.org.sg

a miembros de la familia real o bien están afiliadas con ellos. La economía del Sultanato está dominada por la industria del petróleo y el gas natural, así como los patrones de gasto gubernamentales⁶⁴.

Los contactos entre Laos y México, se remiten a los foros multilaterales en los cuales ambos participan principalmente en las Naciones Unidas. Sin embargo, aún en éstos son escasos y se refieren principalmente a resoluciones acordadas en la ANSEA. México designo al embajador de México en Tailandia como concurrente en Laos en 1996⁶⁵.

La relación entre México y Camboya es inexistente, debido a la cambiante situación interna en el Reino, a las bajas posibilidades de negocios, y a su limitada acción en el ámbito internacional. México designó al embajador de México en Tailandia como concurrente en Camboya⁶⁶.

Los vínculos entre México y Myanmar son muy reducidos, en particular debido al asilamiento que mantuvo ese país por mucho tiempo y a la actual difícil situación política interna. México ha acreditado desde 1991a su Embajador en Singapur como concurrente y Myanmar ha hecho lo mismo con su Representante Permanente en Naciones Unidas desde 1992.⁶⁷

2.3 Oceanía

Australia

Las relaciones diplomáticas fueron establecidas el 14 de marzo de 1967, México ha recibido la visita de las más altas autoridades australianas y se ha

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Rodrigo Márquez Lartigue. op cit. p. 15.

⁶⁶ *Ibidem*. p. 15.

⁶⁷ *Ibidem* p. 15.

procurado por el mantenimiento de un intercambio constante de los sectores oficiales, económicos, parlamentarios y académicos.⁶⁸

Australia es un país altamente competitivo en el sector primario del cual provienen sus principales exportaciones como son alimentos y animales vivos, materiales crudos, minerales, carbón, petróleo, gas, químicos y los relacionados a productos básicos de manufacturas. En tanto sus importaciones se componen principalmente de químicos, manufacturas básicas, maquinaria y equipo de transporte.⁶⁹

La relación comercial de México con Australia no ha sido muy relevante y los convenios que se han firmado entre ambos países son: visa gratuita (1967), cooperación científica (1981), supervisión de visas y extradición (1990), asistencia jurídica en materia penal (1991), transferencia de tecnología y uso pacífico de energía nuclear (1992).⁷⁰

La composición de las exportaciones de México hacia Australia se concentra en bienes manufacturados con alto valor agregado, entre los que se encuentran, máquinas automáticas para procesamiento de datos, instrumentos y aparatos de medicina, computadoras, partes de computadoras, autopartes, entre otros. Mientras tanto las importaciones que realiza México de Australia se componen principalmente por carbón, combustibles sólidos, cueros y pieles, lana y pelo fino, carne de animales (bovinos), minerales de titanio, mantequilla, leche y nata, lana sin cardar, minerales de magnesio, animales vivos (de la especie ovina y caprina), entre otros.⁷¹

⁶⁸ Daniel de la Pedraja. *Perspectivas para México en la cuenca del Pacífico*. Archivo Histórico Diplomático Mexicano. D. F., México. 121 p.

⁶⁹ Agustina Rodríguez Alegría. 1999. "Relaciones comerciales entre México y Australia" *México en la cuenca del Pacífico*. No 6 Vol. 2 abril-junio. Universidad de Guadalajara Jalisco, México p. 39-42.

⁷⁰ *Ibidem*. p 39.

⁷¹ Datos obtenidos en *Department of Foreign Affairs and Trade*. www.dfat.gov.au/geo/fs/mexi.pdf

Australia siempre ha estado ligada a Gran Bretaña, pues lazos históricos unen a estas dos naciones, sin embargo en la época de la posguerra Australia pronto se dio cuenta de la cercanía que tenía con Asia, además del rápido crecimiento de la región por lo que el acercamiento con Asia se fue construyendo, a través de la activa participación de este país en los foros internacionales de la región. De hecho, Australia se convirtió junto con Japón en uno de los más decididos impulsores de la idea de conformar una comunidad de naciones del Pacífico.

Esta labor empezó desde los sesenta cuando participó en la creación de los organismos de cooperación más importantes hasta la fecha en la región, particularmente el Consejo de Cooperación Económica de la Cuenca del Pacífico (PBEC) y la Conferencia de Comercio y Desarrollo del Pacífico (PAFTAD). De manera similar lo hizo en 1980 cuando se estableció el ahora Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC). Y por último el foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC).

De esta manera, Australia es ahora parte integral de la comunidad de naciones del Pacífico Asiático, manteniendo estrechos y crecientes vínculos comerciales, culturales y políticos con sus vecinos al norte de su vasto territorio. Estos vínculos aumentan cada vez más gracias a la formación de redes transnacionales de producción que viene ocurriendo en las últimas décadas en la región, principalmente bajo el empuje de los capitales japoneses, aunque más recientemente también de los coreanos y taiwaneses. En la misma forma, su vecindad geográfica hace que Australia y Asia Oriental dependan igualmente de rutas marítimas y comerciales comunes, por lo que los intereses y necesidades de defensa y seguridad de ambos tienden a ser coincidentes. Por último, los avances en las tecnologías de las comunicaciones y la informática

cada día reducen a su vez las distancias en tiempo y espacio entre las pujantes naciones de Asia Pacífico y su gran vecino no-asiático al sur.⁷²

Nueva Zelanda.

El 19 de julio de 1973 se formalizaron las relaciones diplomáticas entre México y Nueva Zelanda; desde 1983 este país mantiene una embajada en la capital mexicana, si bien su contraparte está confiada concurrentemente al embajador mexicano en Australia.⁷³

A partir de 1984, Nueva Zelanda dio un giro importante en sus políticas de comercio con el exterior, optando por liberalizar sus mercados. Para ello fue necesario realizar profundas reformas estructurales, las cuales tuvieron como objeto el fortalecimiento de la economía para hacerla más competitiva en la producción de bienes y servicios ante los mercados externos y de esta forma, obtener beneficios a través del comercio exterior. Esta apertura –al igual que la de México- ha favorecido la relación comercial entre México y Nueva Zelanda en los últimos años, Los principales productos que Nueva Zelanda exporta a México son leche y nata, mantequilla, quesos y requesón, caseína, caseínatos, carne de animales, extracto de malta y suero de mantequilla . En tanto los principales productos que Nueva Zelanda importa de México son, aparatos emisores de radio telefonía, tejidos de hilados de filamentos sintéticos, sal, trajes, conjuntos, chaquetas, pantalones, artículos de confitería y medicamentos, entre otros.⁷⁴

⁷² Juan José Palacios L. 1999. “Australia y el Pacífico” *México en la cuenca del Pacífico*. No 6 Vol. 2 abril-junio. Universidad de Guadalajara. Jalisco, México. p. 3-7.

⁷³ Daniel de la Pedraja. Op. cit. p 48.

⁷⁴ Agustina Rodríguez Alegría. 1999. “El comercio de Nueva Zelanda y su relación con México” *México en la cuenca del Pacífico*. No 7 Vol. 2 julio-septiembre. Universidad de Guadalajara. Jalisco, México. p. 40- 44.

3. La Marina Mercante en la Cuenca del Pacífico.

3.1 Antecedentes.

La historia del transporte marítimo en Asia, está oculta en la antigüedad debido a que todos los registros están sujetos a la escritura china, China fue la máxima potencia en la antigua Asia por más de 4000 años, poseía una civilización muy avanzada y desarrolló tecnología náutica que la llevó a desarrollar la brújula con la cual pudieron organizar mejor sus rutas marítimas, además de los juncos que, “usan velas al tercio...el área bélica se halla tan bien repartida que no necesitan estayes en los palos...el casco no tiene cuadernas, sino una serie de mamparas transversales”¹

Según libros históricos chinos, se registró que en los inicios de la era cristiana ya existía el tráfico marítimo entre China, la República de Corea y Japón, para el intercambio de tributos negocios y cultura.

Las relaciones diplomáticas oficiales entre China y Japón iniciaron en el año 607 D. C. Con el propósito de intercambiar productos y aprender de sus culturas. Los viajes fueron muy peligrosos, muchos buques naufragaron y otros más se perdieron en los mares del sur, además de viajeros que nunca regresaron a sus lugares de origen; estos viajes duraron hasta el año 838. Según la historia antigua, los buques empleados en este tráfico, tenían 25 m. de eslora², 6 m. de manga³ y podían acomodar a 150 pasajeros y 50 tripulantes, eran construidos en astilleros de la costa del Mar Interior de Japón, cerca de Hiroshima actual.

¹José María Martínez-Hidalgo y Teran. 1988 *Enciclopedia General del Mar*. Tomo IV, Madrid, España. p. 49-52.

² La longitud de una nave, es decir el largo del buque. *Como exportar por vía marítima*. 1996. Mauro Bravo Díaz, et al. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. D. F., México. p. 195.

³ Es la mayor anchura del buque, es decir el ancho del buque. *Ibidem* p. 195.

Excepto estos viajes de tráfico extranjero, la actividad primordial era el cabotaje⁴, existían piratas que siempre amenazaban a los viajeros marítimos interiores; en la historia japonesa se registra que las guerras civiles mayormente ocurrieron en el mar interior. Hasta aquí Asia ignoraba la existencia de la Cuenca del Pacífico.⁵

La influencia cultural china en la organización política y civil japonesa es indiscutible, la escritura, la alimentación y algunas religiones japonesas tienen su origen en China. El Taoísmo el Confucionismo y el Budismo llegaron a Japón procedentes de China en el siglo VI. Durante el siglo siguiente el sistema de gobierno japonés fue organizado en concordancia con las ideas confucianas. A nivel popular los rituales del Sintoísmo, especialmente los ligados al matrimonio y a las cosechas siguen siendo observados.⁶

Antes de los contactos entre chinos y japoneses, sería correcto afirmar que los imperios contemporáneos de Roma y China durante la dinastía Han⁷, eran los mayores que existían en ese momento en el mundo conocido. Pese a no mantener una relación directa entre los dos, ambos eran conscientes de la existencia del otro, y había un vínculo comercial a través de otros imperios en Asia Central que actuaban como intermediarios, por ejemplo Partia.⁸

⁴ Es la navegación que se realiza por mar entre puertos o puntos localizados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos. *Ley de Navegación*. Artículo 32. Diario Oficial de la federación, 4 enero 1994, México, p. 36.

⁵ Michiro Isawa. 1998. *Historia del Comercio Marítimo Mundial*. Colección Académica. Editado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón. (JICA). Escuela Náutica Mercante de Veracruz. Veracruz, México. p. 3.

⁶ Silvia Novelo Urdanivia “La influencia cultural china en la organización política y civil japonesa” *México y la Cuenca del Pacífico*. Universidad de Guadalajara. Julio-septiembre 1998. Jalisco México. pp. 11-13.

⁷ Durante la dinastía Han (202 a. C. 220 d. C.), China se convirtió oficialmente en un estado confuciano y prosperó en el ámbito interno: la agricultura, los productos hechos a mano y el comercio florecieron, y la población llegó a los 50 millones. Mientras tanto, el imperio extendió su influencia cultural y política sobre los actuales Vietnam, Asia central, Mongolia y Corea

⁸ Los partos originalmente eran una tribu perteneciente a los escitas, con el nombre de parnos (parni), que residía en el sureste del Mar Caspio. Tras haber conquistado la ciudad persa de Partia adoptaron el nombre

Era un intercambio bastante desigual, China exportaba especias, telas, y principalmente, seda. El imperio romano únicamente podía ofrecer oro y plata a cambio, puesto que no poseían otras manufacturas de interés para los chinos. Uno de los pocos contactos directos registrados entre ambos imperios aparecen en el Hou Hanshu donde se cuenta que un convoy romano representando a Antonino Pío alcanzó la capital Luoyang y fue recibido por el emperador Huan.⁹

Tan es así que los chinos ya mencionaban al *ta Tsing*, la otra China, defiriéndose al Imperio Romano, con el cual coexistieron y tuvieron vínculos; ambos consideraban que fuera de China o bien fuera de Roma, los demás pueblos eran bárbaros, es decir, calificaban a todos de manera peyorativa o despectiva.¹⁰

Con lo cual el origen del Derecho internacional puede considerarse que es oriental pues ya chinos, indios, egipcios, hititas, babilonios y persas lo practicaban.¹¹

En lo que más tarde se conocería como América, sucedía algo similar, la actividad marítima estaba reservada al tráfico de cabotaje, desarrollada por las grandes culturas, como la Olmeca, asentada en el sur de Veracruz y el norte de Tabasco, y la Maya desde Yucatán hasta Honduras, Cabe señalar que estas culturas se desarrollaron principalmente en la zona del golfo de México y el Caribe.

"Partos", derivado de este lugar. Desde 250 a. C. a 238 d. C., conquistaron, bajo su rey Arsakes, las regiones persas del imperio de los selúcidas y renovaron de esta manera el Imperio Persa.

⁹ "Dinastía Han" Wikipedia la Enciclopedia Libre. http://es.wikipedia.org/wiki/Dinast%C3%ADa_Han

¹⁰ Alfredo Rizzo Romano. 1981. Manual de derecho internacional público. Editorial plus ultra. Buenos Aires, Argentina, p. 15 citado por José Eusebio Salgado y Salgado. 1999 "El derecho romano como antecedente del derecho internacional público y del derecho marítimo" PEMEX LEX Num. D. F. México p. 63-66

¹¹ José Eusebio Salgado y Salgado. 1999 "El derecho romano como antecedente del derecho internacional público y del derecho marítimo" PEMEX LEX Num. D. F. México p. 64.

La navegación de este tiempo apareció como una técnica de comercio, más que como un instrumento de dominio. Los intercambios comerciales se realizaban en canoas de aproximadamente 4 m. de eslora, llamadas “acal o acalle”, las cuales representaban el medio de comunicación usual en las regiones lacustres y en aquellas culturas aglutinadas a los márgenes de los ríos y proporciones costeras.¹²

Aztecas y Mayas tenían un importante comercio por mar a través del puerto de Tochpan, actualmente Tuxpan. Además ambos pueblos sostenían importante comercio con el Imperio Inca. Los mayas a través del Mar Caribe hasta el Río San Juan y de ahí al Lago de Nicaragua y al Océano Pacífico, también sostenían importante comercio con pueblos del caribe. Los Aztecas desde Oaxaca en su enclave de Huatulco hasta lo que hoy es Perú.¹³

Esas culturas no eran y menos sostienen una tradición marítima como las culturas del Mediterráneo, del Atlántico o del Pacífico ya que sus embarcaciones no rebasan ni por su técnica ni por su tamaño a lo que entendemos por canoas, sin embargo, su comercio perduró gracias al establecimiento de sitios de reunión a los que se llamo “puertos de intercambio”.¹⁴ Estos puertos se localizaban en pueblos o ciudades cuya función específica radicaba en servir como sitios de reunión a los comerciantes extranjeros.¹⁵

No fue sino hasta los grandes descubrimiento marítimos del siglo XV iniciados por España y Portugal que las naciones se preocuparon por alcanzar la

¹² Enrique Cárdenas de la Peña. 1988. *Historia de la Marina Mercante*. Colección Historia de las comunicaciones y los transportes en México. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. D. F., México. p. 20.

¹³ José Eusebio Salgado y Salgado. *Apuntes de Derecho Marítimo*. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México. Estado de México, México.

¹⁴ Carlos Bosch García. *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. p. 10 en Enrique Cárdenas de la Peña. op. cit. p. 24.

¹⁵ Comisión General de puertos y Marina Mercante. <http://e-mar.sct.gob.mx/>.

supremacía en el mar. Supremacía que les adquiriría las mayores ventajas comerciales, que permitirían el progreso económico, político y social de sus pueblos.¹⁶

Estos grandes descubrimientos tienen sus bases en las aportaciones a la navegación con las que contribuyó el Príncipe Enrique (1394-1464) de Portugal, Conocido como “Enrique el Navegante”. Funda la Escuela de Sagres donde instaló un observatorio astronómico, en esta escuela se produjo equipo náutico, cartas hidrográficas, formaron marinos, se construyeron y mejoraron buques entre ellos las Carabelas, además también en esta escuela se mejoró la brújula.¹⁷

El primero de ellos y el más importante fue el encuentro con lo que se apelaría el nuevo mundo, por parte de Cristóbal Colon, quien llegó a la Isla que él mismo llamó San Salvador, en el Archipiélago de las Bahamas el 12 de octubre de 1492, viaje en que también descubrió la Isla de Cuba, a la que llamó Juana en honor de la princesa de Castilla (Juana la Loca) y Santo Domingo a la que dio el nombre de la Española, aquí naufrago la Santa María y con sus restos Cristóbal Colon mandó construir un fuerte al que llamo Navidad. En el segundo viaje descubrió Dominicana y Jamaica. En el tercero la región del Río Orinoco y en el último viaje descubrió Honduras y Panamá. La conquista principal la realizó Hernán Cortés en México (1521), Pedro de Alvarado en Guatemala (1524), Francisco Pizarro en Perú (1531) y Pedro de Valdivia en Chile (1540).¹⁸

Por otro lado, Vasco Da Gama navegó a través del Cabo de Buena Esperanza y alcanzó Malindi en la costa este de África en abril de 1498, luego,

¹⁶ José Eusebio Salgado y Salgado. 1967. *El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F., México. p. 260.

¹⁷ Michiro Isawa. op cit. p 13

¹⁸ "Cristóbal Colón." *Enciclopedia® Microsoft® Encarta 2001*. © 1993-2000 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

atravesando el Océano Indico llegó a Calicut (sic) el 20 de mayo de 1498.¹⁹ Este viaje vinculó a Europa con la India vía oceánica. Con este tipo de aventureros Portugal dominaba el comercio en la India y Asia.

Así, los portugueses, fueron los primeros europeos que establecieron relaciones marítimas directas con oriente, especialmente con China. Esta relación entre Portugal y China, permitió que Europa se viese inundada de cantidades hasta ese momento inimaginables de sedas, de porcelanas y de otras mercancías originarias del Celeste Imperio monopolizando así el comercio chino.²⁰

Por último cabe mencionar nuevamente el viaje que Fernando de Magallanes realizó en 1519 partiendo de Sanlúcar, España, alcanzando el archipiélago de Filipinas y desembarcando en la isla de Cebú, donde murió. El viaje de circunnavegación le corresponde a Juan Sebastián Elcano quien regresó a Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522. Este viaje vinculó a los Océanos Atlántico, Pacífico e Indico, así el mundo reconoció que la tierra era redonda y la existencia de la Cuenca del Pacífico entre el Nuevo Mundo y Asia.

Debido a estos grandes descubrimientos liderados por España y Portugal, surgió primero competencia y después rivalidad entre estas grandes potencias imperiales que pretendían y se disputaban el dominio de los mares que conducían a sus respectivos dominios. Esta primera disputa fue resuelta por el Papa Borja, Alejandro VI, en la famosa bula "Inter Caetera" de 4 de mayo de 1493, refrendada por una segunda de 25 de septiembre del mismo año y cuyas soluciones fueron acatadas por los soberanos portugueses y españoles en el Tratado de Tordesillas, firmado el 7 de julio de 1494.²¹ Según las bulas

¹⁹ Michiro Isawa. op. cit. p. 14.

²⁰ Rui Manuel Loureiro. 1998. "Los portugueses en la ruta de la China (viajes, comercio y literatura en el siglo XVI)" *Revista Española del Pacífico*. Año 1998 No. 8 Madrid, España.

²¹ Raúl Cervantes Ahumada. 1989. *Derecho Marítimo*. Primera Reimpresión. Editorial Herrero, S. A. D. F., México. p.41

alejandrinas, el nuevo mundo se delimitó en 45° de longitud al oeste, 2000 m. al oeste de la Isla de Cabo Verde, es decir, Portugal tomó la parte este y España la parte oeste, salvo Brasil; por causa de este convenio pacífico, ambas naciones no realizaron ningún acto bélico entre ellas.²²

En otras palabras, estos dos países compartieron la hegemonía de la marina mercante y el comercio marítimo sin perjudicar a otros, sin embargo, estas posiciones privilegiadas durarían muy poco, pues las otras naciones europeas no se quedarían mirando la monopolización del comercio marítimo mundial entre España y Portugal, lanzándose de lleno a combatir tal situación por todos los medios posibles, buscando para ellos mismos, esa supremacía.

De ellos, los primeros que se levantaron a la competencia fueron los holandeses, grandes pescadores de bacalao que dominaron esta industria, inventando nueva tecnología logística, ampliando sus mercados hasta Alemania e Inglaterra, luego abarcaron el comercio con el oeste de la India y Malasia. Fundaron la Compañía Estatal Holandesa India del Este, para negociar con aquellas regiones, su influencia dominó Persia, Malasia hasta el Lejano Oriente, iniciando su comercio con Japón desde julio de 1601.²³

La lucha fue tan enconada que los holandeses se vieron en la necesidad de combatirla jurídicamente. Así fue como vio la luz la famosa obra del “Mare Liberum” de Hugo Grocio*, encargada por la Compañía Holandesa de las

²²Guillermo F. Margadant S. 1995. *Introducción a la Historia del Derecho Mexicano*. Esfinge. México D. F. p. 60-61.

²³Michiro Isawa op cit. p. 22.

* En el capítulo XII de su obra *De jure praede* y bajo el título *De mare libero*, Grocio publicó en 1605 un famoso alegato a favor de la Compañía Oriental de las Islas Holandesas, algunos de cuyos barcos habían sido detenidos por los portugueses con la base en la tesis de Fray Serafín de Freitas. Grocio se apoya en los textos antiguos, desde los griegos y los romanos. En la obra luminosa de Vázquez de Menchaca y de Francisco de Vitoria, declara a la libertad de navegar y a la libertad de comercio como de derecho natural, y fundamenta el principio de la libertad de los mares.

Indias Orientales. Obra que formaba parte del “De jure praede commentarius”*, que fue escrita contra Portugal, ya que holandeses y portugueses utilizaban la misma ruta hacia la India. Más tarde se utilizó también contra España e Inglaterra y desde luego contra el Papa Alejandro VI por donar lo que no era suyo.²⁴

Sin embargo, Holanda pronto experimentó el mismo desafío que anteriormente recibieron España y Portugal, esta vez por Inglaterra y Francia bajo el gobierno totalitario de Oliver Cromwell y el absolutismo de Luis XIV respectivamente. El Acta Inglesa de Navegación del 6 de octubre de 1651, -que especificaba que cualquier mercancía no se podía comerciar con la colonias inglesas en Asia, África y América sin la intervención de la flota inglesa, ni que cualquier flota extranjera debía dedicarse al comercio en la costa de Inglaterra- y la Reforma Aduanal Francesa de 1667, así como la Ordenanza de 1681, dañaron mucho al monopolio del comercio holandés.²⁵

Tiempo después el Capitán James Cook se autonombró comandante para la investigación del Pacífico Sur. Descubrió Nueva Zelanda el 7 de octubre de 1769, Nueva Caledonia y la Isla Norfolk en 1772, gracias a él Inglaterra obtuvo Nueva Zelanda Y Australia.²⁶

La derrota francesa luego de las Guerras Napoleónicas (1799-1815) y la Batalla de Trafalgar (1805), benefició a Inglaterra en el comercio marítimo y en la colonización, con lo cual aseguró su hegemonía marítima. Con el Tratado de Paz de Viena de 1815, se le declaró vencedora de todos los mares y su gloria

* Comentarios sobre el derecho de presas.

²⁴ José Eusebio Salgado y Salgado.1967. op. cit. p 261.

²⁵ Michiro Isawa. op. cit. p. 23, 24.

²⁶ Ibidem p. 25

siguió hasta la Primer Guerra Mundial, convirtiéndose en la Reina de los Mares (1815-1950)²⁷

Inglaterra al verse como dueña del mar, aumentó su comercio con Asia, en un inicio con la India, desencadenando una intensa competencia entre los armadores²⁸ ingleses, por estos motivos no es de extrañarse que las primeras agrupaciones de navieros²⁹ fueran inglesas; tampoco que los intentos por establecer rutas y servicios regulares³⁰ partieran de armadores ingleses quienes desde 1870 ya ofrecían esta facilidad entre Inglaterra y Oriente; asimismo no debe sorprendernos que las primeras Conferencias Marítimas³¹ fuesen integradas por líneas inglesas, la United Kingdom Calcuta Conference en 1875 y más tarde formulándose la ruta entre Inglaterra y China, desarrollándose así la Far Eastern Shipping Conference, en fin, que la revolución industrial, originada en Inglaterra, impactaría al comercio internacional en todas sus expresiones.³²

La reglas de York y Amberes constituyen una de las instituciones legislativas mas controvertidas en materia de avería gruesa o común. Estas reglas primero

²⁷ Claudia Jazmín Benítez Ramírez. 2001. *La marina Mercante Mexicana. Retos y oportunidades dentro del proceso de globalización*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F., México. p. 63.

²⁸ El Armador es el titular de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no su propietario. José Eusebio Salgado y Salgado 1989. *El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*. Petróleos Mexicanos. Subdirección Técnica Administrativa. Gerencia Jurídica. 127 pp. D. F. México.

²⁹ El Naviero o Empresa Naviera es el propietario del buque. José Eusebio Salgado y Salgado 1989. *ibidem*. p. 15

En la práctica cotidiana, el 80% de los navieros explotan ellos mismos sus buques, convirtiéndose por ello en sus armadores.

³⁰ Operan rutas fijas preestablecidas a un mismo grupo de puertos, cuentan con itinerarios programados, ofertan espacio disponible en los buques y generalmente forman parte de alguna Conferencia Marítima. *Como exportar por vía marítima*. op. cit. p. 105.

³¹ Es un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o más rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes. Organización de las Naciones Unidas. UNCTAD. *Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*. Anexo I. Capítulo I. Definiciones. En *Como exportar por vía marítima* op. cit. p. 105.

³² Rodolfo Cruz Miramontes. 1979. *Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y su repercusión en el usuario*. Conferencia pronunciada en 26 de julio en EXPOMAR 79.

consuetudinarias, han logrado alcanzar un valor jurídico en el ámbito mundial,³³ en un inicio a través de la International Association for the Promotion of Social Science.

Las primeras 11 Reglas surgieron en 1864, durante la conferencia que tuviera lugar en la ciudad de York, Inglaterra. Posteriormente la International Law Association (ILA) emprendió un movimiento encaminado a lograr su mejoría y complementación. En 1877 durante la celebración de la V Conferencia de la ILA, en la ciudad de Amberes Bélgica, se propuso y aceptó la adición de una nueva regla; desde entonces se les conoce con el nombre de “Reglas de York y Amberes”

Las Reglas de York y Amberes han sido adecuadas periódicamente gracias a la labor de la propia ILA y más tarde por el Comité Marítimo Internacional CMI : en Francfort-sur-le mein 1878, Londres 1879, Berna 1880, Hamburgo 1885, Liverpool 1890, Amberes 1903, Estocolmo 1924, Bruselas 1948, Copenhague 1950, Hamburgo 1974, Paris 1990 y Sydney 1994, que hoy día rigen el ámbito marítimo.³⁴

Cabe mencionar aquí la apertura del Canal de Suez de 1869. El efecto económico de este Canal fue considerable pues contribuyó al desarrollo del comercio marítimo ligando a Europa África y Asia.

³³ Las Reglas de York y Amberes han sido incluidas la Ley de Navegación vigente en el art. 116 que a la letra dice: “Art. 116 Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes”.

³⁴ Raúl Cervantes Ahumada. op. cit. P. 932 y 933.

José Eusebio Salgado y Salgado y Luis Germán Barrero 1979. *Reglas del York y Amberes*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de fletes Marítimos. Folleto informativo 18 pp. México D. F.

José Eusebio Salgado y Salgado. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México. Estado de México, México.

La Revolución Industrial en Inglaterra a fines del siglo XVIII e inicio del siglo XIX, transformaron también la industria naval, pasando primero al buque de vapor, luego a los cascos de acero, turbinas de vapor y diesel. Estas innovaciones, cambiaron la navegación al asegurar cada vez más, el transporte de mercancías y pasajeros.

A finales del siglo XIX y principios del XX, emergieron nuevas potencias marítimas que trataron de superar a Inglaterra; entre ellas, Alemania, Estados Unidos, Italia, Japón, Noruega, Rusia y Suecia. Tal situación motivó una lucha permanente por alcanzar las máximas ventajas de índole comercial. Debido a la gran rivalidad entre Alemania e Inglaterra se generó la Primer Guerra Mundial.³⁵

Durante este periodo el auge del riesgo marítimo aumentó y en consecuencia el seguro, almacenaje, combustible, salarios, fletes y sus tasas, así como la compraventa de buques aumentaron considerablemente.

Aunque cerca de 1.3 millones de tonelaje bruto se perdieron, la flota mundial al finalizar la guerra, excedía el tonelaje cuando ésta empezó. Al estar alejado de los principales teatros de guerra, Japón, tomaba una posición privilegiada y prestaba servicios como proveedor de mercancías a Europa, ello contribuyó al auge del tonelaje mundial.

³⁵ José Eusebio Salgado y Salgado 1967. *El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F., México. op. cit. p 262, 263.

Países	1914		1920	
	1000 TB	%	1000 TB	%
Reino Unido	18,892	41.6	18,111	33.6
Estados Unidos	2,287	9.4	14,525	26.9
Japón	1,708	3.8	2,996	5.6
Noruega	1,957	4.3	1,980	3.7
Alemania	5,135	11.3	419	0.8
Italia	1,430	3.1	2,118	3.9
Holanda	1,472	3.2	1,773	3.3
Francia	1,922	4.2	2,963	5.5
Grecia	821	1.8	497	0.9
Suecia	1,015	2.2	996	1.8
Unión Soviética.	852	1.9	510	0.9
Canadá			854	1.6
Dinamarca	770	1.7	719	1.3
Otros	5,143	11.3	5,444	10.1
Total Mundial	45,404	100	53,905	100

TB (Tonelaje Bruto)

% (porcentaje)

Fuente: Michiro Isawa. Historia del Comercio Marítimo Mundial 1998.

Después de finalizar la Primera Guerra Mundial se establecieron y firmaron los más importantes acuerdos marítimos, como las Reglas de La Haya de 1921 adoptadas a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 24 de Agosto de 1924, a partir de este momento ya nadie discutió la importancia del conocimiento de embarque.³⁶

³⁶ José Eusebio Salgado y Salgado 1994. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F. p 14, 20, 92, 93, 94,104.

Las Reglas de la Haya-Wisby, sin que la Ley de Navegación vigente lo establezca quedan claramente establecidos en sus artículos 98 a 105. José Eusebio Salgado y Salgado *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Estado de México, México.

Años después se firmaron sus dos protocolos que la adicionan o modifican: El primero, del 23 febrero de 1968, se adoptó el Protocolo de Modificación de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, el que entro en vigor en 23 de junio de 1977. Este protocolo recibió el nombre de “Reglas de Wisby” porque nacen precisamente del proyecto de Estocolmo, firmado en la ciudad de Wisby, ubicada en la isla de Gotlandia, Suecia. El segundo, el 21 de diciembre de 1979, se hizo una nueva modificación de la Convención de 1924, mediante la adopción del Protocolo de Bruselas, que entro en vigor el 14 de febrero de 1984. México se adhirió en 1994 a dicha Convención y sus dos Protocolos.³⁷

Asimismo, se presentaron cambios en los países participantes. Estados Unidos estableció en 1920 la “Merchant Marine Act” (Ley de la Marina Mercante) y “The Marine Act” (Ley de Navegación) en 1928, para impulsar la construcción de buques y subsidiar el transporte de correo. En 1936 se promulgó la “Carriage of Goods by Sea Act” (COGSA), la cual incluía el establecimiento de una comisión para administrar la marina mercante y la construcción de buques, subsidios en el costo de operaciones, de construcción y del sistema de financiamiento institucional.³⁸

Por su parte los gobiernos de Francia, Italia, Alemania, y Noruega dedicaron fuertes inversiones al sector, con el fin de construir nuevos buques y reanudar sus actividades en el mercado, también apoyaron el transporte de correo y la hipoteca naval.

³⁷ José Eusebio Salgado y Salgado 1994. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F. p 14, 20, 92, 93, 94,104.

³⁸ Claudia Jazmín Benítez Ramírez. op cit p 65, 66

Posteriormente el sorprendente desarrollo de Japón y de Alemania, que junto con Italia, alcanzaban en 1919 el 18% del total de la flota mercante mundial, contando con unidades más nuevas y potentes.³⁹

La Paz trajo consigo la firma del Tratado de Versalles del 28 de junio de 1919, que impuso a Alemania severas sanciones económicas para frenar su desarrollo industrial y el de sus transportes. El Tratado de Versalles dió origen a la creación de la Liga de las Naciones, la cual, no pudo solucionar los problemas que se le presentaron, fracasando al tratar de impedir las invasiones japonesas a Manchuria, China y la italiana a Etiopía.

La paz se vería seriamente amenazada cuando Alemania empezó a denunciar algunos puntos del Tratado de Versalles. Ello, aunado a las ideas nacionalistas de las colonias africanas y asiáticas, provocó que el mundo se viera envuelto en una Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Durante esta guerra los países del mundo, ya sea beligerantes o neutrales, perdieron casi 35 millones de tonelaje de registro bruto, equivalente a la mitad del tonelaje de la flota que poseía el mundo antes de la guerra. Se estima que existían 64.43 millones de tonelaje bruto mundial en septiembre de 1939, mientras que 72.92 millones de tonelaje bruto cuando la Segunda Guerra Mundial terminó en agosto de 1945, se perdieron 34.7 millones pero se construyeron 46.2 millones de tonelaje bruto durante la guerra.⁴⁰

Durante la post guerra hubo una serie de cambios en el movimiento de carga volumen y transporte de mercancías. Debido principalmente a factores como el petróleo, la Guerra en Corea, y la producción en masa de los países industrializados.

³⁹ José Eusebio Salgado y Salgado. 1967. *El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F., México. p 264.

⁴⁰ Michiro Isawa op. cit. p. 55 y 68.

En la década de los 60 y 70, la flota mercante mundial creció gracias al mejoramiento de la capacidad de los buques, principalmente en la velocidad. En 1965 la flota mercante mundial se componía de 42,500 buques con 160,000,000 TRB*, el 23% correspondía a buques con más de 20 años y el 52% a buques menores. Al comenzar el año de 1969, la flota mundial se aproximaba a los 200 millones de toneladas.⁴¹

Durante este periodo surgió la primera y segunda generación de buques portacontenedores. La primera generación, surgida en los sesenta se caracterizó por su capacidad de carga de entre los 500 y 1000 TEU'S.⁴² La segunda generación, desarrollada entre los años setenta y ochenta, constituye propiamente el surgimiento de los buques especializados para el manejo de contenedores⁴³ Su capacidad fluctuó entre los 1,500 y 2,000 TEU'S.⁴⁴

Es también en la década de los 70', concretamente el 30 de marzo de 1978 que se incluyen las Reglas de Hamburgo en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, que entró en vigor internacionalmente el 1° de noviembre de 1992 y del cual México no es parte.⁴⁵

* Toneladas de Registro Bruto.

⁴¹ José María Martínez-Hidalgo y Teran. 1988. op. cit. Tomo V, p. 988.

⁴² Twenty-foot equivalent unit (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). Una TEU tiene un volumen de 20x8x8 pies, que es el tamaño de un contenedor estándar.

⁴³ El contenedor es un elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y, por lo tanto, lo suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces, especialmente diseñado para facilitar el traslado de productos por uno o varios modos de transporte suprimiendo el proceso intermedio de recargue entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido, especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro y concebido para ser llenado y vaciado de manera expedita. Alberto Ruibal. 1994. *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional*. Editorial Norma. Bogota, Colombia.

⁴⁴ Oscar de Buen .1990. *La integridad del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial*. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro.

⁴⁵ José Eusebio Salgado y Salgado Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México. Estado de México, México.

En los 80, hubo un estancamiento debido a la crisis financiera, sin embargo, se incrementó el abanderamiento de conveniencia⁴⁶ surgido a finales de la Primera Guerra Mundial, para abatir costos fiscales y laborales: hoy en día, también son llamados de Libre Registro o Registro Abierto. Países como Panamá, Liberia, Malta, Costa Rica, Bahamas y Honduras ofrecían ventajas sobre las medidas proteccionistas adoptadas por la mayoría de las navieras. Asimismo, se presentó un incremento importante en portacontenedores, convirtiéndose en el sector de carga más importante.⁴⁷

A partir de 1983 surge la tercera generación de buques portacontenedores, denominados Panamax, cuya capacidad fluctúa entre los 2,500 y 3,500 TEU'S, tienen la manga máxima para pasar por el Canal de Panamá, es decir, 32.2 metros y esloras de hasta 290 metros.⁴⁸ A finales de la década de los ochenta surge la cuarta generación constituida por los denominados buques Post-Panamax, esto significa que las dimensiones de tales navíos les impiden atravesar el Canal de Panamá, su capacidad de carga es de entre 3,500 y 5,000 TEU'S, con una manga de 16 contenedores.⁴⁹

En la década de los 90, la flota mundial inicio un proceso de recuperación gradual estimulado por el crecimiento de la economía internacional, se empezaron a construir buques cada vez más grandes, y las grandes navieras se han fusionado. En el siguiente apartado se hará un breve estudio de la situación actual de la marina mercante mundial.

⁴⁶ Se habla de pabellones de conveniencia cuando no existe un vínculo real entre el buque y el Estado cuyo pabellón ostenta, sino que solo ha habido una simple formalidad de registro del buque. Esto se hace con el fin de escapar a las mayores cargas, de carácter impositivo, por la legislación laboral y social, por la exigencia más estricta de respeto a las normas de seguridad, etc., del propio Estado. (Modesto Seara Vázquez 1994. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. Decimoquinta Edición. D. F. México).

⁴⁷ Claudia Jazmín Benítez Ramírez. op cit p. 67.

⁴⁸ Jan Hoffman. 1999. *Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo en las regiones en desarrollo*. CEPAL, Santiago de Chile. p. 12

⁴⁹ Oscar de Buen. op. cit.

3.2 Situación Actual de la Marina Mercante en la Cuenca del Pacífico.

La globalización económica acompañada por la apertura comercial en casi todos los países del mundo, creó la posibilidad de integrar mercados a escala supranacional mediante la formación de redes productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente, éstas innovaciones han revolucionado a los sistemas de producción.

Hoy en día, las actividades de transporte y distribución se consideran como un subsistema del sistema total de producción. Esto significa que ahora lo importante, es la cadena total o integrada de transporte. Por lo tanto desde la compra de las materias primas en el lugar de producción, hasta la entrega de los productos al almacén del consignatario, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran todos en una red única.⁵⁰

Esta visión sistemática emerge con la incorporación de la logística y las nuevas formas de organización de la producción como el 'justo a tiempo' y la 'calidad total', imponiendo nuevos retos al transporte marítimo y, por lo tanto, a la marina mercante. Así pues, la tecnología, las rutas, las frecuencias y los precios que se ofrecen a través de los servicios de transporte marítimo, pueden mejorar o reducir la competitividad de los bienes transportados.

La revolución tecnológica del contenedor y el desarrollo del transporte multimodal⁵¹ ha dado lugar a una de las tendencias más significativas en el

⁵⁰ Informe de la Secretaria de la UNCTAD. 1992. Comisión del Transporte Marítimo. *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación*. Naciones Unidas. p. 5-9.

⁵¹ Consiste en la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos transporte son coordinados e integrados en un solo sistema o red que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza. Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno

transporte marítimo internacional actual. Se trata del acelerado crecimiento del tamaño y capacidad de carga de los buques.

El primer buque portacontenedores Post-Panamax se construyó en 1988. Sin embargo, a nivel mundial la capacidad de transporte de contenedores de los buques Post-Panamax recién comenzó a aumentar en 1995. En 1997, casi el 60% de las plazas de contenedores pedidas a los astilleros correspondían a buques Post-panamax. A fines de ese año ya estaban operando más de 50 buques de ese porte y había pedidos de construcción de unos 40 más. En la actualidad, el buque Post-Panamax más grande puede transportar más de 6,600 TEU'S completas y, con la tecnología existente, pueden construirse buques con una capacidad de hasta 7,500 TEU'S completas (Drewry Shipping Consultants, 1996).⁵²

Hasta ahora, los buques Post-Panamax sólo se utilizan en dos rutas principales: 1) la transpacífica, entre la costa occidental de los Estados Unidos de América y Asia; y 2) entre Europa y el Lejano Oriente. Algunas veces, esta última es parte de un servicio pendular que llega a la costa oriental de los Estados Unidos de América. Hoy día, ninguna empresa de transporte en buques de líneas regulares llega a los puertos de América del Sur o pasa por el Cabo de Hornos o el Cabo de Buena Esperanza con buques Post-Panamax.⁵³

Martínez. 2001. *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro.

El 24 de mayo de 1980, se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en el Segundo Periodo de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas, para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, celebrado en Ginebra Suiza del 8 al 24 de mayo de 1980. Para lograr este documento se requirió de la celebración de seis periodos de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Intermodal Internacional (GPI) que cambió al término intermodal por el de multimodal por decisión de la Junta de Comercio y Desarrollo en su Séptimo Periodo Extraordinario de Sesiones. (José Eusebio Salgado y Salgado. El documento del Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal. Primera Parte PEMEX LEX)

⁵² Jan Hoffman. op. cit. p. 12.

⁵³ *Ibidem*. p. 12

En los últimos años se han puesto en operación buques cada vez más sofisticados y se ha visto una mayor concentración en los servicios de líneas regulares, esto implica que la participación de las grandes empresas navieras en el mercado del transporte marítimo está aumentando a expensas de las empresas más pequeñas. Aunque este proceso no es nuevo, últimamente se ha acelerado y está afectando particularmente al sector portuario y los servicios marítimos de las regiones en desarrollo. Además los transportistas de los países en desarrollo han comenzado a sentir este proceso con mayor intensidad, debido a que no cuentan con el apoyo de sus gobiernos para crear mecanismos que respondan a los desafíos que plantean estas alianzas.⁵⁴

Ahora bien, las principales empresas navieras no solo están aumentando su tamaño y capacidad de participación en el mercado, mediante la introducción de buques más grandes, que les permiten mover mayor volumen de carga a menor costo, sino que también lo hacen mediante la formación de alianzas estratégicas o mediante la adquisición o fusión de las empresas competidoras.

Lo cierto es, que en la actualidad, la mayor parte de las navieras con servicios de línea regulares forma parte de una o más alianzas. En la década de los noventa, se formaron muchas de las alianzas a nivel regional, para cubrir rutas específicas que vinculaban puertos de uno o dos continentes, pero sin duda, el evento más espectacular ha sido la constitución de las cuatro grandes alianzas de carácter global, constituido por las principales navieras y operadores de transporte multimodal más grandes del mundo. A saber:

La “Grand Alliance” formada por:

- ✓ Hapag Lloyd. (Alemania).
- ✓ Nippon Yusen Kaisha NYK. (Japón).
- ✓ Orient Overseas Container Lines OOCL. (Taiwán).
- ✓ Malasia International Shipping Corp MISC. (Malasia).

⁵⁴ *ibidem*. p. 3.

La “Unique Global Alliance” formada por:

- ✓ Maerks Line. (Dinamarca).
- ✓ Sea Land. (Estados Unidos).
- ✓ P&O-Nedlloyd. (Gran Bretaña-Holanda).

La “New World Alliance” formada por:

- ✓ American President Line APL-Neptune Orient Line NOL. (Estados Unidos-Singapur).
- ✓ Mitsui Osaka Line. MOL. (Japón).
- ✓ Hyundai Merchant Marine. (República de Corea).

La “United Alliance” formada por:

- ✓ Hanjin Shipping. (República de Corea).
- ✓ DRS Senator (República de Corea).
- ✓ Cho Yang (China-Hong Kong).

El 11 de agosto de 2005 A. P. Moller – Maersk Group, anunció en su pagina de internet la adquisición de Royal P&O Nedlloyd N. V. Será hasta Febrero de 2006 que P&O Nedlloyd y Maers Sealand continuarán trabajando por separado, después de febrero de 2006 ambas navieras trabajarán bajo la marca Maerks Logistics.⁵⁵

América Latina no ha escapado a este proceso de concentración de líneas navieras y también las principales líneas especializadas en el mercado sudamericano han establecido alianzas o se han fusionado durante los últimos años. En 1999, Hamburg-Sud (Alemania) compró los servicios de Transroll (Brasil) y Crowley (Estados Unidos).⁵⁶

⁵⁵ “A. P. Moller – Maersk A/S acquisition of P&O Nedlloyd completed” 11 de agosto de 2005.
http://www.maersksealand.com/HomePage/appmanager/?_nfpb=true&_windowLabel=brochure_news&_pageLabel=news_room&page=/news_room/news/news20050811

⁵⁶ *Actualidades y Perspectivas del Transporte Multimodal, Marítimo y Puertos*. 2000. Boletín FAL # 161, CEPAL. Edición No. 161, Enero.

Compañía Sudamericana de Vapores CSAV (Chile) compró Montemar (Uruguay) y servicios de línea de Grupo Libra (Brasil). Con una capacidad de 61.000 TEU, CSAV es ahora la primera y única empresa naviera sudamericana que se encuentra entre las 20 principales empresas mundiales de servicios de línea. Esto es el resultado no solamente de las mencionadas adquisiciones y de la compra de buques nuevos sino también del hecho de que otras empresas, más grandes, se fusionaron y así dejaron espacio dentro de la lista de las 20 principales empresas mundiales.⁵⁷

En México, a principios de 1999, Canadian Pacific Ships firmó un contrato con el Grupo TMM para crear Americana Ships, una empresa conjunta que integraba la división de líneas de transporte marítimo de TMM y Lykes Lines de CP Ships.⁵⁸

TMM Lines se constituyó en noviembre de 1999 y todas las marcas anteriores de líneas de transporte de TMM (que operaban bajo los nombres de TMM, Línea Mexicana, Tecomar y TMG) quedaron absorbidas en esta empresa al cabo de un año. En el 2000, CP Ships obtuvo las acciones del Grupo TMM en Americana Ships, con lo que pasó a controlar todo el capital de TMM Lines. Desde entonces, TMM Lines ha desarrollado sus servicios a todo el continente americano, Europa y Asia, al mismo tiempo que ha inaugurado nuevos servicios con África.⁵⁹ Recientemente, Hapag-Lloyd anunció en su página de internet la adquisición de CP Ships.⁶⁰

Es significativo destacar que, once de las veinte empresas navieras más importantes tienen su sede en Asia. Éstas son: NYK-Line, Mitsui OSK-Line, y K-

⁵⁷ ibidem.

⁵⁸ http://www.tmm.com/spanish/pages/aboutus_his.htm

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ “Ad hoc-announcement on planned acquisition of CP Ships” 21 de Agosto de 2005. <http://www.hapag-lloyd.com/en/news/21816.html>

Line, del Japón, Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Marine y Cho Yang Shipping de la República de Corea, OOCL de la Región Administrativa Especial de Hong Kong, Evergreen y Yangming de la Provincia china de Taiwan, NOL de Singapur y COSCO de China.⁶¹

Estas empresas transportadoras están brindando servicios de calidad análoga a los de las empresas europeas y de América del Norte. Su desarrollo se ha sostenido debido al incremento del comercio en Asia y también en los subsidios de los gobiernos. Se estima que estas ayudas se mantendrán, especialmente porque el sector naviero aún no está regulado por las normas de la OMC, que prohíben los subsidios para promover las exportaciones.⁶²

Las empresas asiáticas transportan cerca del 70% de las mercancías comerciadas entre Asia y Europa, más del 80% del comercio de mercancías contenedorizadas entre los Estados Unidos y Asia y el 90% del comercio entre los países de Asia. Si se tiene en cuenta que se conservará el proceso de concentración global, es factible que se produzcan nuevas fusiones de consolidación, fundamentalmente en la región de Asia.⁶³

Al respecto, los operadores más pequeños denuncian que la existencia de operadores más grandes ocasionará la creación de monopolios a fin de dominar el mercado y reducir la competencia.

Este problema se ve acentuado con la construcción de buques cada vez más grandes, lo que limita aún más las posibilidades de los transportistas pequeños,

⁶¹ S. C. Chan, "Asian Carriers Rule the Waves", *Shipping Times*, 17 de noviembre de 1997; Marcus Hand, "Liner shipping industries set to see more mergers", *Shipping Times*, 13 de noviembre de 1997; Felix Chan, "More mergers expected between shipping firms", *Shipping Times*, 6 de octubre de 1997. Todos citados en Concentración de los servicio de líneas regulares.....op cit. p. 17.

⁶² Ibidem p17

⁶³ Ibidem p 17

debido a que no cuentan con subsidios necesarios para construirlos, así como para crear la infraestructura necesaria para su navegación.

Como ocurre con los puertos y el transporte marítimo, en otras ramas de actividad y servicios del sector marítimo, el número de proveedores es cada vez menor, mientras que su participación en el mercado mundial ha aumentado.

3.3 Importancia del transporte Marítimo en la Cuenca del Pacífico.

La tierra es un planeta hídrico, único que en el sistema solar entraña dicha característica. Si en la antigüedad el hombre lo hubiera sabido, si hubiese estado en conocimiento de que las aguas ocupaban vastas extensiones, las casi $\frac{3}{4}$ partes del globo terráqueo o, para hablar con mayor exactitud, el 70.8% de la superficie que le corresponde; a nuestro mundo posiblemente se le hubiese conocido por otro nombre, Oceánica quizás.⁶⁴

Tan importante es el mar que, sin quererlo es cuna de la vida, estabilizador climatológico, arquitecto de islas y continentes.

El mar da paso a la navegación, y la navegación se realiza, por lo general, en barcos. Los barcos transportan no solo carga sino hombres e ideas, y así proporcionan un conocimiento general de lo que es el país cuyo pabellón arbolan. Un barco es, en cierto modo, exponente de una cierta nación, lo mismo se trate de un simple pesquero que de un lujoso trasatlántico. Alguien ha dicho con justa razón, que la historia de la marina es un parte integral, nada despreciable de la civilización.⁶⁵

⁶⁴ Leonard Engel. *El Mar*. p. 9. Jorge L. Tamayo en su *Geografía General de México, Geografía Física* Tomo II p. 576, atribuye al agua la ocupación del 72.4% de la corteza terrestre. en Cárdenas de la Peña op. cit p 7.

⁶⁵ Oliverio F. Orozco Vela. *La Marina en la historia del Comercio* p. 9 en Cárdenas de la Peña op. cit.

Hoy en día, como ya se mencionó anteriormente, las actividades de transporte y distribución se consideran piezas integrantes del proceso productivo. Factores tales como el costo del transporte, el tiempo necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino, la factibilidad de la entrega, y la seguridad del medio utilizado, influyen más que nunca en la competitividad de los productos a ser comercializados.

De esta manera, el transporte es ya factor indispensable dentro de la logística de las empresas para conseguir máximos resultados, siendo de primordial importancia la designación del medio idóneo, que para su traslado, demanda cada una de las mercancías.

El transporte marítimo representa, entonces, el medio más rentable para el traslado de mercancías a grandes distancias, una excelente opción. Entre otros factores, por su gran capacidad de carga, los bajos costos de sus fletes, su flexibilidad para transportar toda clase de productos, volúmenes y valores. Además de que las rutas pueden ser trazadas en distintas direcciones a través de los mares y océanos. Si bien es cierto que requiere de gran inversión para infraestructura de puertos y adquisición de equipo adecuado, así como contar con eficientes conexiones de comunicaciones de y hacia los puertos, a lo que se le ha denominado *hinterland*⁶⁶ o zona de influencia de un determinado puerto para el transporte que canaliza adecuadamente hacia tierra y viceversa.

El transporte marítimo tiene enorme trascendencia en la economía mundial, tendiendo a nivelar los precios de las mercancías en los diferentes países, haciendo posibles los intercambios comerciales, propiciando con ello la

⁶⁶ “Zona de Influencia”, traducción la más acertada del termino alemán *hinterland*, de *hinter*, detrás de, y *land* tierra; por extensión, zona de influencia de un puerto para el transporte canalizado por él hacia tierra. O sea, la parte de territorio que se sirve del puerto para la canalización de sus líneas de trafico de entrada y salida. José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op. cit. p. 85-86.

especialización y el desarrollo económico, disminuyendo las diferencias del nivel de vida y haciendo posible la utilización de mano de obra desocupada.

Pero además su efecto multiplicador es muy grande: da lugar a la existencia de una serie muy numerosa de empresas productoras de bienes o servicios que trabajan para él. Por una parte, las industrias de construcción naval y de reparación de buques, así como las industrias auxiliares de la construcción naval que fabrican máquinas y otros elementos que se montan a bordo. Por la otra, una variadísima gama de empresas de servicio como agentes, consignatarios, transitorios, empresas que prestan servicios de remolque, de almacenaje de las mercancías, empresas de comunicaciones radiotelegráficas, etc.

La importancia del transporte marítimo radica en que al estar nuestro planeta formado por dos terceras partes de agua, aproximadamente el 90% del comercio mundial se mueve a través de buques aprovechando sus ventajas comparativas sobre otros medios de transporte. No es gratuito ni casual que las economías más dinámicas del mundo tengan los mayores volúmenes de comercio marítimo, las mayores y más especializadas flotas mercantes, los puertos más concurridos y que su comercio marítimo delimite las principales rutas del tráfico marítimo mundial.

En términos de traslado de mercancías, el transporte marítimo es líder indiscutible; en términos de pasajeros, en los últimos años el transporte aéreo arrebató casi la totalidad del traslado de éstos, que en la primera mitad del siglo XX utilizaba al buque como medio de transporte. Asimismo ha arrebatado también ciertas cargas al transporte marítimo como son los perecederos, las cargas valiosas y, por supuesto las cargas que requieren de entrega inmediata o urgente. Sin embargo, el grueso del comercio internacional mundial sigue

transportándose por vía marítima debido a las grandes ventajas que ya se han mencionado.

Alfred Thomas Mahan (1840-1914), marino estadounidense estudioso de la historia, en su obra más trascendental “Influencia del Poder Naval en la historia” percibió la gravitante influencia política, económica y social ejercida por las potencias marítimas. Pequeños países con escasa población habían dominado al mundo conocido gracias al poder naval y el control de las líneas de comunicaciones marítimas.

En la antigüedad, Creta, Fenicia, Grecia fueron grandes a través del mar; Gran Bretaña era la potencia rectora mundial en virtud de la presencia de la Armada Real, la cual resguardaba los intereses de la corona y el comercio inglés en todas las aguas del planeta.

El Capitán Mahan, a quien muchos reconocen como el más importante geopolítico a la fecha, quien fuera siempre un ardiente propagandista acerca de la expansión de los Estados Unidos hacia territorios y áreas de ultramar.

Sostenía Mahan que la clave estuvo en el pasado y continuaría estándolo en el futuro, fundamentada en la capacidad de los estados de manejar el uso de los océanos y pasos internacionales marítimos como un medio de transporte.

El punto más cuidadosamente tratado es el de ubicación geográfica y quizás constituye lo mejor de las teorías de Mahan, destacaba el punto de que no era la distancia en sí misma la que hacía la diferencia. Tampoco lo era la posición geográfica central la que importaba. Lo que era gravitante, era el tiempo que tomaba ir de un lugar a otro, la cantidad de energía (o costo, en términos

económicos) necesaria para transportar un tonelaje dado desde un lugar al otro, y la velocidad en que se podría realizar.⁶⁷

Su teoría de la influencia del poder naval en la historia y cómo los grandes imperios modernos lo habían utilizado para lograr su predominio en el mundo. Su visión de la Geopolítica basada en las ventajas que el mar ofrece, tuvo gran influencia en la formulación de la Política exterior de los Estados Unidos y se puede afirmar que este país se convirtió en potencia naval primero, y luego en potencia mundial de la mano de las enseñanzas del Almirante Mahan.⁶⁸

México requiere de una comunicación marítima de la siguiente manera con las diversas áreas del mundo que conforman la Cuenca del Pacífico:⁶⁹

Canadá.

55% por la vía marítima.

44% por la vía terrestre.

1% por la vía aérea.

Estados Unidos:

60% por la vía terrestre.

38% por la vía marítima.

2% por la vía aérea.

Centroamérica:

75% por vía marítima.

24% por la vía terrestre.

1% por la vía aérea.

⁶⁷ Alexander Tavra Checura. Geopolítica Pensamiento de Mahan. Capitán de Navio.

⁶⁸ La Geopolítica y el Océano. Comisión Colombiana del Océano. <http://www.cco.gov.co/>

⁶⁹ José Eusebio Salgado y Salgado. *Apuntes Cátedra de Derecho Marítimo*, Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México. Estado de México, México.

Sudamérica:

99% por la vía marítima.

1% por la vía aérea.

Asia:

99% por la vía marítima.

1% por la vía aérea.

Oceanía:

99% por la vía marítima.

1% por la vía aérea.

3.4. La Región del pacífico.

La región del Pacífico Mexicano incluye once de los treinta y dos estados que conforman la República Mexicana.⁷⁰ Con 867 000 kilómetros cuadrados, la región posee 44% del territorio nacional y su longitud de línea de costa, de 7.8 miles de kilómetros, representa el 70% del total nacional. Por su extensión territorial, la región del Pacífico Mexicano es 2.6 veces mayor a Malasia, 2.29 veces el territorio de Japón, 6.9 veces el de Corea del Sur, 2.89 veces el de Filipinas y 1.69 veces el de Tailandia. En esta zona se concentran alrededor de 28 millones de mexicanos. Por el tamaño de su población, la región del Pacífico Mexicano es mayor a la correspondiente a Malasia y a Taiwán.

La región del Pacífico Mexicano contribuye con aproximadamente una cuarta parte del PIB nacional:

⁷⁰ La región incluye, de norte a sur, los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas.

Por sectores, destaca la contribución de la zona al sector agropecuario, destacándose productos exportables como el aguacate, el plátano, la naranja, el mango, la uva y el café, esta región aporta 44% de la producción agrícola del país.

En el sector industrial sobresalen la industria alimenticia, la de la madera, la textil y la de productos metálicos y maquinaria y equipo. La industria alimenticia regional contribuye con 27% del PIB sectorial a nivel nacional

En varios de los estados de la región, se concentra la industria maquiladora del país, la cual está orientada sobre todo a la exportación, sobresaliendo el de la industria electrónica.

La abundancia de mano de obra, la dotación de tierras aptas para estos cultivos y la cercanía con Estados Unidos ligada a experiencia exportadora de los estados ribereños del norte, constituyen oportunidades para que la región impulse las exportaciones agroalimentarias y de manufactura a toda la región de la Cuenca del Pacífico ya que estos sectores presentan fuertes ventajas dentro de la inserción de la región en la Cuenca del Pacífico, y para ello México debe de contar con transporte e infraestructura que den salida a sus exportaciones.

Para ello México cuenta con diferentes puertos en toda la costa del Pacífico,

México cuenta con los siguientes puertos de altura en el Pacífico:

Ensenada.

Su infraestructura incluye una terminal de usos múltiples de más de 14 hectáreas, con patios, de 21 mil metros para almacenar contenedores, 110

consolas para contenedores refrigerados y dos bodegas; así como cuatro astilleros para construir y reparar embarcaciones hasta de 3,200 toneladas.

El puerto es una opción para incrementar el comercio internacional en esta zona; de acuerdo con diversos análisis, se puede tener un impacto mayor en el movimiento de carga aduanal en el mercado norteamericano. Asimismo, existe la opción de transportar carga mas especializada hacia destinos del Lejano Oriente, ampliando nuestro acceso a los mercados de consumo más grandes del mundo.

El puerto no cuenta con acceso ferroviario, siendo la línea más próxima el tramo Tijuana – Tecate.

Es importante recalcar la importancia actual del puerto como alimentador de Los Angeles y Long Beach, en Estados Unidos.

Guaymas.

Guaymas constituye un soporte fundamental para la actividad minera, industrial y pesquera de la región. La zona de influencia actual del puerto se extiende a los estados de Sonora y Chihuahua, además del estado de Arizona en los Estados Unidos.

El puerto de Guaymas cuenta con 9 terminales:

- Una de uso público para carga general,
- Una terminal de atraque para productos petroleros, operada por PEMEX.
- Una terminal especializada para el manejo de cemento, operada por CEMEX.
- Una terminal de transbordadores para pasajeros operada por SEMATUR.
- Tres terminales para servicios a embarcaciones pesqueras.

- Una terminal de almacenamiento de ácido sulfúrico, minerales a granel y bloques de cobre, operada por Mexicana de Cobre.
- Una terminal de silos para manejo de graneles.

Topolobampo.

El puerto, que cuenta con la terminal del ferrocarril Chihuahua-Pacífico y su enlace de 23 kilómetros con la ruta Pacífico, se sitúa como uno de los puertos mejor ubicados del país, además de permitir la transportación de grandes volúmenes de mercancías a bajo costo. La región suroeste de los Estados Unidos también tiene una excelente alternativa para transportar sus productos con destino a la Cuenca del Pacífico, al reducirse la distancia terrestre en un 30% en comparación con la ruta de los puertos norteamericanos de la costa oeste.

Con una localización geográfica privilegiada al norte del Estado de Sinaloa, Topolobampo es un puerto con vocación comercial que constituye un apoyo fundamental para las exportaciones y la producción industrial, pesquera, agropecuaria y minera de la región a la que sirve, favorece el abasto de productos a los estados de Sinaloa, Sonora, Baja California Sur y Chihuahua, así como el desarrollo de nuevas industrias. Es una opción potencial para el transporte de las regiones centro y suroeste de los Estados Unidos hacia los países de la Cuenca del Pacífico. Se encuentra en una posición privilegiada para el intercambio comercial con los mercados orientales.

Mazatlán.

El puerto de Mazatlán constituye una importante salida para productos de exportación, agrícolas, industriales, pesqueros y, en fechas recientes, de automóviles provenientes del centro y norte del país. La actividad pesquera es también una de las de mayor importancia en el país. Registra movimientos de petróleo y derivados destinados al abasto de la región a la que sirve.

Mazatlán cuenta actualmente con tráficos hacia y desde Venezuela, Colombia, Ecuador, Brasil, Perú, Chile, España, Portugal, Francia, Italia, Grecia, Chipre, Malta, Líbano, Libia, Siria, Arabia Saudita, Emiratos Árabes, Rumania, Bulgaria, Turquía, Egipto, Argelia, Marruecos y Túnez.

Mazatlán participa en la operación de carga general, suelta y contenerizada y en algunos años en el manejo de los graneles agrícolas. La carga más importante es la general, en tanto que es en este rubro donde tiene los porcentajes más elevados a nivel regional y nacional.

Mazatlán no maneja graneles minerales.

Puerto Vallarta.

Es un puerto de vocación netamente turística. Dispone de dos muelles para cruceros, dos posiciones para atender cruceros fondeados e instalaciones para embarcaciones de recreo.

A este puerto arriban barcos de las diez principales líneas internacionales de cruceros.

Vallarta registra una elevada afluencia de turistas de todo el mundo. Es una de las ciudades mejor comunicadas del país por vía terrestre, aérea y náutica. Líneas aéreas nacionales e internacionales realizan vuelos diariamente.

La ciudad y puerto están comunicados por vía terrestre únicamente por carretera, las principales son Puerto Vallarta – Compostela con 132 km a partir de este punto a Tepic y Guadalajara a esta ciudad se tiene una distancia de 38 km y 237 km respectivamente. La otra carretera hacia el sur comunica con Manzanillo con una distancia de 270km.

Manzanillo.

Manzanillo es el principal puerto exportador del país, vínculo entre el Pacífico y el corredor industrial y comercial más importante del país, reconocido mundialmente como el "Puente Mexicano hacia el Pacífico".

Es el mejor enlace con las zonas industriales y comerciales del país, conformado por las zonas norte, occidente y centro, en donde se localizan los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, Estado de México y Distrito Federal. Por su posición estratégica, es ideal para el comercio internacional con Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y con los países localizados en la Cuenca del Pacífico

Sirve a 15 estados de la República Mexicana, mismos que representan el 64% del PIB del país, se encuentra ubicado estratégicamente para atender el comercio internacional, con los países localizados en la Cuenca del Pacífico, y constituye un punto de transbordo ideal para los países de centro y Sudamérica, actualmente, escalan en forma regular 26 líneas navieras que permiten conexiones con 74 destinos en el mundo y ha llegado a manejar poco más de 1 millón de TEU's al año.

Se cuenta también con servicio de tren de doble estiba, y 14 terminales e instalaciones especializadas, todas ellas operadas por inversionistas privados. Su productividad se compara favorablemente con los estándares internacionales y en particular con los puertos extranjeros competidores. Es uno de los puertos del país con mayor dinamismo en el comercio de mercancías y en inversiones en nuevas terminales especializadas: automóviles, graneles, fluidos entre otras.

Lázaro Cárdenas.

El puerto desarrolla su competitiva posición, para situarse como el puerto HUB por excelencia, es decir un punto de concentración y distribución de cargas y mercaderías para tender las oportunidades abiertas por los Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, la Comunidad Económica Europea y los países de Centro y Sudamérica con los cuales México tiene celebrados este tipo de convenios.

El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos, es el único puerto de México con 18.00 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga. Es, además, el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 150,000 toneladas de registro bruto.

El puerto cuenta con terminales especializadas, dos terminales de usos múltiples con áreas de almacenamiento, una instalación para el desguace de embarcaciones y una para el arribo de embarcaciones menores, terminal para buques rampa porta vehículos (Roll on-Roll off) y una terminal de usos múltiples.

Este puerto dispone de conexiones ferroviarias para el manejo de contenedores de doble estiba y con infraestructura carretera moderna, que lo vinculan con el resto del país, particularmente con los principales centros de producción y consumo.

Lázaro Cárdenas es uno de los puertos más importantes y con mayor potencial en el país junto con el de Altamira, Tamaulipas en el Golfo de México.

Salina Cruz.

Es sin duda reconocido como un puerto petrolero, ya que se manejan aproximadamente 17 millones de toneladas de petróleo crudo y sus derivados debido a que a través de la terminal marítima de PEMEX, se abastece a todo el Pacífico Mexicano, además de exportar crudo hacía el continente Asiático. Sin embargo, es importante recalcar que el puerto maneja carga comercial, encontrándose carga contenerizada y fertilizante, tanto en tráfico de exportación como importación, lo que a su vez permite que el puerto pueda ofrecer servicios a cargas en cabotaje de todo el Pacífico.

El puerto cuenta con una terminal especializada para el manejo de contenedores con capacidad de 50,000 teus/año; una terminal para el manejo de graneles minerales, una para carga general fraccionada y una para el manejo de carga unitizada.

PEMEX opera una terminal especializada en petróleo y derivados: crudo, gasolinas, diesel, gas amoniaco y LPG, turbosina, etc.

Al respecto de este puerto el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, nos comenta que de realizarse los proyectos que se presentaron para ampliarlo y de construirse una autopista entre esta terminal y Coatzacoalcos, así como una doble vía de ferrocarril con posibilidad de manejo de contenedores de doble estiba,⁷¹ le convertiría en un puerto que puede ofrecer servicios de importancia gracias al puente terrestre y en el futuro ser otra posible terminal HUB.

⁷¹ Se trata de trenes con carros especializados que pueden llevar apilados dos niveles de contenedores, con lo cual se duplica la capacidad de carga y se abaten sensiblemente los costos de transportación a larga distancia.

4. La Marina Mercante Mexicana

4.1 Antecedentes

Durante la época prehispánica florecieron las primeras manifestaciones de la actividad marítima a través de las grandes culturas que se asentaron a lo largo del territorio mexicano. Tales culturas, como la Olmeca, ubicada en la región costera del sur de Veracruz y norte de Tabasco; la Maya, que se extendió desde el oeste de Yucatán sobre el Golfo de México hasta el este de Honduras; y la Mexica o Azteca establecida en el Valle de Anáhuac.

A la llegada de los conquistadores españoles, el área maya se encontraba políticamente dividida en cacicazgos independientes que participaban en un vigoroso comercio de larga distancia efectuado sustancialmente por vía marítima.

Aunque el comercio marítimo se realizaba desde fechas tan tempranas como el Preclásico Tardío (500 a.C. a 200 d. C.), no es sino hasta el Posclásico (650 d. C. a 900 d. C.) cuando la navegación alcanza un gran desarrollo, con la llegada a la costa este de Yucatán, procedentes del sur de Campeche y del delta de los ríos Grijalva y Usumacinta, de los Putunes o Itzaes, navegantes y mercaderes marinos, a quienes se les llamo “los fenicios del Nuevo Mundo”¹

Según Eric Thompson el resto de los Putunes se establecen al sur del río de la Pasión y nombran a su tierra Acatlan, “tierra del pueblo de las canoas” por lo tanto el medio natural de transporte de estos putunes, fue a través del agua, ya fuera por ríos, estuarios y lagunas costeras o mediante un trafico regular por

¹ María Eugenia Romero R. 1998. “La navegación Maya” *Revista Arqueología Mexicana*. Septiembre-Octubre 1998. Volumen VI. Número 33. p. 6-15. México, D. F.

mar, circunnavegando la península de Yucatán desde la laguna de Términos hasta la planicie de sula en Honduras.²

Para lograr este comercio fue necesaria la construcción no solo de embarcaciones aptas sino también establecer a lo largo del litoral lugares de apoyo al navegante, como son los diferentes tipos de puertos aprovechando las características geográficas de los litorales.

Hasta ahora se han registrado más de 400 sitios prehispánicos en las costas de la península de Yucatán y Belice. De éstos aproximadamente 50 sirvieron como importantes puertos en el comercio marítimo de los mayas, de los más importantes figuran: Xicalango, Tixchel y Champoton en la costa de Campeche, y Xcambo, Isla Cerritos, Emal, El Cuyo, en la parte norte de la península, Ecab, El Meco, Cancún y Xcaret en Quintana Roo, en Belice resaltan Santa Rita Corozal, Sartajena. Colson's Point y en Guatemala y Honduras se encuentran los puertos de Nito y Naco respectivamente.³

Según evidencias los mayas empleaban canoas de madera impulsadas por remos, o en aguas bajas, por medio de palancas. Representaciones de estas canoas aparecen en códices, murales, dibujos en relieve sobre huesos así como en esculturas hechas de barro o talladas en hueso.⁴

Los mayas tenían una amplia red de rutas marítimas comerciales, que se extendían desde Veracruz hasta Honduras. Por lo general eran navegantes costeros, y siempre que ello era posible, aprovechaban rutas protegidas por bahías y arrecifes, así como vías fluviales a través de lagunas costeras, estuarios y ciénegas. Las canoas podían atracar en cualquier punto costero.

² María Eugenia Romero R. op. cit. p. 8

³ Anthony P. Andrews 1998. "El comercio marítimo de los mayas del Posclásico" *Revista Arqueología Mexicana*. Septiembre-Octubre 1998. Volumen VI. Número 33. p.16-23. México, D. F.

⁴ idem p. 19

La navegación de este tiempo apareció como una técnica de comercio, más que como un instrumento de dominio y se caracterizó por ser pacífico, de carácter puramente económico, sin pretensiones de expansión territorial.

La cultura Olmeca, ofrece la perspectiva de utilización del medio acuático. Contaban con un extenso comercio de navegación, con importación de productos naturales o materia prima, y exportación de objetos manufacturados. Todo parece indicar que las importaciones eran de un peso y tamaño muy considerable mientras las exportaciones consistían en objetos pequeños. Para estos movimientos sus caminos naturales, los ríos, se prestaban admirablemente, ya que los principales conducen de fuera del área olmeca hacia dentro.

El comercio a larga distancia, era no privativo de los mayas pues los mexicas también lo acostumbraban, perdura gracias a la existencia de focos de localización en las transacciones, a los cuales se denomina puertos de intercambio, se localizaban en pueblos o ciudades cuya función específica radicaba en servir como sitios de reunión a los comerciantes extranjeros. Como se señaló en el capítulo anterior, mayas y aztecas sostenían importante comercio entre sí, utilizando como puerto de intercambio a Tochpan, actualmente Tuxpan y en el Pacífico utilizaban Huatulco como puerto de intercambio para llegar hasta Perú.

Ya en el México de la Colonia, se necesitaba de una comunicación, cada vez más creciente, entre las Indias y la Metrópoli, de tal manera que el tráfico marítimo, único medio factible de comunicación, se intensificó.

El comercio entre las Indias y la Metrópoli generalmente se encontraba en manos de peninsulares, y fue controlado por el Estado, quedando excluidos los

comerciantes extranjeros, de modo que la mercancías inglesas, francesas etc, tuvieron que llegar a las Indias por vía de comerciantes españoles.

Para éste último fin se había creado en 1503, la Casa de Contratación, de Sevilla, cuya política tendía a otorgar un monopolio a unos pocos comerciantes ricos de Sevilla, la cual gozaba de una posición geográfica que le dio preferencia sobre Cádiz⁵, otro punto de partida popular para las expediciones.⁶

Esta Casa de Contratación fungía como tribunal civil y penal, en controversias relacionadas con el comercio ultramarino y la navegación así como los múltiples casos de contrabando. Esta Casa también vigilaba que la Corona recibiera su parte de los beneficios que se produjeran en las Indias, ya que las cuentas fiscales debían enviarse, tanto al Consejo de Indias como a la Casa de Contratación.⁷

Cádiz nunca renunció a sus derechos históricos de participar en el comercio y bajo Carlos V hubo, concesiones a otros puertos, pero desde Felipe II se acentuó una vez más la posición privilegiada de Sevilla. Sin embargo, por ser Sevilla un puerto fluvial causó grandes demoras y fuertes pérdidas al comercio, obligando con ello a la Corona Española a cambiar la Casa de Contratación a Cádiz el 8 de mayo de 1717.⁸

Los puertos habilitados para el tráfico comercial trasatlántico eran Cádiz y Sevilla en España y Veracruz en la Nueva España. Por lo que respecta al Pacífico, sólo Acapulco en México y Manila en las Filipinas estaban autorizados

⁵ Cádiz tenía mejor puerto, pero Sevilla ofrecía mejor protección contra piratas por su posición en tierra adentro, además en Sevilla había grandes grupos de ricos e influyentes comerciantes.

⁶ Guillermo F. Margadant S. 1995. *Introducción a la Historia del Derecho Mexicano*. Esfinge. D. F., México. p. 97

⁷ Ibidem.

⁸ José Eusebio Salgado y Salgado. 1967. *El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. D. F., México. p. 3

para ello. Mencionaremos aquí, nuevamente, uno de los hechos más significativos en la historia marítima mexicana: el trazo de la primer ruta comercial entre América y el Lejano Oriente. Comercio que redituaba grandes ganancias que llegaron a competir con el tráfico trasatlántico y mermó los intereses de comerciantes españoles residentes en la Nueva España obligando a la Corona a frenar por medios legales ese comercio.

Como se mencionó en el capítulo I, fue tal el incremento del comercio entre las Filipinas y otros países del Lejano Oriente con la Nueva España, que los comerciantes españoles residentes en la Colonia se vieron afectados en sus intereses, pues disminuyeron las ventas de los productos venidos de España.

El Rey Felipe II, prohibió el comercio de la Nueva España con las demás Colonias españolas por la Real Cédula del 11 de enero de 1593, estableciéndose así el monopolio y control del comercio durante la mayor parte del periodo colonial, al mismo tiempo que al Virrey se le daba, como Capitán General, plena jurisdicción sobre todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España para controlar el comercio.⁹

El 15 de junio de 1592 el mismo soberano II emitió la carta constitutiva del primer gremio mercantil hispanoamericano, recibida por el Cabildo el 13 de marzo de 1593, procediéndose a organizar inmediatamente el gremio y la corte. Sin mayores oposiciones al proyecto del Consulado, el 17 de mayo, la Audiencia autorizó la creación de la corte del gremio y proveyó a la integración de un tribunal de apelaciones bajo la administración de un funcionario del tesoro como juez de apelaciones.¹⁰

⁹ José Bravo Ugarte. 1953. *La Historia de México. La Nueva España*. Editorial Jus, Tomo II. México. p. 180. Citado por José Eusebio Salgado *El desarrollo de la marina mercante...* p. 4.

¹⁰ Oscar Cruz Barney 2001. *El régimen jurídico de los consulados de comercio 1784-1795*. Instituto de Investigaciones Jurídicas: Serie Doctrina Jurídica, Num, 53, Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F. p. 46.

El Consulado de la Nueva España se rigió por las Ordenanzas de Burgos y Sevilla, durante sus dos primeros años de vida, hasta la elaboración de sus propias Ordenanzas en 1603, confirmadas por el Rey en 1604, impresas por primera vez en 1636, la segunda en 1772 y la tercera y última en 1816.¹¹

Uno de los resultados de todas estas restricciones al comercio fue el enorme volumen de contrabando, sobretodo en barcos ingleses. Se afirma que el comercio ilegal, al comienzo del siglo XVIII, correspondía, más o menos, a la mitad del comercio total con las Indias.¹²

Tal situación cambio, 185 años después, durante el reinado de Carlos III, al adoptarse el sistema del comercio libre mediante el Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España y las Indias del 12 de octubre de 1778 y la Pragmática de libertad de comercio de misma fecha.¹³

El cambio consistía en habilitar más puertos españoles para el comercio con América, los puertos habilitados eran desde 1765: Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena. Alicante y Barcelona; sumándose con el Reglamento, los de Alfaques de Tortosa, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mayorca en España.

Los puertos americanos para el comercio directo, en 1765, fueron Santiago Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. Con el Reglamento de 1778 se añadieron Monte Christi en la Isla Española, Batabanó y La Habana; Campeche, el Golfo de Santo Tomás de Castilla, y el Puerto de Omoa en el

¹¹ ibidem p. 47

¹² Guillermo F. Margadant S. op. cit. p. 98

¹³ Oscar Cruz Barney. 2003 *"Para una historia de la jurisdicción mercantil en México: El decreto de organización de las juntas de fomento y tribunales mercantiles de 1841"* Anuario Mexicano de Historia del Derecho. Volumen XV 2003. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México.

Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo, Chagre en el de Santa Fe y Tierra Firme (exceptuando los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo concedidos a la Compañía de Caracas sin privilegio exclusivo), Montevideo y Buenos-Ayres en el Río de la Plata; Valparaíso, y la Concepción en el Reino de Chile; y los de Arica, Callao, y Guayaquil en el Reino del Perú y costas de la Mar del Sur.¹⁴ Se crea así, una zona para el intercambio comercial sujeta a una regulación jurídica uniforme, con especial atención al intercambio recíproco dentro del área indiana.

Del antiguo sistema se mantuvo la exigencia de que fueran españoles los titulares del tráfico comercial y española o naturalizada española las dos terceras partes de la tripulación, lo que se debía hacer constar ante los jueces de Indias en los respectivos puertos habilitados.¹⁵ Además, se buscó fomentar la construcción de embarcaciones para el comercio atlántico, haciendo una rebaja de una tercera parte de los derechos adeudados en el primer viaje a las Indias por los frutos embarcados de cuenta propia a quien fabricare navío mercante de trescientas toneladas o más¹⁶

A partir de la expedición de este Reglamento, se eliminaron las restricciones al comercio y se permitió que las colonias comerciaran entre sí y con algunos países europeos, abriéndose una etapa de creación de Consulados en Europa y las Indias; pues en su artículo 53, establece que en los puertos habilitados de España y las Islas de Mallorca y Canarias de debían crear, donde no los hubiera, consulados de comercio de acuerdo a las leyes de Castilla y de Indias.¹⁷

¹⁴ Reglamento de 1778 arts. 4º y 5º en *ibidem* p 416

¹⁵ Reglamento de 1778 arts. 1º y 3º en *Ibidem* p 416

¹⁶ Reglamento de 1778 arts. 3º y 33º en *ibidem*. p. 417

¹⁷ Oscar Cruz Barney. *El régimen jurídico de los consulados de comercio 1784-1795* p 53.

Los beneficios que tales medidas provocaron fueron numerosos, basta mencionar que Miguel Lerdo de Tejada en su obra “Comercio Exterior de México desde la conquista hasta hoy (1521-1853)” señala que de 1728 a 1739, periodo final de las restricciones, solo entraron a Veracruz 222 buques; en tanto que en el mismo número de años, 1784-1795, del periodo de libertad para el comercio, ese número fue de 1142 buques.¹⁸

Se fundaron Consulados de Sevilla en 1784, Murcia en 1815. La Coruña, Málaga y Santander en 1875, San Cristóbal de la Laguna en Tenerife por Real Cédula de 26 de diciembre de 1786, Sanlúcar de Barrameda en 1806, Granada en 1817, Vigo en 1820 y Madrid en 1827.¹⁹

En América se fundaron los Consulados de Buenos Aires, Real Cédula de erección del Consulado de Buenos Aires de 30 de enero de 1794; La Habana, Real Cédula de erección del Consulado de la Habana de 4 de abril de 1794; Veracruz, Real Cédula de erección del Consulado de Veracruz de 17 de enero de 1795; Chile Real Cédula de erección del Consulado de Chile de 26 de febrero de 1795; Guadalajara, Real Cédula de erección del Consulado de Guadalajara de 6 de junio de 1795; Cartagena de Indias, Real cédula de erección del Consulado de Cartagena de Indias de 14 de junio de 1795.²⁰

El último consulado en establecerse en México fue el Consulado de Puebla. Nació el 7 de agosto de 1821 por disposición de don Agustín de Iturbide, primer jefe del Ejército Imperial Mexicano. Este consulado se rigió inicialmente por la Real Cédula del Consulado de Guadalajara, conforme a dicha Cédula, se convocó a los comerciantes poblanos para conformar el nuevo Consulado. La elección fue aprobada por Iturbide el 1° de septiembre de 1821. Posteriormente el Consulado Nacional de Puebla, informó en su manifiesto de 7 de septiembre

¹⁸ José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op. cit., p. 6

¹⁹ ¹⁹ Oscar Cruz Barney. op cit. p 53.

²⁰ Ibidem

de ese mismo año, que después de prestado el debido juramento, había empezado a ejercer sus funciones el 3 de septiembre.²¹

Esta nueva generación de consulados respondía a la prosperidad comercial alcanzada por los puertos indianos en el siglo XVIII y habrían de desempeñar un papel de sociedad económica, con una clara influencia del pensamiento ilustrado, desempeñando funciones no solamente de tribunal mercantil sino de fomento a la agricultura y al comercio. Se pensaba en ellos como herramientas para fomentar la actividad económica.²²

Estos consulados tienen la peculiaridad de estar integrados no solamente por comerciantes sino también por hacendados, comerciantes, mercaderes, fabricantes y navieros capaces de navegar en mares europeos y americanos, tenían un Tribunal integrado por el prior y cónsules, este Tribunal conocía de ventas, compras y tratos puramente mercantiles, portes fletes averías, quiebras, compañías, seguros letras y demás asuntos relativos al comercio tanto terrestre como marítimo.²³

Desafortunadamente, este periodo no benefició mucho a la marina mercante ya que poco después estallo la Guerra de Independencia.

México independiente.

La difícil situación que impera en el país al inicio de la vida independiente era desalentadora, no había barcos, pues los pocos que se tenían habían sido

²¹ Oscar Cruz Barney. 2003. *"El Nacional Tribunal del Consulado de Puebla 1821-1824"* Anuario Mexicano de Historia del Derecho. Volumen XVII 2005. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. p 271-273.

²² Oscar Cruz Barney *"Para una historia de la jurisdicción mercantil en México: El decreto de organización de las juntas de fomento y tribunales mercantiles de 1841"*

²³ Ibidem.

echados a pique por los españoles que se negaban a reconocer la independencia de México.

La situación de un solo puerto como base primordial del comercio en cada litoral –Veracruz en el Golfo y Acapulco en el Pacífico-. La administración deficiente donde se entremezclaban la lentitud de trámites, la corrupción, el contrabando y el ofrecimiento de puestos, la permanencia de una fuerza hispana en el baluarte de San Juan de Ulúa y su base de operaciones en Cuba obstaculizaron al máximo el comercio nacional; todo ello bajo un marco jurídico español que se remontaba a la época de la Colonia sobre todo a las “Ordenanzas de Bilbao”, interfirieron o mejor dicho, impidieron, la creación de una Marina Mercante, no así el de una Marina Armada.

“No es el conjunto náutico mercante el que propicia el florecimiento de una Armada, salvaguarda de los intereses comerciales que ello significa –como acontece en la inmensa mayoría de los casos registrados por la historia-, sino el mantenimiento de esta Armada es el que determina la negación de la Marina Mercante, relegada a un segundo plano”.²⁴

La marina de guerra muchas veces fue ocupada para el transporte de mercancías, pasajeros y valores, y aún cuando eran pocos los barcos servían para mantener una escasa comunicación entre los principales puertos del país.²⁵

Desafortunadamente, primero la Guerra de Texas (1836), después la Guerra de los Pasteles con Francia (1838-1839), donde Veracruz fue ocupado por los franceses después de bombardearlo, y por último la Guerra con Estados Unidos

²⁴ Enrique Cárdenas de la Peña. 1988. op. cit. p.275.

²⁵ José Eusebio Salgado y Salgado. 1967 op. cit. p. 8

en 1847 en que Veracruz fue bombardeado y ocupado por los invasores, acabaron con las pocas unidades navales que quedaban.

Hasta antes de la Revolución Mexicana, solo tres personajes se habían ocupado de la problemática de la Marina Mercante.

El primero de ellos el General Antonio López de Santa Anna, su Alteza Serenísima que dictó importantes normas jurídicas marítimas como el *Acta de Navegación para el comercio de la Republica Mexicana*, firmada el 29 de Enero de 1854, dicha Acta resulta de singular interés porque marca los requisitos del trafico mercantil, colocando a los barcos nacionales en igualdad de condiciones a aquellos que portan bandera ajena, porque auspicia la celebración de tratados amistosos con potencias extrañas y porque hace hincapié sobre lo que debe catalogarse como buque mexicano y la tripulación que ha de portar.²⁶

También se establecieron en esta Acta, cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraron o salieron por buques nacionales, y estrictas órdenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves mexicanas.²⁷

De igual forma, en este mismo año se expidió el primer Código de Comercio en México de fecha 16 de mayo; el libro tercero, referente al comercio marítimo habla de las naves, su propiedad y su responsabilidad; de los navieros, del capitán, sobrecargo y corredores, de los oficiales y equipaje de la nave, de los contratos especiales del derecho marítimo; del fletamento y sus efecto; del

²⁶ El artículo 5 de esta Acta dice: “...se consideran como buques mexicanos, para los efectos de esta Ley, los que lo son en la actualidad conforme a las disposiciones vigentes hasta su publicación, los construidos en la Republica, o apresados al enemigo por buques de guerra o corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes, siempre que además, pertenezcan exclusivamente a mexicanos y tengan por lo menos las dos terceras partes de su tripulación compuesta de mexicanos, siendo asimismo, mexicanos sus respectivos capitanes” Enrique Cárdenas de la Peña *Educación Naval* Tomo I p 31.

²⁷ Juan de Dios Bonilla. *Historia Marítima de México*. 1962. Editorial Litorales, D. F. México. p. 305, citado por José Eusebio Salgado y Salgado en op. cit. p. 10.

conocimiento del contrato a la gruesa ventura o préstamo a riesgo marítimo; de los seguros marítimos; de los riesgos y daños del comercio marítimo; de las averías; de las arribadas forzosas; de la prescripción en las obligaciones del comercio marítimo y del conocimiento en los negocios marítimos.²⁸

El segundo personaje fue el emperador Fernando Maximiliano José de Habsburgo. Dada su calidad de marino, alcanzó los grados de Contralmirante y Comandante General de la Armada Austro-Húngara, ocupa gran parte de su tiempo en la redacción de una serie de reglamentos, ordenanzas y leyes, que si bien en conjunto muestran intenciones ventajosas, llenan nada más un gran número de pliegos, pues corrieron la misma suerte del Imperio y desafortunadamente, tan magnífica legislación, nunca se aplicó.

Esta legislación versó sobre pagos, licencia, gratificaciones, alimentos y matriculas para el alistamiento de la gente de mar; construcción de buques; decreto para conceder primas a los navíos nacionales que hagan viajes de altura, seguros marítimos; y muchos otros servicios encaminados a establecer un verdadero servicio de marina mercante.

Dicha legislación formaba parte de la “Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos que interinamente formaban el Sistema Político, Administrativo y Judicial del Imperio”, obra integrada por cinco volúmenes, de los cuales el tercero era dedicado a los aspectos marítimos, algunas de las normas más significativas se enlistan a continuación:

1. Planta del departamento de Marina.,

²⁸ Enrique Cárdenas de la Peña. 1988. *Historia de la Marina Mercante*. Colección Historia de las comunicaciones y los transportes en México. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. D. F., México. p. 307.

2. Establecimiento de tres Distritos Marítimos, el Primero para el Golfo de México, con sede en el Puerto de Veracruz; el Segundo en el Pacífico desde la frontera con Guatemala hasta el Cabo Corrientes, con sede en Acapulco; y el Tercero desde Cabo Corrientes hasta la frontera con Estados Unidos incluyendo el Golfo de California, que se integro como parte del territorio nacional en el Estatuto Provisional del Imperio, teniendo como sede Mazatlán.
3. Organización general del personal marítimo, puertos de guerra, puertos de comercio.
4. Atribuciones de las Prefecturas Marítimas.
5. Decreto para la creación de un Consejo de Administración en los puertos de guerra y más tarde para los puertos de comercio.
6. Reglamento de Capitanías de Puerto.
7. Patentes de Navegación.
8. Decreto para las primas que se conceden a los buques nacionales que hagan viajes de altura, es decir, un verdadero subsidio a favor de la Marina Mercante Nacional.
9. Decreto para la libertad del armamento marítimo.
10. Puertos abiertos al comercio extranjero y de cabotaje.
11. Régimen marítimo de los puertos del Imperio y en las aduanas.
12. Reglamento General de prácticas para todos los puertos del Imperio.
13. Decreto sobre las luces que deben de llevar los barcos.
14. Decreto sobre el establecimiento de buques guardacostas.
15. Decreto para los roles de equipaje.
16. Decreto relativo a los almacenes de marina.
17. Tarifa de sueldos de la Armada Imperial.
18. Tarifas que designan las gratificaciones e indemnizaciones al personal de la Armada imperial.
19. Estado del oficial de marina, sus sueldos, pensiones de retiro, socorros, instrucciones para la liquidación de pensiones, viudas y huérfanos,

pensiones por heridas y enfermedades fallecimientos. Toda una norma de seguridad social,

20. Decreto para la organización de matriculas para el aislamiento de la gente de mar.²⁹

Finalmente, el General Porfirio Díaz Mori emprendió en los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz lo que propiamente fue la primera etapa de construcciones marítimas, que encauzaba al país al mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos, sin embargo, hubieron de suspenderse durante la Revolución; fueron inaugurados simbólicamente el 7 de marzo de 1902 en Veracruz.³⁰

Durante el Porfiriato se crearon los códigos de Comercio de 1884 y de 1889, éste último tomó en cuenta algunas soluciones establecidas en el Código de Comercio Español de 1885 y del Código italiano de 1882 de donde toma los actos de comercio que no contenía el Código español.³¹

Este Código todavía sigue vigente en algunos aspectos ya que, una tras otra, importantes materias del mismo, encontraron reglamentación en leyes federales especiales,³² tal es el caso de su Libro III “Del Comercio Marítimo” vigente hasta el 21 de diciembre de 1963 en que fue derogado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.³³

²⁹ “Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos de interinamente forman el Sistema Político Administrativo y Judicial del Imperio” Ministerio de Negocios Estagrangeros (sic). Departamento de Marina. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865. Tomo III p. 186. En José Eusebio Salgado y Salgado. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Facultad de Estudios Superiores Acatlan.

³⁰ José Eusebio Salgado y Salgado. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Universidad Nacional Autónoma de México, Estado de México, México.

³¹ José Eusebio Salgado y Salgado 1991. “El derecho marítimo en el primer siglo de vigencia del Código de Comercio” en *Centenario del Código de Comercio*. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México. México D. F. p 547-562.

³² Guillermo F. Margadant 1995. *Introducción a la historia del derecho mexicano*. Editorial Esfinge. México, D. F. p. 190, 191.

³³ José Eusebio Salgado y Salgado. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Facultad de Estudios Superiores Acatlan. Estado de México, México.

Al doctor Eduardo Liceaga debe el país el Código Sanitario de 1891, poco después mejorado mediante los códigos Sanitarios del 10 de septiembre de 1894 y de 30 de diciembre de 1902.³⁴

Las Ordenanzas del 24 de marzo de 1881 sustituyeron en varios puntos la Ordenanza Naval de 1793.³⁵

Durante este periodo también se crearon las primeras empresas navieras como la Compañía Transatlántica Mexicana (1882), que quebro ruidosamente años más tarde, Compañía Mexicana de Navegación (1884) y la Compañía Naviera del Pacífico, además de las Escuelas Náutica de Mazatlán y Naval Militar de Veracruz.³⁶

México post revolucionario

En México el nacimiento de la Flota Mercante se remonta hasta el año de 1917, cuando después de que triunfará la Revolución, y se promulga la Constitución Política, que entró en vigor el 5 de febrero de ese mismo año, quedando plasmados los principios de Derecho Marítimo Mexicano en los artículos 27, 28, 32, 42, 48, 73 fracción XIII, 76 fracción I, 89 fracciones I, X y XIII, 104 fracción II, 118 fracción I, 123, 131, 133 y 134. De todos estos artículos emana la legislación marítima vigente.

El artículo 32 fue muy significativo para la marina mercante, ya que en él se establece el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de manera general, para todo el personal que tripule los buques mercantes nacionales.

³⁴ Guillermo F. Margadant. op. cit. p.194.

³⁵ idem. P 196.

³⁶ José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op.cit. p. 13.

Con ello se otorgaba el derecho a los mexicanos de ocupar y desempeñar diversidad de cargos en los buques nacionales, puestos que anteriormente se encontraban ocupados por extranjeros, preferentemente españoles, ingleses y estadounidenses.³⁷

También se dispuso la separación del Departamento de Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, pasándolo a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, donde se estableció la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante que incluía todo lo correspondiente al ámbito marino mercante, de donde no debió salir nunca.

Durante el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) fue expedida la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 30 de diciembre de 1939, en la que se crea el Departamento Autónomo de Marina, cuyas atribuciones abarcaban la marina mercante, obras marítimas, pesca, alumbrado marítimo, zonas marítimas y otras relaciones con el progreso de la industria, además de la militar.

Sin embargo, no se pudo hacer mucho durante el periodo del presidente Cárdenas debido principalmente a la situación internacional, ya que la nacionalización del petróleo en 1938 estuvo a punto de provocar un conflicto armado con Gran Bretaña, la cual se evitó gracias a la posición amistosa que tuvo el presidente Franklin Delano Roosevelt de Estados Unidos y la tensa situación europea en la víspera de la Segunda Guerra Mundial.

³⁷ Para 1934, el presidente Lázaro Cárdenas decreta que para desempeñar el cargo de capitán de puerto y todos los servicios de practica, así como las funciones de agente aduanal en la República, también es necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento. En 1943 el presidente Manuel Ávila Camacho añade la mexicanidad obligatoria a la fuerza aérea y el desempeño de puestos y servicios de practica y comandante de aeródromo.

El gobierno se vió en la necesidad de adquirir buques tanque que entregó a la institución creada para administrar todo lo referente al petróleo y sus derivados: Petróleos Mexicanos, para distribuir el preciado fluido a los principales centros marítimos que lo necesitaban con urgencia.

Así, hasta el 18 de marzo de 1938, fecha en que el General Lázaro Cárdenas decreta la expropiación petrolera. Al nacimiento de la institución oficial denominada Petróleos Mexicanos, el gobierno administra todo cuanto concierne a la explotación de los recursos petroleros del subsuelo, e indemniza a las compañías extranjeras por los buques expropiados. La Compañía San Cristóbal, S. A., que manejaba los asuntos marineros del El Águila, es requisada de sus bienes, entregando al patrimonio nacional 20,581 toneladas brutas a flote en equipo.³⁸

Es durante la Segunda Guerra Mundial, buques alemanes e italianos se ven obligados a refugiarse en puertos mexicanos tratándose de amparar en la neutralidad de México.

La exacerbación de la guerra obliga al Ejecutivo a decretar la incautación de los buques pertenecientes a países beligerantes inmovilizados en puertos nacionales, basada en el decreto tradicional conocido con el nombre de Angaria, que de acuerdo con la doctrina internacional concede a los Estados beligerantes el requisamiento para su propio uso de los transportes que están bajo su jurisdicción y pertenecen a Estados neutrales, siempre que los propietarios de los mismos sean compensados debidamente por el uso y aprovechamiento de su propiedad.³⁹

³⁸ Enrique Cárdenas de la Peña. 1988. *Historia de la Marina Mercante*. Colección Historia de las comunicaciones y los transportes en México. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. D. F., México. p. 395.

³⁹ *Ibidem* p. 397.

En virtud de las disposiciones del mencionado decreto, el gobierno toma posesión, por conducto de la Secretaria de Marina, de los buques italianos anclados en Tampico:⁴⁰

Nombre Oficial	Nombre en Pemex	Tonelaje Bruto
Stelvio	Ebano	6903
Tuscania	Minatitlán	6903
FEDE	Poza Rica	7884
Vigor	Amatlán	6511
Americano	Tuxpan	7008
Giorgio Fazzio	Pánuco	6735
Genoano	Faja de Oro	6077
Lucifero	Potrero del Llano	4000
Atlas	Las Choapas	2005
	Total	54026

El decreto abarca también los buques de carga general y de pasajeros anclados en Veracruz, de nacionalidad alemana, tales:⁴¹

Nombre Oficial	Nombre en Pemex	Tonelaje Bruto
Orinoco	Puebla	9000
Hameln	Oaxaca	4200
Marina O	Tabasco	5500
	Total	18700

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

⁴⁰ Ibidem p. 398.

⁴¹ Ibidem p. 399

En el gobierno de Manuel Ávila Camacho se orientó a impulsar la economía, que había sido afectada por la Segunda Guerra Mundial⁴², por ello, le dio un impulso especial a la promoción y organización de la marina mercante y el tráfico marítimo.

El 31 de diciembre de 1940, se publica una nueva reforma de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado creándose la Secretaría de Marina y su primer Secretario, Heriberto Jara, propuso realizar una serie de obras portuarias y dictó importantes decretos marítimos.

Para el 21 de agosto de 1945 y bajo el rubro del Instituto de Ciencias y Tecnología de Tampico se fundó la Escuela Náutica de Tampico, gracias a la insistencia e iniciativa de un grupo de miembros de la sociedad entre ellos: el Capitán Luis G Priego, Valentín Holguera, Salvador Garza, Francisco Ruiz Leal, Ramón Fusco y León del Frago Rangel.⁴³

Poco se puede decir de la Marina Mercante, durante el régimen Alemánista de no ser por las obras ejecutadas en instalaciones como muelles, bodegas, etc. y también se comenzó con la urbanización de los puertos.

Durante el Gobierno de Adolfo Ruiz Cortínez y siendo Secretario de Marina el General Rodolfo Sánchez Taboada, se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de "Programa del Progreso Marítimo de México" y al que el pueblo llamó "Marcha al Mar".⁴⁴

⁴² Al término de la Guerra, en la que México participó, la Marina Mercante pierde un total de siete unidades; seis barcos tanque y un carguero, y lo que es más triste 63 hombres mueren o desaparecen. Enrique Cárdenas de la Peña. 1988 op. cit. p. 404.

⁴³ Enrique Cárdenas de la Peña. 1988 op. cit. p. 415.

⁴⁴ Adolfo Ruiz Cortínez. "Texto íntegro del informe del presidente Ruiz Cortínez" *Periódico Excelcior*. Año XXXVII. Tomo V. No. 13132. miércoles 2 de septiembre de 1953. D. F. México. Director General Rodrigo de Llano. p. 30-a. Citado por José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op cit. p. 19

El Programa Marcha al Mar tuvo los siguientes propósitos.⁴⁵

- Trasladar excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas.
- Aprovechar las riquezas potenciales del mar.
- Integración de la red nacional de los setenta puertos del país distribuidos a lo largo de los 10,000 kms. De litorales del mismo.
- Acondicionamiento de los principales puertos e instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en ellos.
- Saneamiento de las zonas costeras.
- Mejoramiento de las comunicaciones y transportes entre los puertos con las principales ciudades y centros industriales del interior del país y
- Establecer las bases para el desarrollo inmediato de la Marina Mercante Nacional.

Si bien el plan era ambicioso, nada se pudo concretar, pues se pensó que era necesaria la intervención de las empresas privadas nacionales, -además de la del gobierno- para lograr el pleno desarrollo de la Marina Mercante y con ello el Programa Marítimo, al respecto la iniciativa privada se mostró escéptica acerca de la seguridad de las inversiones en empresas navieras.⁴⁶

Esto lo dejó ver claramente, Adolfo Ruiz Cortines, en su tercer y cuarto informe de gobierno al Congreso de la Unión afirmando:

“El programa del Progreso Marítimo se está desarrollando. Pero este esfuerzo constructivo del gobierno..., requiere el esfuerzo de las empresas privadas para aumentar la Marina Mercante que transporte nuestros productos”

⁴⁵ ibidem p 20.

⁴⁶ ibidem

“El esfuerzo constructivo del gobierno..., demanda la cooperación de empresas privadas para aumentar la Marina Mercante que coadyuve al consumo nacional y a la exportación de nuestros productos”⁴⁷

Adolfo López Mateos continuó la labor de su antecesor, reorganizó la Secretaria de Marina y apoyó a las navieras privadas y estatales, afirmando e informando en 1962, que México consolidaba su desarrollo en el plano internacional, debido principalmente al apoyo que se brindó para apoyar el desarrollo de una de las primeras navieras mexicanas así el 11 de junio de 1955 se constituye Transportes Marítimos Mexicanos, S.A., que el 18 de septiembre de 1958, cambiaría su razón social a Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM)⁴⁸

Gustavo Díaz Ordaz, siguiendo esta misma línea se preocupó por la situación de los navieros nacionales y a principios de su gobierno, el 12 de mayo de 1965, realizó la primera reunión de armadores y autoridades de la Secretaria de Marina. Los resultados de dicha reunión fueron los siguientes:⁴⁹

- Creación de un banco especializado para financiar el desarrollo y las actividades de la Marina Mercante.
- Adquisición de embarcaciones adecuadas.
- Coordinación de las actividades de las autoridades portuarias.
- Reestructuración de las escuelas náuticas.

⁴⁷ Adolfo Ruiz Cortinez. “Texto integro del informe del presidente Ruiz Cortinez” *Periódico Excelcior*. Año XXXIX. Tomo V. No. 13852. viernes 2 de septiembre de 1955. D. F. México. Director General Rodrigo de Llano. p. 22-a. Citado por José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op cit. p. 20.

⁴⁸ A principios de 1999, CP Ships firmó un contrato con el Grupo TMM para crear Americana Ships, una empresa conjunta que integraba la división de líneas de transporte marítimo de TMM y Lykes Lines de CP Ships. TMM Lines se formó en noviembre de 1999 y todas las marcas anteriores de líneas de transporte de TMM (que operaban bajo los nombres de TMM, Línea Mexicana, Tecomar y TMG) quedaron absorbidas en esta empresa al cabo de un año. En el 2000, CP Ships adquirió las acciones del Grupo TMM en Americana Ships, con lo que pasó a controlar todo el capital de TMM Lines (http://www.tmmllines.com/spanish/pages/aboutus_his.htm)

⁴⁹ José Eusebio Salgado y Salgado 1967. op. cit. p. 25-27.

De esto, poco se logró, salvo la renovación de la flota petrolera, gracias al Director General de PEMEX, Jesús Reyes Heróles.

Durante el Gobierno de Luis Echeverría Álvarez, se realizaron varios proyectos para el desarrollo portuario nacional, entre estos citaremos los siguientes:

Se estableció la Reforma Portuaria, creándose la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos (C.N.C.P), el 29 de diciembre de 1970, con el objeto de coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte, etc.

El Decreto Presidencial del 6 de abril de 1972 modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria, cuyas funciones eran: Operar las instalaciones portuarias de uso público, estudiar los sistemas de operación y aplicar los adecuados a cada uno de los puertos, regular el tráfico marítimo asignar el uso de las instalaciones y coordinar los medios de transportes en los recintos portuarios.

Se construyó Puerto Madero, en Chiapas, iniciándose su operación el 1º de junio de 1975 y se iniciaron las construcciones del Puerto Lázaro Cárdenas, que concluyeron en su primera fase en 1976.

Durante el gobierno de José López Portillo, México enfrentó serios problemas de organización y operación. La infraestructura del sistema portuario requirió una rehabilitación integral a fin de reducir los gastos de conservación y obtener una ampliación de la capacidad.

Para satisfacer las crecientes necesidades del comercio marítimo nacional, fue necesario apoyar el desarrollo de las terminales portuarias mediante acciones

específicas en las áreas de infraestructura, dragado, equipamiento y señalamiento marítimo, asegurando en esta forma el mejoramiento operacional de los puertos.

Específicamente para encauzar el desarrollo portuario, se vieron beneficiados ocho puertos que por su intensidad de tráfico tienen la máxima prioridad en el sistema de transporte: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos, en el Golfo de México y Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, en el litoral del Pacífico.

Como parte de la Reforma Administrativa quedaron también integrados al Sector Comunicaciones y Transportes la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, el Fideicomiso para el Equipo Marítimo y Portuario, las Empresas de Servicios Portuarios, el Fideicomiso de Escuelas Náuticas Mercantes, el Servicio de Transbordadores, el Servicio Multimodal Transístmico y la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLRMAR)

Hasta 1976, la Secretaría de Marina tuvo a su cargo la administración de los puertos, así como la construcción de la infraestructura portuaria; a partir del 1° de enero de 1977, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal incorporó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento a la Marina Mercante, la provisión de la infraestructura y la administración de operación portuaria.

Al hacer este cambio, el gobierno pensó, y lo sigue haciendo, que el sector marítimo pertenece a los transportes y no al mar, que es ciertamente lo correcto, con lo cual se arruinó a la marina mercante, empezando por relegarla a una Subsecretaria de Puertos y Marina Mercante, olvidando que el puerto es

parte de la marina mercante, ya que ésta está constituida por varios elementos.⁵⁰

- Leyes nacionales
- Tratados internacionales
- Autoridades
- Organismos internacionales
- Empresas marítimas
- Armadores y operadores
- Agentes marítimos
- Empresas aseguradoras
- Puertos y terminales marítimas
- Trabajadores marítimos y portuarios
- Buques o flota mercante
- Liquidadores de averías
- Recuperadores de seguros
- Pilotos o prácticos
- Remolcadores
- Corredores de buques o fletes.

Se creó el Registro Público Marítimo Nacional que constituye una importante ayuda para el desarrollo de la Marina Mercante, al facilitar las operaciones mercantiles. Se implantaron también los sistemas para captar y procesar la información sobre los programas de operación de los usuarios del transporte marítimo y las condiciones de arrendamiento y fletamento de buques.

Durante esta administración se intensificaron las negociaciones encaminadas a concertar convenios sobre transporte marítimo entre México, otros países y Organismos Internacionales; se mantuvo una colaboración permanente con la Organización de las Naciones Unidas, en especial con la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI),

⁵⁰ José Eusebio Salgado y Salgado. 2000. "El Futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos" *Ponencia*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. D. F. México.

así como con la Organización de Estados Americanos (OEA) y los organismos internacionales de la región con competencia en este campo. Entre estas actividades destacan las siguientes:

El 10 de octubre de 1980 se llevó a cabo la firma *ad-referendum* del Convenio de la Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, y el 27 de abril de 1982 se ratificó el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

El 21 de mayo de 1982 se ratificó el Convenio 152 sobre la Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios de la Organización Internacional del Trabajo, y se estableció la coordinación requerida con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

En lo que se refiere a la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, el 28 de marzo de 1977 se ratificó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74)

El 18 de diciembre de 1981 se publicó en el "Diario Oficial de la Federación" el Decreto de aprobación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STSW/78).

De igual forma, se adoptaron los códigos de construcción y equipo de buques que transportan productos químicos peligrosos a granel y el de construcción de tipos de buques que transportan gases licuados.

Por lo que toca a la prevención de la contaminación del mar, se adoptaron las recomendaciones para la aplicación efectiva del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, 1954 (OILPOL/54); asimismo, se ratificaron las enmiendas a su texto adoptadas en 1969 y que

entraron en vigor para México en 1978. De igual forma, se ratificó el Protocolo relativo a la Contaminación por Sustancias Diferentes a los Hidrocarburos, 1973 (INTERVENTION/73) el 19 de marzo de 1980.

En el sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado, la Marina Mercante Nacional basó su acción en tres soportes fundamentales: carga, buques y recursos humanos.

Para finales de 1986 la flota mercante nacional se incrementó en 353 mil 756 toneladas de peso muerto (TPM), llegando a una capacidad de 2.2 millones de TPM en embarcaciones de más de 500 TPM; a esto se suma un millón de toneladas de la flota menor, es decir, la capacidad fue de 3.2 millones de toneladas de peso muerto; cifra que fue la máxima alcanzada por México y que lo colocó en el segundo lugar de marina mercante iberoamericana, lugar que muy pronto se perdió, al ser desplazados por países como Chile, Venezuela y Cuba.

Se puso especial énfasis en el fomento y desarrollo de la Marina Mercante, participando periódicamente en reuniones de la Organización Marítima Internacional (OMI); asimismo, se realizaron reuniones bilaterales con empresas navieras mexicanas y de otros países, a fin de analizar y llevar adelante negociaciones de instrumentos jurídicos internacionales.

Respecto a reglamentaciones, en el "Diario Oficial" de la Federación se publicaron dos decretos: uno el 14 de enero de 1985 que reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, dando fundamento legal a la figura jurídica del Padrón de Abanderamiento; el otro, el 13 de marzo del mismo año restableció los estímulos fiscales para el fomento de la Marina Mercante Mexicana.

Lamentablemente estos decretos fueron derogados bajo el pretexto de que se estaba actuando de manera desleal, siendo que las grandes potencias marítimas conceden grandes exenciones y estímulos a sus marinas mercantes, como la marina mercante de Estados Unidos, subsidiada en un 100%

Particular importancia se dio en esta etapa al desarrollo de los recursos humanos, para capacitación del personal existían las escuelas náuticas ubicadas en Mazatlán, Sinaloa, Tampico, Tamaulipas, y Veracruz.

La crisis de los ochenta y la falta de recursos llevaron a la Marina Mercante a una situación de rezago en varios campos de su desempeño; las instalaciones estaban en deterioro y se hacía sentir el rezago en las embarcaciones y en la carga y descarga eficiente de productos.

A principios de la administración salinista la regulación vigente no contribuía a una rápida mejora de esta situación; se tenía capacitación, se tuvo una fuerte presencia en eventos de carácter internacional pero se carecía de recursos suficientes para implementar los cambios. Había que hacer frente a la necesaria descentralización para dar mayor autonomía y permitir así un desarrollo sostenido de cada puerto, logrando eficacia y menos burocracia

Aunado a ello México con el fin de impulsar el crecimiento de su comercio exterior, abrió su economía y celebró acuerdos de libre comercio con diferentes países en el mundo. La apertura comercial y el crecimiento del comercio exterior demanda transporte marítimo y puertos eficientes; en este contexto es indispensable contar con servicios de transporte marítimo eficiente y competitivo en calidad y precio.

El proceso de modernización del sector requirió de un cambio muy significativo en la regulación de la actividad portuaria y de la Marina Mercante, separando en dos instrumentos jurídicos modernos dicha regulación:

En primer término, la Ley de Puertos promulgada el 19 de julio de 1993 planteó un nuevo marco de operación portuaria; contiene 69 artículos, cuenta con nueve capítulos que regulan los puertos, las terminales, las marinas y las instalaciones portuarias. Define a la autoridad portuaria; establece las condiciones para obtener permisos y concesiones; crea la figura de Administración Portuaria Integral (API); establece los lineamientos de la operación portuaria, determina la libertad tarifaria; regula los aspectos de verificación, así como las infracciones y sanciones.⁵¹

Estas actividades anteriormente habían sido asumidas por el Gobierno Federal, por el conducto de sus órganos y entidades paraestatales.

El otro instrumento jurídico, la Ley de Navegación, vigente desde 23 de diciembre de 1993, Diario oficial de la Federación del 4 de enero de 1994, así como su Reglamento del 10 de noviembre de 1998, Diario Oficial de la Federación 16 de diciembre de 1998 y en vigor 30 días después de su publicación.

En la administración de Ernesto Zedillo Ponce de León a efecto de cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, y del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes sobre la necesidad de "...contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros, con calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país...", fue que en el año de 1996 se creó el "Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000" (PPCMMN).

⁵¹ Sergio A Ruiz Olmedo "Competitividad portuaria, ¿Los siguientes pasos?" De puerta a puerta Revista Transportación Marítima. México D. F.

Para la instrumentación del programa, se determinó desarrollar dos etapas fundamentales; la primera, mediante la realización de un amplio proceso de consulta a los diferentes sectores involucrados en la actividad, quienes a través de su participación activa en nueve mesas de trabajo, formularon propuestas que sentarían las bases para integrar el ya citado Programa, por lo que se realizaron poco más de 80 sesiones, contando con la participación de inversionistas, empresarios, usuarios, académicos, cámaras, asociaciones, sector público, sector social, etc.; en la segunda etapa, se definieron las acciones previamente concensadas, y se procedió a la calendarización para la realización de las metas y proyectos comprometidos en el PPCMMN.

Muy pocos o prácticamente nulos resultados se obtuvieron de estos proyectos.

4.2 Situación Actual

Debido a una imperiosa necesidad de reestructuración consecuente de rezagos, malos servicios, ineficiencias, corrupción etc., el sistema portuario mexicano registró uno de los más grandes cambios a partir de 1993 con la Ley de Puertos y la Ley de Navegación. Bajo este nuevo marco jurídico surgió la figura de la Administración Portuaria Integral (API) que tiene como principal objetivo administrar, supervisar, controlar y promocionar bienes, servicios y actividades dentro del recinto portuario.

Es importante mencionar que las APIS son figuras similares a las Autoridades Portuarias Españolas, que fueron creadas con la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante durante el Gobierno de Felipe González. Para demostrar lo anterior se señalarán los siguientes puntos:

La anterior Ley señalaba que las “Autoridades Portuarias son entidades públicas con autonomía de gestión, dotadas de personalidad jurídica, presupuestos propios, y gestionadas con criterios de eficiencia y empresariales. Estas autoridades pueden otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados”⁵²

Asimismo se crea el ente publico Puertos del Estado con el fin de coordinar y controlar su gestión entre sus objetivos se encontraban: la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la planificación global de inversiones, entre otros.⁵³

Respecto a las API´s La Ley de Puertos menciona en su artículo 38⁵⁴:

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

En su artículo 39 menciona que⁵⁵:

“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 mas limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.”

⁵² Jefatura del Estado. Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que modifica la Ley 67/1997 de 26 de diciembre...en Claudia Jazmín Benítez Ramírez “La Marina Mercante Mexicana: Retos y oportunidades dentro del proceso de globalización.” Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F. p. 91

⁵³ ibidem. p. 92

⁵⁴ Ley de Puertos.

⁵⁵ Ibidem

Puede apreciarse que ambas figuras son muy similares en cuanto a sus actividades y a la forma de control y coordinación que ejerce el Estado.

En España, esta figura no alcanzó los resultados esperados y durante el gobierno del Primer Ministro José María Aznar, fueron eliminadas en 1997, luego de escuchar la solicitud de los intereses portuarios de Barcelona, puerto que se encontraba en una difícil situación, pues su desarrollo había sido frenado por este sistema.⁵⁶

Por ello se creó la Ley 62/1997 de 26 de diciembre, a fin de mejorar el régimen jurídico bajo el que se desarrollaba la actividad portuaria e integrar de manera más efectiva los intereses de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos de interés general. Con esta Ley las autoridades portuarias tienen plena capacidad para desarrollar sus políticas portuarias, de inversiones comerciales, de organización y de servicios, asimismo les garantiza su libertad tarifaria.⁵⁷

En los últimos años las inversiones se han hecho en la infraestructura portuaria y se ha logrado insertar sistemas modernos para la comercialización de cargas, se permite atender a barcos de mayor tamaño y promover un mayor desarrollo de los servicios multimodales dando como resultado una mayor integración de las cadenas logísticas de transporte.

Sin embargo, tanto la calidad como la productividad de los servicios resultan inferiores a los estándares internacionales dejando a México como un país poco competitivo en materia de Transporte Marítimo.⁵⁸

⁵⁶ José Eusebio Salgado y Salgado 2000. "El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos" *Ponencia*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F.

⁵⁷ Claudia Jazmín Benítez. op. cit. p. 92

⁵⁸ Gilberto Gutierrez García. 2003. "La Marina Mercante ante el reto del desarrollo". Revista Transporte e Industria. Agosto-Septiembre 2003. D. F. México.

Los costos de operación de los puertos mexicanos, es muy cara comparada con Los Angeles; lo cual origina que la carga salga y entre, preferentemente por puertos norteamericanos donde se ofrecen servicios más eficientes a precios bajos, privando así del beneficio de las operaciones portuarias a los navieros mexicanos. Esta situación impide que el usuario pueda reconocer las mejoras en la infraestructura y operación.⁵⁹

Debo mencionar también, el centralismo, ya que los grandes centros industriales, de distribución y consumo se encuentran muy alejados de las costas: ello hace muy poco atractivo el intercambio de bienes por vía marítima pues implica un número de trasbordos y recorridos más largos, además no existe una verdadera autonomía que les permita optimizar las operaciones, debido a que las administraciones portuarias aún dependen de las decisiones y políticas establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁶⁰

Los operadores portuarios han comenzado a observar que el negocio marítimo plantea muchos riesgos, creen que llegó la hora de revisar el marco jurídico de los puertos, la Ley de Puertos resulta obsoleta y las contraprestaciones que deben pagarse los dejan en suerte de quiebra técnica. Lo anterior fue argumentado por la International Hutchinson Port Holdings Group (HPH), que maneja contenedores en Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada, por la firma local operadora de la Cuenca del Pacífico (Ocupa) y por Stevedoring Services of America (SSA México).⁶¹

Por lo tanto es necesario realizar modificaciones en relación a la autonomía de gestión de las API's con el fin de liberar de aquellos obstáculos que limitan el

⁵⁹ Claudia Jazmín Benítez Ramírez. Op. cit. 93

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ Gabriel Rodríguez "Llegó la hora de la segunda reforma portuaria". Revista transporte marítimo. México D. F.

desarrollo portuario, de igual manera, es fundamental aumentar los esfuerzos que hasta ahora se han realizado, ya que todavía, los puertos mexicanos, se encuentran lejos del manejo de carga de los grandes puertos del mundo. Róterdam, Houston y Shangai, son de los puertos más eficientes del mundo, llegan a mover hasta 250 contenedores por hora.⁶²

Para que México pueda ofrecer servicios competitivos es necesario el desarrollo de un sistema integral de transporte, desde donde se fabrican las mercancías hasta donde se consumen, para ello se requiere de una marina mercante capaz de satisfacer los requerimientos de los exportadores e importadores mexicanos, de puertos que operen en forma practica, eficiente y competitiva, que cumplan con la importante función de puntos de enlace entre las vías marítima y terrestre, además de una adecuada red de servicios de transporte interno, terminales portuarias, ferrocarriles, carreteras, autotransportistas y navieras.

Funciones que no deben ser separadas unas de otras, pues el puerto perderá su importancia, ya que es un todo y como tal debe ser visto. Los puertos son parte integral de la marina mercante, no deben ser separados de ella. Al respecto deberíamos preguntarnos: ¿de qué sirve un puerto, si no cuenta con los elementos restantes que integran la marina mercante?

Es decir, no podemos, entender el puerto sin buque, sin la empresa marítima, sin el agente marítimo, sin el astillero, sin las empresas aseguradoras, sin las leyes y reglamentos, sin los tratados internacionales, sin las diversas autoridades marítimas, sin los prácticos, sin remolcadores etc.⁶³

⁶² Carlos Quijano Gómez 2005. Apuntes Diplomado en Comercio Internacional. Escuela Bancaria y Comercial.

⁶³ José Eusebio Salgado y Salgado 2000. “El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos” Ponencia. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F.

No es una tarea fácil integrar todo lo anteriormente mencionado, sin embargo, se deben realizar esfuerzos encaminados a delimitar funciones y evitar la duplicidad de éstas, evitar comparaciones entre autoridades, confiriendo específicamente a cada una de ellas sus obligaciones, derechos y campos de acción. Se tiene que dejar de darle la espalda al mar y ver que el futuro, no sólo de México sino de la humanidad está en el mar, en él se encuentran las rutas comerciales, la alimentación, recursos naturales. Se deben de formular proyectos de nación en los que se le incluya, recordando siempre que es necesaria una flota mercante capaz, para el óptimo aprovechamiento y explotación.

Con la apertura comercial de México, el comercio exterior ha crecido de manera considerable, así en 1980 las exportaciones totales de eran de apenas 18 mil millones de dólares lo que representaba el 0.9% de las exportaciones mundiales ocupaba el lugar 27 en la tabla mundial de países incluidos en el comercio internacional.

Actualmente México, de acuerdo a las proyecciones anuales del Fondo Monetario Internacional para 2005, cae del lugar 9 al 14, de las economías a nivel mundial. En 2001 la economía mexicana producía 624 mil millones de dólares y para este 2005 el FMI estima un PIB por 715 mil millones. El problema es que otras economías mejoraron más que México, por ejemplo Rusia duplicó su PIB en cuatro años, pasando del lugar 16 al 10; Brasil realizó reformas estructurales, fiscal y sistema de pensiones, mientras que México se ha estancado.⁶⁴

Para el 31 de diciembre de 2002, según *la Review of Maritime Transport 2003, Report by the UNCTAD Secretariat*, la Flota Mercante Mexicana estaba

⁶⁴ Agencia Reforma. “Sale México del top ten” Periódico Reforma. Martes 3 de mayo de 2005. México, D. F.

compuesta por un total de 1.2 millones de TPM., es decir , con una capacidad de alrededor de 700,000 TRB, ya que este reporte incluye buques de 100 TRB, sin embargo, 1000 TRB es la medida que marcan los economistas como buques adecuados, de ahí las 700,000 TRB.

Flota Mercante Mexicana y por tipos de buque en TRB.

Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de Carga general	Porta-contenedores	Buques de otros tipos	Fecha
885 000	460 000	..	19 000	..	406 000	31/12/00
910 583	454 001	..	52 446	..	404 136	31/12/01
937 231	525 928	..	63 679	..	347 624	31/12/02

Flota Mercante Mexicana y por tipos de buque en TPM.

Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de Carga general	Porta-contenedores	Buques de otros tipos	Fecha
1 180 000	755 000	..	23 000	..	402 000	31/12/00
1 180 000	745 000	..	36 000	..	399 000	31/12/01
1 207 000	860 000	..	50 000	..	297 000	31/12/02

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en El Transporte Marítimo en 2001, 2002 y 2003, Naciones Unidas Nueva York y Ginebra, 2001, 2002, 2003.

Con fines de distinguir la situación actual de la Flota Mercante Mexicana resulta más ilustrativo analizar la tabla que refleja la participación de la flota nacional en el comercio marítimo de nuestro país.

Tipo de embarcación	1990		1994		1996		1999	
	Toneladas	% Tons.	Toneladas	% Tons.	Toneladas	% Tons.	Toneladas	% Tons.
Total altura	107,917	100	117,608	100	145,556	100	172,461	100
Flota nacional	1,585	2.6	1,060	0.9	1,086	0.7	811	0.5
Fota extranjera	106	97.4	116,548	99.1	144,470	99.3	171,650	99.5
Total cabotaje	30,651	100	34,564	100	63,960	100	64,168	100
Flota nacional	21, 884	71.4	23,495	68	51,054	79.8	39,424	61.4
Flota extranjera	8,767	28.6	11,069	32	12,906	20.2	24,744	38.6

Fuente: Sergio Ruiz Olmedo 2003. "De Puerta a Puerta: Transporte Marítimo en Números." Revista Transporte Siglo XXI. Octubre 2003 No. 50. D. F. México.

Como podrá apreciarse, y a pesar de que la tabla no muestra datos en los últimos años, menos del 1% del tráfico de altura es desarrollado por mexicanos y poco más del 60% del cabotaje es desarrollado por mexicanos.

De ello podemos deducir que la participación de buques con bandera mexicana en nuestro comercio marítimo, tanto de cabotaje como de altura, se ha ido reduciendo dramáticamente y en consecuencia genera una salida neta de dólares a través del pago de fletes a las grandes compañías marítimas globales.

La situación que presenta el tráfico de altura es alarmante, ya que actualmente no existen más de dos embarcaciones realizando esta actividad. En el comercio exterior que nuestro país realiza, a través de la vía marítima, no participan las embarcaciones mexicanas, perdiéndose con ello no sólo recursos para el erario público y ganancias para las empresas, sino fuentes de empleo.

El escenario es de igual forma adverso en el ámbito del cabotaje, tan sólo en el año 2 000, se otorgaron 577 permisos especiales de navegación a 55 empresas y 262 embarcaciones; el 82% de éstos se concentra en cuatro banderas:

Estados Unidos, Panamá, Liberia y Vanuatú. El tráfico de cabotaje, reservado a los mexicanos se realiza significativamente por extranjeros; asimismo, aunque la normatividad señala que los permisos especiales de navegación no podrán otorgarse por más de 90 días, en tanto en la legislación no se especifica periodos de tiempo o cuantas ocasiones podrán renovarse dichos permisos, puede observarse que varias de las embarcaciones con permisos especiales navegan en aguas mexicanas todo el año realizando cabotaje.⁶⁵

Esta situación es preocupante ya que la flota mercante mexicana está cediendo mercado a las grandes navieras mundiales y aumentando la salida de divisas a través de los fletes. Situación que sigue empeorando, pues, Petróleos Mexicanos, ha empezado a dismantelar su flota mercante, la más importante de América Latina con un total de 27 embarcaciones, debido a que renovarla le costaría más de mil millones de dólares, lo cual resulta comparativamente más elevado que construir nuevos oleoductos.⁶⁶

Debo recordar también el caso de Transportación Marítima Mexicana cuando en julio de 1998 anuncia que junto a la naviera Canadian Pacific Limited (CP Ships) crean una naviera global denominada Americana Ship, en la cual las dos empresas aportan el 50% de inversión para su creación, la empresa comenzó a operar a principios de ese año y contaba en su momento con 40 barcos con una capacidad movimiento de 150,000 contenedores.

Sorpresivamente el 22 de diciembre de 1999 se anuncia que TMM vende el total de sus servicios de línea fija, reservándose únicamente una sección de buques de cabotaje, pues busca contar con efectivo para el pago de un bono de deuda de 200 millones de dólares. La empresa externó que con esta medida

⁶⁵ “Análisis y Evaluación para la reactivación de la marina mercante”. 2001. *Ponencia en la CAMEINTRAM*. Presentada por el Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados. Noviembre de 2001. D. F. México. <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/>

⁶⁶ Victor Carsdoso 1999. “Declive de la flota mercante; PEMEX no renovará embarcaciones.” 17 de Mayo de 1999. *La Jornada*, D. F. México. www.jornada.unam.mx.

buscaba desprenderse de un negocio de poca rentabilidad en el área de transporte de contenedores; enfocándose en el negocio marítimo especializado, en servicios de logística, transporte ferroviario, puertos y terminales.⁶⁷

TMM dejó de ser una línea marítima para convertirse en una gran empresa de transporte multimodal, creando para el efecto subsidiarias y diversas alianzas.

Además de la salida de divisas por conceptos de fletes, la falta de incentivos, la negativa a invertir en barcos, la venta de empresas, la alarmante situación tanto el tráfico de altura como el de cabotaje, debo agregar el desabanderamiento de buques debido a la excesiva carga fiscal.

Juan Pablo Vega Arriaga, quien fue Presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (Canaitram), explicaba en 1998 que lo que más agobia a las empresas navieras son la falta de incentivos y la excesiva carga fiscal: 2% sobre sus activos fijos, 10% Ad Valorem para importaciones de buques, el SAR, el seguro social e Infonavit, Vega Arriaga manifestaba: “Por ello muchas empresas mexicanas han decidido arriar la bandera nacional y utilizar las de su conveniencia, como las de Panamá o San Vicente, y así evaden impuestos y compromisos laborales: sólo pagan una cuota anual”, que oscila entre los 5 mil y 10 mil dolares.⁶⁸

Situación que también afecta a los marineros que trabajan en esos barcos, pues aunque reciben sueldos más altos y están exentos de impuestos, su contacto es temporal y basado en la buena fe, por lo que no hay elementos para luchar en los tribunales cuando una empresa no cumple.⁶⁹

⁶⁷ Celina Arcos Yamashiro y Javier Lino Calderón. 1999. “TMM vende participación en la naviera Americana Ships” *El Financiero*. 23 de diciembre de 1999. D. F. México.

⁶⁸ Ricardo Ravelo 1998. “La marina mercante mexicana desplazada por extranjeros” *Revista Proceso* No. 1142. 20 de Septiembre de 1998. D. F. México. p. 35

⁶⁹ *ibidem*. p. 35

De acuerdo con el artículo 32 Constitucional, de haber una flota nacional que realizara este tipo de tráfico, nuestro país aseguraría un número importante de fuentes de empleo para los mexicanos, sin embargo, al ser las embarcaciones extranjeras quienes realizan significativamente esta actividad, el empleo de tripulaciones nacionales se ve reducido.

En un país donde la flota mercante nacional moviliza el 1% del tráfico de altura y el 60% del tráfico de cabotaje, las grandes empresas globales tienen un gran mercado para explotar, así pues estas empresas han ido monopolizando por completo nuestro comercio exterior, y lo más grave es que nadie hace algo para solucionar el problema y se sigue dependiendo de flotas extranjeras, ya que no se es autosuficiente para cubrir las necesidades comerciales del país.

El tonelaje con el que cuenta la marina mercante mexicana no llega a los límites recomendados por la ONU; en el *Código de Conducta para las Conferencias Marítimas* de la UNCTAD, adoptado en 1974 y del cual México es parte, se recomienda que 40% del tráfico sea movido por la marina mercante del país comprador, otro 40% por el país vendedor y hasta un 20% puede ser transportado por buques de otras nacionalidades.⁷⁰

A este respecto el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado comenta que México necesita transportar al menos el 50% de sus cargas generadas en el tráfico marítimo nacional e internacional de nuestro país, para lo cual requerimos de una flota mercante de 5 millones de toneladas de registro bruto.⁷¹ Con lo que si

⁷⁰Jorge Ruiz Castro. “NAVIMIN en la comercialización internacional del sector público.” p. 55 en Gabriela Martínez Ocampo. 1997. *La importancia de la marina mercante nacional en el desarrollo económico y el fortalecimiento de la soberanía en México*. Tesis de Lic. En Relaciones Internacionales. F. C. P. y S. UNAM. D. F. México.

⁷¹ José Eusebio Salgado y Salgado. 2000. “El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos”. *Ponencia*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F.

tomamos en cuenta el dato de obtenido en la Revista de Transporte Marítimo en 2003. Informe de la Secretaria de la UNCTAD, es decir de 937 231 TRB podemos ver que tenemos un déficit de 4 062 769 TRB.

4.2.1 Legislación que rige las actividades marítimas en México.

Legislación Marítima Nacional.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (arts. 27, 28, 32, 42, 48, 73 f. XIII, 76 f. I, 89 f. I, X y XIII, 104 f. II, 118 f. I, 123, 131, 133 y 134.)
- Ley Aduanera y su Reglamento.
- Ley de Comercio Exterior.
- Ley Federal del Mar.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley General de Bienes Nacionales y sus reformas.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- Ley General de Salud.
- Ley de Navegación y su Reglamento.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley de Puertos y su Reglamento.
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

La Ley de Navegación.

Como parte del plan de modernización y desarrollo del sector comunicaciones y transportes, en 1994 entro en vigor la Ley de Navegación.

Entre las reformas y las nuevas disposiciones contempladas en la Ley de Navegación destacan las siguientes:

- Se libera el permiso previo de la SCT a la explotación de embarcaciones del transporte de carga, altura y cabotaje, que cumplan con las condiciones de seguridad y navegación.

- Se libera la sección de cabotaje, tradicionalmente reservada a mexicanos, a embarcaciones o navieras extranjeras que cuentan con permiso previo de la SCT.
- Se establece una sección especial en el Registro Público Marítimo Nacional para la competitividad de las embarcaciones que se dedican al transporte marítimo internacional.
- Se prevé un programa de abanderamiento en el cual las empresas navieras mexicanas podrán registrar las embarcaciones extranjeras que sean de su propiedad o que posean mediante contrato de arrendamiento o fletamento, con opción a compra, mismas que serán tratadas como nacionales siempre y cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y el compromiso de abanderamiento.
- Se definen los conceptos sobre hipoteca marítima y su ejecución, lo que dará mayor confianza a las instituciones financieras para poder otorgar créditos.
- Los contratos de fletamento se clasifican en sus diversas modalidades y se señalan tanto los derechos como las obligaciones de las partes contratantes.
- En el contrato del transporte marítimo, mediante el conocimiento de embarque, se establecen tratamientos acordes a los convenios y prácticas comúnmente aceptadas en cuanto a obligaciones mínimas del naviero y el límite de su responsabilidad.

Aunque es cierto que esta nueva Ley de Navegación respondió a la urgente necesidad de revisar, actualizar y flexibilizar el marco legal marítimo y tiene aciertos como el relativo a la hipoteca marítima, también es cierto que en lo referente al cabotaje no existe ningún apoyo a la flota mercante, además de que, al estar abierta a buque extranjeros esta actividad, se ha propiciado competencia desleal.

De esta Ley de Navegación puede decirse que son normas con graves errores de técnica jurídica. Por ejemplo, el Reglamento va más allá que la Ley al incluir disposiciones de cuestiones no previstas en la Ley, con lo que se viola el orden

jerárquico que establece la Constitución Política de México en su artículo 133, en combinación con los artículos 16, 103, y 124 del mismo ordenamiento jurídico., quedando como sigue:⁷²

- I. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- II. Leyes Constitucionales y Tratados Internacionales.
- III. Normas Federales y Normas Locales.

La Ley de Navegación nació divorciada de la realidad marítima nacional y está colmada de disposiciones contradictorias, deja figuras importantes del Derecho Marítimo fuera de su regulación; proporciona conceptos superados en el ámbito internacional, por lo que es atrasada de origen, tiene graves errores, acude a las clasificaciones, lo que es indebido en una ley, pues se corre el riesgo de darlas incompletas como ocurre en esta Ley, se opone a convenios internacionales a los que México se ha adherido o bien ratificado; y lo que es más grave a la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.⁷³ Por lo que se propone aquí, la adopción de una nueva Ley que incluya todo lo que una norma de esta categoría debe incluir.

También debe dictarse un Código de Procedimientos Marítimos y constituir los Jueces de Distrito especializados en la rama jurídica marítima para que los asuntos marítimos nacionales no tengan ya que ventilarse en tribunales extranjeros, hoy día preferentemente en Londres y Nueva York.⁷⁴

⁷² José Eusebio Salgado y Salgado. 2000. "El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos". *Ponencia*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ *Ibidem*.

Dada la complejidad de los problemas marítimos de México, las reformas legales estructurales y operativas llevadas a cabo hasta ahora, no han sido suficientes para revitalizar las actividades marítimas.

Ley de Puertos.

La ley de puertos cuenta con una estructura de 69 artículos con 9 capítulos, en ella se define a la Autoridad Portuaria; establece las condiciones para obtener permisos y concesiones; crea la figura de Administración Portuaria Integral (API); establece los lineamientos de la operación portuaria; determina la libertad tarifaria; regula los aspectos de verificación, así como las infracciones y sanciones. De conformidad con esta Ley, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente, ejercida a través del Capitán del Puerto. La API no es una instancia de autoridad, ésta responde del buen funcionamiento del puerto y de la correcta operación de las terminales ante la SCT.

4.3 Importancia del transporte marítimo en el comercio exterior de México.

De 1994 a la fecha se atendieron 360 eventos en los diversos foros multilaterales y bilaterales, en los cuales la autoridad marítima estuvo participando y recomendando propuestas para adoptar los convenios, protocolos, códigos y enmiendas que se mencionan anteriormente, los cuales han elevado sustancialmente los estándares de seguridad de la vida humana en el mar; así como los aspectos comerciales del transporte marítimo, la cooperación técnica entre los países que son considerados.

Hoy en día el comercio exterior de México, por su contribución al Producto Interno Bruto (PIB), es una de las actividades más dinámicas de la economía, situación que se puede mejorar con un uso adecuado del transporte marítimo.

A pesar de ello, México cuenta con un importante volumen de comercio exterior, tanto en valor como en tonelaje, forma parte de uno de los bloques económicos más dinámicos del mundo. Se encuentra entre las primeras quince economías exportadoras del mundo y por la lista de sus principales socios comerciales sabemos cuan diversificados y lejanos son sus mercados y productos intercambiados.

Sumemos a lo anterior la ubicación privilegiada de nuestro país que le permite acceso al Océano Pacífico y al Atlántico. Todas estas características determinan la importancia del transporte marítimo para el comercio exterior mexicano.

Como sabemos el desarrollo del transporte marítimo está íntimamente ligado al desarrollo del comercio exterior de la mayoría de los países, por ello a partir de la apertura comercial de México, se ha venido observando un alza constante en los volúmenes de carga operados por medio marítimo lo que ha permitido al transporte marítimo mantener su participación en más del 30% en el movimiento total de cargas operadas por todos los modos de transporte de nuestro país.

4.3.1 Principales sectores productivos

El comercio Internacional, transportado vía marítima, actualmente se divide en cuatro grandes rubros:

- Graneleros (alimentos y minerales)
- Hidrocarburos
- Automotriz (roll on – roll off)
- Contenedores (carga general)

En México se distinguen las siguientes industrias por el uso del transporte marítimo:

La industria Petrolera. El transporte marítimo constituye el elemento indispensable de apoyo a las actividades de extracción petrolera y distribución de productos derivados del petróleo. Estos representan el 62.62% del tonelaje total transportado por medio marítimo. La industria petrolera requiere de buques tanque de gran calado que deben cumplir con las normas internacionales de seguridad y prevención de contaminación.

No es gratuito que la mayor parte de la flota mercante de México pertenezca a PEMEX, y aún así, ésta sea insuficiente para transportar el enorme volumen del comercio petrolero de México, por lo que se requiere del fletamento de buques especializados en este sector; buques que son fletados en su mayoría a empresas extranjeras. La industria petrolera exporta crudo de tres categorías: Olmeca, Maya e Istmo, e importa gas natural, productos petroquímicos y petrolíferos y gasolinas. Los principales socios comerciales de México de esta industria en el Pacífico son Estados Unidos y Japón.

La industria extractiva. Este rubro está conformado principalmente por minerales tales como la sal, yeso, cal, azufre y roca fosfórica. La transportación de minerales se realiza en embarcaciones graneleras de gran calado o en barcos especializados como los azufreros o cementeros con maquinaria y equipo especializados para el manejo de tonelaje considerable y algunas veces tóxico.

El sector manufacturero. Según las cifras presentadas en la balanza comercial mexicana en los últimos años este sector, que incluye la industria maquiladora, es el más importante para el comercio exterior mexicano representado por más del 85% de las exportaciones de nuestro país; sin embargo, no es el principal usuario del transporte marítimo debido a que su principal destino es Estados Unidos y el comercio con ese país se realiza preferentemente por vía terrestre. Las manufacturas entran en las categorías de carga general contenerizada y carga general suelta, su traslado impone el uso de embarcaciones de gran

calado y de maquinaria y equipo especializado para el manejo de contenedores y tonelaje considerable.

La industria agropecuaria. Debido al colapso sufrido por el campo y la ganadería mexicanos en los últimos años, tenemos un déficit comercial ya que nuestras importaciones en este sector son mayores que las exportaciones. El granel agrícola demanda un transporte oportuno, traslado rápido en embarcaciones graneleras de gran calado, algunas veces se requiere de características especiales como frigoríficos o controles de temperatura y humedad.

4.4 Problemática de la marina mercante mexicana.

Concentración del comercio exterior. Hemos visto que desde tiempos de la Colonia, nuestro comercio exterior se ha restringido a unos pocos mercados y a pesar de todos los esfuerzos realizados por diversificar el comercio exterior; el día de hoy, se continua realizando la mayor parte del comercio exterior con un solo mercado, el de Estados Unidos. Desde el nacimiento a la vida independiente el principal socio comercial de México ha sido Estados Unidos, comercio que se ha realizado preferentemente por vía terrestre.

Competencia desleal. Históricamente el comercio exterior de México transportado a través del medio marítimo ha sido absorbido por empresas navieras extranjeras a falta de una marina mercante propia capaz de satisfacer las demandas del mercado mexicano. Actualmente en el contexto de apertura económica en la cual esta inmerso México, en el marco del TLCAN y el ingreso a la OCDE y la lucha sin tregua por conquistar mercados de las grandes empresas navieras, el mercado mexicano y su potencial, se ha convertido en una mina de oro para las principales navieras.

De los miembros que integran la OCDE, México es el único país que no cuenta con estímulos para su marina mercante, lo cual coloca a México en desventajas para competir.

Actualmente países como Alemania, Canadá, Francia, Japón, Holanda, Estados Unidos, Italia Panamá, Reino Unido, entre otros, apoyan a sus flotas mercantes y negocios navieros, con diversas medidas como las siguientes:

- Financiera. Se otorgan créditos preferenciales con respecto al mercado de capitales internacionales.
- Fiscales. Incentivos como reducciones de impuestos e incluso exenciones.
- Reservas de carga. Existen leyes que obligan a que un determinado porcentaje de la cargas sea transportada por la marina mercante nacional.
- Subsidios. Particularmente a la construcción y operación, se incluye amortizaciones en pérdidas, precios reducidos en combustibles y servicios portuarios y también en el desguace de buques.

Escasa participación de México en foros marítimos y en conferencias de fletes. Siendo tan reducida la flota mercante mexicana no se puede pedir una gran presencia de México en organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional o en foros marítimos de organismos económicos como la UNCTAD, la OMC o la OCDE. Sin esta participación permanecemos al margen de los avances en cooperación técnica, científica, económica, operativa y normativa del sector.

Incidencia de fletes marítimos en la balanza de pagos. La balanza de pagos está integrada por la balanza de transacciones en cuenta corriente y la balanza de capitales. La balanza de transacciones en cuenta corriente comprende la balanza comercial, que registra las exportaciones y las importaciones de

mercancías, y la balanza de servicios, en donde se registra el total de pagos que hicieron los residentes de un país a los del exterior y los que a su vez recibieron de estos los nacionales, por concepto de prestación de servicios tales como los de transporte que comprenden fletes y alquiler de barcos, tráfico de pasajeros derechos de uso de puertos y canales y alquiler de barcos, tránsito ferroviario, tasas de servicio de correo, de teléfono y pasajes internacionales entre otros.⁷⁵

Si bien la determinación de la incidencia de pagos de fletes marítimos en la balanza de pagos es muy imprecisa, a causa de una serie de factores muy variable, podemos darnos una idea general analizando lo siguiente:

Cuando un comprador y un vendedor definen un contrato de compraventa, en éste queda estipulado los términos del embarque, esto quiere decir que el vendedor al dar la cotización de la mercancía que está ofreciendo, señala si ese precio incluye o no, los costos por seguro y flete. Esta negociación determinará en que sentido fluyen los gastos representados por los fletes y seguros; hacia el país vendedor o hacia el país comprador.

Tomemos en cuenta que al no contar con una marina mercante capaz de hacer frente a las demandas del comercio exterior, un alto porcentaje de los gastos que se hacen por pago de fletes y seguros son para compañías extranjeras, por lo que el valor de los pagos por concepto de transporte del comercio exterior suele figurar como partida deudora que incide en un desequilibrio en la balanza de pagos y que no es otra cosa que fuga de divisas que bien podría evitarse con el fortalecimiento de la flota mercante.

⁷⁵ Ricardo Torres Gaytan. *Teoría del comercio internacional*. Siglo XXI, D. F. México. P. 205-208.

Conclusiones.

Podemos definir la Cuenca del Pacífico como la región geográfica que comprende a los países islas y territorios que son tocados por las aguas del Océano Pacífico en tres continentes del planeta, y que constituye un espacio de desarrollo dinámico estrechamente vinculado por las finanzas, el comercio y la tecnología, relaciones que se han realizado básicamente con Estados Unidos y Japón como centros hegemónicos y en torno de ellos giran tanto la diversificación como el intercambio regionales, sin embargo debido a su rápido crecimiento, no debemos perder de vista a China, que día a día vemos como su papel e importancia, no sólo en la región del Pacífico sino en todo el mundo, ha crecido.

Actúan también, en esta región del mundo, diferentes organismos de cooperación internacional, en ellos se plantean las iniciativas para institucionalizar los intercambios regionales, de los que más destacan en la actualidad, sin lugar a dudas, lo es el Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico, APEC por sus siglas en inglés, APEC es un foro regional multilateral de diálogo intergubernamental y cooperación económica de concertación voluntaria. Sus pilares fundamentales son la liberalización del comercio y las inversiones, la facilitación del comercio y las inversiones, y la cooperación económica y técnica.

Si bien es cierto que las relaciones comerciales de México con la Cuenca del Pacífico nos remontan hasta la época de la Colonia con la “Nao de China o Galeón de Filipinas”, también es cierto que dichas relaciones han sido fortuitas y se han concentrado en un solo mercado, su mercado natural: Estados Unidos.

De esta manera, para México, ha quedado relegada la Cuenca del Pacífico tanto en Asia como en América Latina. En la primera región es una pena que hasta hace apenas algunos años, cuando México adopta el modelo Neoliberal, se

intente reanudar aquellos legendarios vínculos que existieron desde 1565 con la “Nao de China”. Este acercamiento obedece en primer lugar a que la zona asiática del Pacífico se ha convertido en una de las zonas más productivas del mundo alcanzando niveles de crecimiento económico continuos, interrumpidos únicamente por la crisis de 1997. En segundo lugar obedece a que Estados Unidos está perdiendo hegemonía en la zona.

En América Latina, es también una pena que los lazos históricos y culturales no sean suficientes para incrementar y fortalecer las relaciones en la zona y convertirla en una región fuerte y sólida que pueda competir con las distintas regiones del mundo, e integrarla económicamente a la Cuenca del Pacífico.

México debe tomar conciencia de lo que implica pertenecer a la comunidad del Pacífico y generar un proyecto de integración a ésta, y preocuparse por participar de una manera activa y dar seguimiento a las reuniones y discusiones, temas y grupos de trabajo que se realizan en los diferentes organismos que conforman la Cuenca del Pacífico, pues es en estas instancias donde se originan y toman las grandes decisiones, referentes a la Cuenca del Pacífico. Instancias en las que México ha tenido muy poca participación.

Por otra parte, las relaciones de México con países de la Cuenca del Pacífico, deberán enfocarse a la promoción de convenios bilaterales o acuerdos de alcance parcial a niveles sectoriales que permitan incrementar ciertos volúmenes de comercio, esto incrementará el hasta hoy muy modesto intercambio comercial. Comercio que se tiene que realizar por la vía marítima, por ser este el medio más rentable para el traslado de mercancías a grandes distancias, por los bajos costos de sus fletes, por su gran capacidad de carga y por su adaptabilidad para transportar toda clase de productos y ello tendrá que redundar en el aumento y mejoramiento de la Marina Mercante Mexicana y por ende de una Flota Mercante.

El comercio exterior de México con la Cuenca del Pacífico, se encuentra estrechamente ligado al TLCAN, concretamente con Estados Unidos. Según datos de la Secretaría de Economía en el año 2003, el comercio entre México y Estados Unidos alcanzó los 252,490 mdd. En ese mismo año el comercio total de México era de 336,315 mdd; es decir el 75% del comercio exterior total de México, se realiza principalmente con Estados Unidos, manteniendo una balanza comercial superavitaria por cerca de 41,116 mdd. Con Canadá el comercio llegó a 6,952 mdd, con balanza deficitaria para México por 1,288 mdd en 2003, comercio pobremente explotado, si consideramos un tratado comercial de por medio.

En el resto del continente, si bien las relaciones comerciales son modestas, es importante señalar que se cuenta con tratados de libre comercio, con todo Centroamérica excepto Panamá con quien sólo se tienen acuerdos parciales y otro punto importante es que la balanza comercial con Centroamérica es superavitaria excepto con Costa Rica que en los últimos años ha sido deficitaria. Con Sudamérica se cuenta con tratados de libre comercio con Colombia, Venezuela y Chile, con Ecuador se cuenta con varios acuerdos en el marco de la ALADI y con Perú se tiene un acuerdo de complementación económica, también con todos ellos se tiene balanza comercial superavitaria excepto con Chile que ha sido deficitaria los últimos seis años, gracias a que los chilenos transportan las mercancías que compran y venden en sus propios buques.

En Asia, Japón representa el principal destino de exportaciones a nivel mundial, y es segundo socio comercial después de Estados Unidos, superando a Canadá con 8,828 mdd, pero con un déficit por 7,017 mdd. Esta relación ha alcanzado la firma de un Tratado de Libre Comercio en vigor a partir del 1° de Abril de 2005.

Los NIE's representan un gran potencial en el Pacífico Asiático para México y los acercamientos a dichas economías han ido aumentando principalmente en la última década. Con la Republica de Corea se han alcanzado varios acuerdos del que destaca el Acuerdo de Cooperación Económica Científica y Técnica que es bajo el cual se rigen las relaciones comerciales entre ambos países. Con Singapur igualmente han aumentado los contactos, tanto así que México se ha convertido en el principal destino de las exportaciones de Singapur hacia América Latina y Singapur a su vez es el principal destino de las exportaciones de México hacia la ANSEA. Con Taiwán se han alcanzado acuerdos en los que destacan inversiones y maquila destinada al mercado estadounidense. La Balanza Comercial con cada uno de los NIE's es deficitaria.

China es un caso particular en cual ambas naciones surgen como importantes exportadores y a la vez competidores del mercado estadounidense, sin embargo las relaciones comerciales entre ambos han crecido de 6,730 mdd en 2002 a 9,863 mdd en 2003. Hong Kong el cual se convirtió en una Región Administrativa Especial a partir de julio de 1997, ha aumentado su comercio con México de USD 472 mdd en 1997 a 774 mdd en 2003. La Balanza Comercial en ambos casos es deficitaria para México.

Australia y Nueva Zelanda representan un mercado proveedor en el sector primario hacia los países asiáticos principalmente, por lo que las relaciones con México no han sido muy relevantes. No existen acuerdos comerciales salvo diplomáticos.

Dentro de la ANSEA Indonesia al igual que México exporta materias primas, bienes de capital y petróleo, por lo que las relaciones son muy moderadas, con Filipinas hasta hace algunos años se reconoció las grandes coincidencias históricas y culturales que ambas naciones tienen. Con Tailandia también en los

últimos años se ha incrementado la cooperación bilateral esto debido a que las dos últimas reuniones de APEC se celebraron en Tailandia y México. La relación comercial entre México y Malasia aunque es sencilla se ha mantenido estable, y México es el segundo socio comercial de Malasia en América Latina, así como Malasia es el segundo socio comercial de México dentro de la ANSEA.

Las relaciones de México con Vietnam, Brunei, Laos, Camboya y Myanmar son mínimas.

Hemos visto a través de la historia que el transporte de mercancías, ideas y personas está íntimamente ligado al desarrollo y evolución del transporte marítimo y particularmente que el crecimiento y fortalecimiento de los países desarrollados va acompañado de una flota mercante capaz asegurar la demanda de transporte de mercancías.

Este fenómeno se ha repetido en los países emergentes o de reciente industrialización en la Cuenca del Pacífico, principalmente en Asia donde empresas navieras de Japón, Corea, Hong Kong, Taiwán, Singapur y China se han convertido en grandes transportadoras de mercancías, brindando servicios de calidad y transportando en la región más del 90% de mercancías, lo que sin lugar a dudas ha contribuido al crecimiento económico y desarrollo de la zona.

La razón de los puertos HUB y las grandes alianzas de las empresas navieras, no es otra cosa que la aplicación de una de las teorías geopolíticas que nos dice que quien domine el mar dominará la tierra. Tesis que Estados Unidos, la Unión Europea, China y Japón tienen muy presente.

El uso del mar permite desarrollar un conjunto de conocimientos y experiencias, inventar tecnologías y adquirir habilidades en la población de un país. Esto le crea

una "conciencia marítima" al país y le permite ser más competitivo en el uso del mar para el comercio, las pesquerías de alta mar, las relaciones internacionales, la guerra en el mar y cualquier otra actividad que le permita obtener riqueza y poder.

Un país con conciencia marítima tendrá, necesariamente, una actividad marítima cada vez más importante, relaciones comerciales con sitios cada vez más distantes, más riqueza y cada vez más habilidad para moverse y actuar en ese medio tan difícil que es el mar.

La prosperidad que forja el mar genera también amenazas y por tal razón será necesario defender sus rutas marítimas y para el efecto deberá desarrollar un poder naval con los elementos de que ya dispone, hombres de mar con habilidades y técnicas apropiadas para desenvolverse en el mar, alianzas estratégicas con sus socios comerciales en ultramar, y una red de puntos de apoyo para la fuerza naval que se deba crear en proporción a la amenaza potencial.

En este contexto México que posee más de 11,000 km de litorales en los dos grandes océanos del mundo, el Atlántico y el Pacífico, ha descuidado enormemente el desarrollo de una marina mercante que satisfaga la demanda de estos servicios y más aún cuando México decidió abrir sus mercados. Esto ha propiciado que empresas navieras extranjeras transporten la mayoría del comercio exterior de México.

Al ser una economía de mercado abierta, México debe de buscar acuerdos que propicien el nacimiento de empresas involucradas en el sector marítimo y al mismo tiempo aprovechar el desarrollo y las ventajas que países asiáticos tienen en este sector, ya que para mantener relaciones comerciales con tan lejanas economías el transporte marítimo es fundamental para la zona.

México también debe de considerar que el Pacífico es una excelente salida de mercancías no sólo a la región asiática, sino también a América Central y del Sur con quienes nos ligan lazos históricos y culturas similares. Además del comercio natural con Estados Unidos y Canadá el cual también puede ser transportado en buques mercantes.

Por último debemos mencionar que los estados mexicanos que tocan el Pacífico contribuyen con aproximadamente una cuarta parte de PIB nacional y representan más del 70% del territorio nacional, se cuenta con una línea costera de cerca de 8 mil km. Y se cuenta con puertos en cada uno de los estados ribereños.

Históricamente México le ha dado la espalda al mar; la alimentación, el comercio y el establecimiento de las principales ciudades se han desarrollado en el centro del país. Aún cuando inicialmente el comercio del México Prehispánico y el de la Colonia se realizaban a través del mar.

La marina mercante mexicana tiene su origen en la necesidad de un extenso intercambio cultural y comercial entre España y el Nuevo Mundo. El afán español de dominar el comercio de las Indias, a través de una Casa de Contratación y un solo puerto como base primordial en cada litoral, afectó considerablemente la posibilidad de organizar una marina mercante que estimulara el comercio en la Nueva España; los españoles sabían que el fortalecimiento del comercio a través de una marina mercante organizada propagaría ideas de emancipación de las colonias, por ello antes que reconocer la independencia de México los españoles prohibieron a los criollos, mestizos e indígenas explotar embarcaciones en el mar, lo cual se reservó únicamente a españoles peninsulares.

El inicio a la vida independiente de México se vió plagado de Guerras, Texas, Francia y Estados Unidos, acontecimientos que impidieron que se desarrollara una marina mercante mexicana.

Durante el Porfiriato se dieron algunos cambios importantes y se empezaron algunas obras de infraestructura portuaria, la Revolución vino a interrumpir el proceso, sin embargo, al triunfo de la Revolución, la marina mercante por fin estuvo en la agenda del Gobierno Mexicano y fue hasta la expropiación petrolera que el gobierno se percató de la necesidad de adquirir barcos para transportar el preciado fluido, fue en la década de los sesentas que surgieron las primeras empresas navieras mexicanas estatales y privadas.

Es hasta que México abre sus mercados, que se empieza a reestructurar todo el sistema de transportación marítima en los ámbitos de infraestructura y legal, con la creación de obras portuarias y una nueva Ley de Navegación y la creación de la Administración Portuaria Integral, concepciones que no han dado los resultados esperados; la primera por estar alejada de la realidad marítima nacional y la segunda por ser una copia mal aplicada de una figura similar española.

La marina mercante mexicana no ha tenido la atención que se merece por parte de los gobiernos, desafortunadamente han sido otras las prioridades. Las circunstancias internacionales han interferido o más bien impedido, la creación de una marina mercante, sin olvidar la apatía de los gobiernos. Paradójicamente, ha sido también, el escenario internacional quien ha determinado la situación actual de la marina mercante mexicana, propiciando que las grandes navieras transnacionales dominen no sólo el tráfico de altura, sino también el de cabotaje en México, propiciando con ello fuga de divisas por concepto de fletes.

El que escribe comparte y propone asesorado por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado varias acciones en el corto y mediano plazo que el Gobierno Mexicano puede llevar a cabo para mejorar y diversificar las relaciones de México con los sujetos de Derecho Internacional que interactúan en esta importante región del planeta, entre ellas:

- Dejar de darle la espalda al mar de una vez por todas.
- Enseñar a los mexicanos que el mar representa grandes oportunidades de desarrollo.
- Crear conciencia marítima en los mexicanos.
- Sondear todos aquellos rubros en los que México podría obtener mayores ventajas.
- Identificar plenamente los proyectos concretos de cooperación en la Cuenca del Pacífico.
- Impulsar la formación de especialistas maritimistas y en la Cuenca del Pacífico.
- Mejorar el sistema de información de las embajadas, conserjerías y consulados mexicanos existentes en el área dotándolos de personal calificado.
- Avanzar en los mecanismos de coordinación y simplificación en las relaciones de todo tipo con los países del área.
- Revisar exhaustivamente el marco legal que rige las actividades marítimas en México, principalmente La Ley de Navegación y la Ley de Puertos, que deben cambiarse urgentemente.
- Revisar exhaustivamente los costos de operación de los puertos mexicanos, integrarlos a la cadena productiva para abaratar costos.

- Coordinar a las distintas secretarías de estado que mantienen contactos sectoriales, para mantener una visión global de la dinámica económica regional.
- Restituir a la Secretaría de Marina la administración y fomento de los puertos así como la construcción de infraestructura portuaria pues los puertos son parte fundamental de la marina mercante y no de los transportes.
- Estimular el financiamiento y el crédito para la compra y construcción de buques para la Marina Mercante Mexicana, hoy tan abatida, principalmente en Japón y Corea.
- Subsidios a la marina mercante mexicana por parte del gobierno en amortización de pérdidas, combustibles, servicios portuarios y desguace de buques.
- Propiciar toda la información sobre infraestructura y organización de puertos, para favorecer el desarrollo portuario de México, especialmente con Japón, Australia y Singapur.
- Aumentar la participación de México en foros marítimos y en conferencias de fletes.
- Promover las inversiones directas y el comercio.
- Desconcentrar el comercio exterior.
- Explicar abiertamente los procedimientos y pruebas de daño de las medidas compensatorias adoptadas en contra de las exportaciones de cualquier país hacia México. Especialmente las provenientes de China.
- Crear empresas marítimas para participar en las grandes alianzas.
- Buscar el desarrollo de puertos HUB en territorio mexicano, particularmente el caso del Puerto de Lázaro Cárdenas, el cual tiene todas las características para convertirse en puerto HUB.

Fuentes

Bibliografía

Libros.

Cárdenas de la Peña Enrique.
Historia de la Marina Mercante.
Colección Historia de las comunicaciones y los transportes en México.
Versión resumida por Benjamín Flores Hernández.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
México, D. F. 1988.
539 pp.

Cruz Barney, Oscar.
"El Nacional Tribunal del Consulado de Puebla 1821-1824"
Anuario Mexicano de Historia del Derecho.
Volumen XVII 2005.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Instituto de Investigaciones Jurídicas.
México, D. F. 2003.
p 241-302.

Cruz Barney, Oscar.
El régimen jurídico de los consulados de comercio 1784-1795.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Instituto de Investigaciones Jurídicas
Serie Doctrina Jurídica, Num, 53,
México, D. F. 2001
pp. 325

Cruz Barney, Oscar "Para una historia de la jurisdicción mercantil en México: El decreto de organización de las juntas de fomento y tribunales mercantiles de 1841" Anuario Mexicano de Historia del Derecho.
Volumen XV 2003.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Instituto de Investigaciones Jurídicas.
México, D. F. 2003
pp 409-446

De Buen, Oscar.
La integridad del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial.

Instituto Mexicano del Transporte.
Publicación Técnica No. 24.
Sanfandila, Querétaro. 1990
pp. 79.

De la Pedraja y Muñoz, Daniel.
Perspectivas para México en la cuenca del Pacífico.
Archivo Histórico Diplomático Mexicano.
Secretaría de Relaciones Exteriores.
México, D. F. 1989
121 pp.

Hoffman, Jan.
Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo en las regiones en desarrollo.

CEPAL
Santiago de Chile. 1999
123 pp.

Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos.
Coord., Comp. y Ed.
La apertura de México al pacífico.
Secretaría de Relaciones Exteriores.
México, D. F. 1990.
161 pp.

Isawa, Michiro.
Historia del Comercio Marítimo Mundial.
Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).
Escuela Náutica Mercante de Veracruz.
Colección Académica.
Veracruz, México. 1998.
160 pp.

López Villafañe Víctor comp.
México en la Cuenca del Pacífico.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades.
México, D. F. 1996.
455 pp.

Martner Peyrelongue Carlos y Moreno Martínez María Aurora.
Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos.

Instituto Mexicano del Transporte.
Publicación Técnica No. 162.
Sanfandila, Querétaro. 2001.
144 pp.

Millan Alarid, Alfredo Octavio. Compilador.
Asia una visión desde el Pacífico mexicano.
Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y Centro de Estudios de Asia y Oceanía (La Habana Cuba),
Fundación Noroeste, Topolobampo y la Cuenca del Pacífico, A. C.
Culiacán, Sinaloa, México. 2002
332 pp.

Millan B., Julio A.
La Cuenca del Pacífico.
Fondo de Cultura Económica.
México D. F. 1992.
204 pp.

Palacios Lara, Juan José, comp.
La Apertura económica de México y la cuenca del Pacífico : perspectivas de intercambio y cooperación
Universidad de Guadalajara.
Guadalajara, Jalisco, México. 1992
198 pp.

Partido Revolucionario Institucional.
México en la Economía Internacional
Comisión de Asuntos Internacionales.
Tomo II
México, D. F. 1993.
pp. 154

Salgado y Salgado José Eusebio.
“El derecho marítimo en el primer siglo de vigencia del Código de Comercio”
Centenario del Código de Comercio.
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Jurídicas.
México D. F. 1991
pp. 547-562.

Salgado y Salgado José Eusebio.
El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque.
Petróleos Mexicanos.
Subdirección Técnica Administrativa.
Gerencia Jurídica.
México, D. F. 1989.
127 pp.

Salgado y Salgado José Eusebio.
El conocimiento de embarque y su régimen internacional.
Universidad Nacional Autónoma de México.
Instituto de Investigaciones Jurídicas.
Serie Estudios de Derecho Internacional Público Num. 19
México, D. F. 1994.
212 pp.

Salgado y Salgado José Eusebio y Barrero Luis Germán.
Reglas del York y Amberes.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Comisión Nacional de fletes Marítimos.
Folleto informativo
México D. F. 1979
18 pp.

Seara Vázquez Modesto.
Derecho Internacional Público.
21° Edición Porrúa.
D. F., México, 2004
pp. 909

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Los puertos mexicanos en cifras, 1992-1998
Dirección General de Puertos
Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
3a ed. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
México, D. F. 1999.
156 pp.

United Nations Conference Trade And Development.
Review of Maritime Transport, 2003
Report by the UNCTAD secretariat.
United Nations
Nueva York and Geneva 2003.
119 pp.

United Nations Conference Trade And Development.
Review of Maritime Transport, 2002
Report by the UNCTAD secretariat.
United Nations
Nueva York and Geneva 2002
123 pp.

Documentos de Consulta General.

Carbonell Miguel
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
México, D. F. 2004.
Ed. Porrúa
Edición No. 148.
Colección Códigos y Leyes Porrúa.

Cosío Villegas Daniel, et al.
Nueva Historia Mínima de México.
EL colegio de México
México, D. F. 2004.

Ley de Vías Generales de Comunicación.
Ed. Porrúa
Edición No. 131.
Colección Códigos y Leyes Porrúa.
México, D. F. 2003.

Margadant S. Guillermo F.
Introducción a la Historia del Derecho Mexicano.
Ed. Esfinge.
México, D. F. 1995.
295 pp.

Enciclopedia® Microsoft® Encarta 2001. © 1993-2000 Microsoft Corporation.
Reservados todos los derechos.

Martínez-Hidalgo y Teran, José María. Enciclopedia General del Mar. Tomo IV,
1998, Madrid, España. pp. 49-52.

Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. Escuela
Nacional de Estudios Profesionales Acatlán. Estado de México, México.

Hemerografía

Revistas.

Anguiano Eugenio. "Relaciones de México con Asia: Una visión general." El Mercado de Valores. Año LXI, no. 1, enero 2001, México, D. F. pp. 3-8.

Anguiano Roch Eugenio. "Las relaciones de México con la Gran China". El Mercado de Valores, febrero 2001, México, D. F. pp. 3-11.

Bravo Aguilera Luis. "El entorno de la inserción de México en el Pacífico". Revista Mexicana de política exterior. Primavera. No. 26. 1990. México, D. F. Instituto Matías Romero pp. 35-38

Cuadra Héctor. "La Cuenca del Pacífico en los albores del siglo XXI". Revista de Comercio Exterior. Vol. 43. No. 12. Diciembre 1993. México, D. F. pp. 1107-1110.

Deblock Christian, Benessaieh Afef y L'heureux Marie-Paule. "Relaciones económicas entre México y Canadá desde el TLCAN: una perspectiva canadiense" Comercio Exterior. Vol. 52 No. 1 enero 2003. México, D. F. pp. 53-74.

El Mercado de Valores. "Organismos de la cuenca del pacifico". El Mercado de Valores. Año LXI, no. 1, enero 2001. México, D. F. pp. 44-50.

El Mercado de Valores. "Asia del Pacífico: Regionalismo y Globalización" El Mercado de Valores. Año LXI, no. 1, enero 2001. México, D. F. pp. 18-34

El Mercado de Valores "Información sobre países de la APEC" El Mercado de Valores. Febrero 2001. México, D. F. pp. 32-47.

Harris Nigel. "México y las relaciones económicas exteriores de la Cuenca del Pacífico". Revista Mexicana de política exterior. Verano. No. 27, 1990. México, D. F. Instituto Matías Romero. pp. 8-24.

Jarque Uribe, Armando. "Hong Kong; desarrollo económico, cambio de soberanía y crisis del Sudeste Asiático" Revista Mexicana de Política Exterior. No. 57 junio 1999. Instituto Matías Romero. México, D. F. pp. 98-118.

López Aymes Juan Felipe. "Una visión de Corea desde México". El Mercado de Valores. Febrero 2001. México, D. F. pp. 22-31

López, José Jaime. "La cooperación y la seguridad nacional en las relaciones entre Canadá y México" México y la Cuenca del Pacífico. No. 10 Vol. 3 mayo-agosto 2000. Universidad de Guadalajara. Guadalajara Jalisco, México. pp 54-60.

López Villafañe Victor. "El desarrollo de Asia Pacífico al inicio del siglo XXI" Comercio Exterior. Vol. 52. No. 9 septiembre 2002, México, D. F. pp. 800-807.

Lozoya Jorge Alberto. "La Cuenca del Pacífico: retos y oportunidades para México". Revista Mexicana de política exterior. Primavera. No. 26, 1990 México, D. F. Instituto Matías Romero pp. 30-34.

Martínez Legorreta, Omar. "La construcción de la región Asia Pacífico. El papel de los organismos internacionales regionales". Comercio Exterior. Vol 52. No. 9. Septiembre 2002. México, D. F. pp. 764.

Márquez Lartigue Rodrigo. "La política exterior de México hacia el sureste de Asia, ¿Una Nueva Área Prioritaria? El Mercado de Valores. Año LXI, no. 1, enero 2001. México, D. F. pp. 9-17.

Millan Bojalil, Julio A. "La cuenca del pacifico: mito o realidad". Comercio Exterior. vol. 43, num. 12, diciembre 1993. México, D. F. pp. 1121-1127.

Millán Julio. "¿Puede influir la Cuenca del Pacífico en la modernización de México?". Revista Mexicana de política exterior. Verano. No. 27, 1990, México. Instituto Matías Romero. pp. 29-31.

Novelo Urdanivia, Silvia "La influencia cultural china en la organización política y civil japonesa" México y la Cuenca del Pacífico. Universidad de Guadalajara. Julio-septiembre 1998. Jalisco México. pp. 11-13.

P. Andrews Anthony 1998. "El comercio marítimo de los mayas del Posclásico" Revista Arqueología Mexicana. Septiembre-Octubre 1998. Volumen VI. Número 33, p.16-23, México, D. F.

Palacios L. Juan José. "Australia y el Pacífico" México en la Cuenca del Pacífico. No 6 Vol. 2 abril-junio 1999. Guadalajara Jalisco, México. Universidad de Guadalajara pp. 3-7.

Ramírez Bonilla, Juan José. "Asia del Pacífico: Regionalismo y Globalización". El Mercado de Valores. enero 2002, México D. F. pp. 18-34.

Ramírez Bonilla, Juan José. "Asia del Pacífico y los retos de México". Comercio Exterior. Vol. 52. No. 10. Octubre 2002. México, D. F. pp. 860-865.

Rodríguez Alegría, Agustina. "El comercio de Filipinas y su relación con México". México y la Cuenca del Pacífico. No. 11 Vol. 3 septiembre-diciembre 2000. Universidad de Guadalajara. Guadalajara Jalisco, México. pp. 39-43 .

Rodríguez Alegría, Agustina. "El comercio de Nueva Zelanda y su relación con México" México y la cuenca del Pacífico. No 7 Vol. 2 julio-septiembre, 1999. Guadalajara Jalisco, México. Universidad de Guadalajara pp. 40- 44.

Rodríguez Alegría, Agustina. "La política comercial de Taiwán: El caso de México." México y la Cuenca del Pacífico. No. 5 Vol. 2 enero-marzo 1999. Guadalajara Jalisco, México. Universidad de Guadalajara. pp. 21-23.

Rodríguez Alegría, Agustina. "Las políticas comerciales de Malasia y su relación con México" México y la Cuenca del Pacífico. No 8 Vol. 2 septiembre-diciembre 1999. Universidad de Guadalajara. Guadalajara Jalisco, México. pp. 8-13.

Rodríguez Alegría, Agustina. "Relaciones comerciales entre México y Australia" México y la Cuenca del Pacífico. No 6 Vol. 2 abril-junio 1999. Guadalajara Jalisco, México. Universidad de Guadalajara pp. 39-42.

Romero R. María Eugenia 1998. "La navegación Maya" Revista Arqueología Mexicana. Septiembre-Octubre 1998. Volumen VI. Número 33. p. 6-15. México, D. F.

Rozental Andrés. "La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico". Revista Mexicana de política exterior. Verano. No. 27, 1990. México, D. F. Instituto Matías Romero. pp. 32-35.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte marítimo mexicano en las relaciones con la cuenca del pacífico". Pemex Lex. No. 107-108, mayo-junio, 1997. Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. México, D. F.

Salgado y Salgado, José Eusebio. 1999 "El derecho romano como antecedente del derecho internacional público y del derecho marítimo" PEMEX LEX Num. D. F. México p. 63-66

Székely Gabriel. "Las relaciones de México con Japón". El Mercado de Valores. Febrero 2001. México, D. F. pp. 12-21

Uscanga Carlos. "El APEC y la estrategia internacional de Estados Unidos". Comercio Exterior. Vol. 52. No. 9 septiembre, 2002. México, D. F. pp. 824-828.

Uscanga, Carlos. "Nexos económicos con Japón en la posguerra" Comercio Exterior. Enero. Vol. 48 No. 1 D. F., México. p. 15-20.

Periódicos.

Agencia Reforma. "Sale México del top ten". Reforma. Martes 3 de mayo de 2005. México, D. F.

Arcos Yamashiro, Celina y Lino Calderón, Javier. "TMM vende participación en la naviera Americana Ships" El Financiero. 23 de diciembre de 1999. México, D. F.

Carsdoso, Victor 1999. "Declive de la flota mercante; PEMEX no renovará embarcaciones." 17 de Mayo de 1999. La Jornada, México, D. F.

Cassio, Luiselli. "México y el desafío económico de China" Diario Monitor. Jueves 15 de septiembre de 2005. D. F. México p. IIA.

Tesis.

Benítez Ramírez, Claudia Jazmín. La marina Mercante Mexicana. Retos y oportunidades dentro del proceso de globalización. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. 2001 México, D. F.

Martínez Ocampo, Gabriela. 1997. La importancia de la marina mercante nacional en el desarrollo económico y el fortalecimiento de la soberanía en México. Tesis de Lic. En Relaciones Internacionales. F. C. P. y S. UNAM. México, D. F.

Salgado y Salgado, José Eusebio. 1967. El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, D. F.

Documentos.

Actualidades y Perspectivas del Transporte Multimodal, Marítimo y Puertos. Boletín FAL # 161, CEPAL. Edición No. 161, Enero 2000. Santiago de Chile.

Carpeta informativa sobre la economía rusa y oportunidades de negocios. Información para empresarios mexicanos interesados en el mercado ruso. Elaborada por la Embajada de México en la Federación de Rusia Moscú, 2004

Cruz Miramontes, Rodolfo. Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y su repercusión en el usuario. Conferencia pronunciada en 26 de julio en EXPOMAR 79.

Garcés Contreras, Guillermo. Coloquio La participación de México en la Cuenca del Pacífico. Alejandro Álvarez y John Borrego (coord.) Facultad de Economía. Tomo I. UNAM 1990. México, D. F. pp 23-24.

Olvida, Jaime. “El puerto de la Navidad. Perlas, comercio y filipinos” en III Coloquio La Cuenca hispana del Pacífico. Pasado y futuro. 19 y 20 de noviembre de 1994. Jaime Olveda (coord.) Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco. Guadalajara, Jalisco, México p. 79-80.

Pizano y Saucedo Carlos. “El puerto de La Navidad y la expedición de López de Legazpi y Urdaneta a las islas Filipinas”, en III Coloquio La Cuenca hispana del Pacífico. Pasado y futuro. 19 y 20 de noviembre de 1994. Jaime Olveda (coord.) Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco. Guadalajara, Jalisco, México p. 44, 45.

Salgado y Salgado, José Eusebio. “El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos”. Ponencia. México, D. F. 2000.

Solis, Mireya. “México y Japón: Las oportunidades del libre comercio”. Estudio elaborado por la Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales. SECOFI. Abril 2000. México, D. F.

Internet.

Banco Nacional de Comercio Exterior.

www.bancomext.com

BBC Mundo.

www.bbc.co.uk/hi/spanish

China Internet Information Center.

www.china.org.cn

Embajada de la Republica Popular China en los Estados Unidos Mexicanos:

www.embajadachina.org.mx

Embajada Mexicana en Singapur

www.enbamexsimg.org.sg

Embajada de México en Tailandia:

www.sre.gob.mx/tailandia

Enciclopedia Wikipedia. La enciclopedia Libre.

www.es.wikipedia.org

Hapag Lloyd:

www.hapag-lloyd.com

Instituto Mexicano del Transporte

www.imt.mx

Maerks Sealand:

www.maersksealand.com

Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

www.mmrree.gov.ec

Secretaria de Relaciones Exteriores.

www.sre.gob.mx

Secretaria de Relaciones Exteriores. Tratados celebrados por México:

www.tratados.sre.gob.mx

TMM Lines

www.tmmilines.com

H. Cámara de Diputados
Comisión de Marina de la LVIII Legislatura,
www.diputados.gob.mx

Página de internet de la ciudad de Kobe
www.city.kobe.jp.

Periódico La Jornada.
www.jornada.unam.mx

Periódico El Universal.
www.eluniversal.com