



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO: SU
EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS EN UN MUNDO DE
GLOBALIZACIÓN**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:
LICENCIADO EN ECONOMÍA

P R E S E N T A :

**URIEL RAYMUNDO VELAZQUEZ DE LA
FUENTE**

DIRECTOR DE TESIS:

ANTONIO GAZOL SÁNCHEZ



Ciudad Universitaria. México, D. F.

Noviembre de 2006



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A la **Universidad Nacional Autónoma de México** y a la **Facultad de Economía**, por la formación académica necesaria para realizar esta tesis.

Especialmente a **Antonio Gazol Sánchez**, por su asesoría, dirección y revisión en la elaboración de esta tesis.

Al Lic. **Jorge Paniagua Nucamendi** por los consejos e información proporcionada para el desarrollo del trabajo.

Al Ing. **Roberto Bustamante Ahumada** quien con sus comentarios me oriento a mejorar la tesis.

DEDICATORIAS

A mi madre que a pesar de estar ausente en todos estos años siempre la he llevado en mi corazón.

A mi padre, que sin escatimar esfuerzos me brindo la oportunidad, la confianza y el apoyo incondicional para cumplir uno de los objetivos más importantes de la vida.

A mi hermana, por su motivación a seguir estudiando, por su apoyo, consejos, orientación y disciplina que me ha inculcado.

A mis padrinos, por ser personas dignas de admirar y por su apoyo en momentos de adversidad.

Dedico también este trabajo a mi novia por tantos momentos agradables que hemos compartido.

**LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO: SU EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS EN
UN MUNDO DE GLOBALIZACIÓN.**

CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	I
JUSTIFICACIÓN DEL TEMA	III
HIPÓTESIS	V
OBJETIVO GENERAL	V
OBJETIVOS PARTICULARES	V
CAPÍTULO I. EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR VÍA MARÍTIMA.	1
1.1 El transporte marítimo mundial.	1
1.2 El transporte marítimo como desarrollo económico de México.	8
1.3 La concentración del comercio de México con Estados Unidos.	12
1.4 Las empresas navieras extranjeras en México.	15
CAPÍTULO II. LA MARINA MERCANTE MEXICANA.	22
2.1 Los orígenes de la marina en México.	22
2.2 La evolución de la marina mercante a partir de la independencia.	32
2.3 La situación actual de la marina mercante.	43
CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.	57
3.1 Los puertos: su origen y su clasificación en la actualidad.	57
3.2 Antecedentes históricos de los puertos mexicanos.	58
3.3 El sistema portuario de la actualidad.	70
3.4 La posición de los puertos mexicanos respecto a los puertos extranjeros.	83
3.5 Oportunidades para los puertos nacionales.	88
3.6 Propuestas para incrementar la competitividad.	89

	Página
CAPÍTULO IV. LA REGULACIÓN DE LA MARINA MERCANTE INTERNACIONAL.	92
4.1 Tratados de la marina mercante internacional.	92
4.2 Mercado de fletes.	102
4.3 Conferencias de fletes y rentas de banderas.	109
CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.	122
5.1 Aspectos que impiden el desarrollo de la marina mercante.	122
5.2 Formación y capacitación de marinos mercantes.	128
5.3 Retos y oportunidades de la marina mercante mexicana.	137
5.4 Propuestas para el desarrollo de la marina mercante nacional.	141
CONCLUSIONES FINALES.	146
BIBLIOGRAFÍA	150

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es considerado uno de los pilares de la globalización comercial ya que a través de este medio se movilizan grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados. Sin embargo, el valor estratégico de este medio de transporte ha sido valorado sólo por unos cuantos países que hoy en día movilizan prácticamente la totalidad del comercio mundial que se transporta por mar.

En México, el transporte marítimo no esta dentro de las prioridades de desarrollo como un medio estratégico para el intercambio comercial a pesar de que se conoce su importancia a nivel mundial, al grado de que hoy en día el comercio exterior del país que se moviliza a través de la vía marítima se realiza por medio de embarcaciones extranjeras, e incluso el transporte de mercancías en el interior del país se realiza en parte con embarcaciones extranjeras lo que para muchos países tradicionalmente marítimo se reserva únicamente para la flota nacional.

El presente estudio involucra una investigación histórica, evolutiva e incluso actual del sector marítimo en el país con el fin de identificar los elementos clave que han propiciado que un país con una ubicación excepcional para el flujo del transporte marítimo, sea hoy en día uno de los principales países comerciales pero sin una flota marítima nacional que permita su distribución.

El desarrollo del trabajo deja en evidencia algunos aspectos que se han venido arrastrando desde la colonia, la independencia, la revolución mexicana e incluso durante la época contemporánea que de alguna u otra forma ha impedido el desarrollo competitivo de la flota mercante nacional, pero también muestra que existen factores adversos fuera del alcance del gobierno mexicano que han reprimido la escasa flota nacional y que son y serán obstáculos a vencer si es que se quiere revertir la crisis que hoy se vive en el país en el sector marítimo.

Por otra parte, se manifiesta la importancia de los puertos y el sistema multimodal como parte fundamental en el enlace del tráfico marítimo, se estudia la transformación de los puertos mexicanos pasando de una centralización en las decisiones a una descentralización en la década de los 90 del siglo pasado como consecuencia de la apertura comercial, dejando en evidencia los resultados obtenidos y la posición de los puertos nacionales entre los puertos más importantes del mundo al cabo de doce años de desarrollo de las Administraciones Portuarias Integrales.

En general, el estudio plasma las deficiencias en los asuntos marítimos y portuarios con la intención de crear una conciencia marítima y ver al sector como un área de oportunidad para el desarrollo económico de México. Asimismo se hace mención del posible efecto multiplicador tanto macroeconómicos como microeconómicos que se podría lograr en caso de tener una flota naviera para el transporte del comercio exterior. Este factor principalmente ha provocado que la navegación marítima y especialmente las líneas regulares sean estimuladas por los Gobiernos que en muchos casos intervienen en diversas formas en las más importantes compañías de navegación.

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

El interés por el tema de esta investigación surge debido al peso creciente que tiene el funcionamiento de las económicas modernas, y en el que el transporte marítimo proporciona un canal de distribución eficiente y de relativo bajo costo. El transporte marítimo une mercados internacionales de distintos continentes mediante su enorme capacidad para el transporte de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados.

México es partícipe de este comercio internacional ocupando el lugar catorce dentro de los países comerciales más importantes, sin embargo, dada su concentración que tiene con Estados Unidos, el mayor volumen de intercambio se realiza principalmente por vía terrestre, por lo que la marina mercante mexicana no se ha desarrollado.

A pesar de que se han incrementado en los últimos años las exportaciones y las importaciones de México, éstas no se han diversificado y mucho menos se ha reflejado en el crecimiento de la marina mercante nacional, sino al contrario está ha ido perdiendo importancia debido a que nuestro comercio está ampliamente ligado al de los Estados Unidos, exportando hacia ese país casi el 90% del total de las mercancías por vía carretera y férrea principalmente, por lo que no se requiere de una flota marina mercante nacional como medio de transporte esencial para comercial con ese país.

No obstante, México ha sido incapaz de satisfacer históricamente la demanda nacional de transportación marítima, sin embargo, la tendencia indica que ha venido de más a menos. Actualmente el grueso de la flota marina mercante mexicana está dedicado al tráfico de cabotaje, el cual aunque tiene una participación importante no es suficiente para satisfacer la demanda. La

participación del tráfico de altura es marginal dejando su participación a las flotas extranjeras en casi su totalidad. Por tanto, la situación actual de México es que se necesita de los servicios de las flotas marítimas extranjeras lo que provoca salida de divisas en costos de fletes que no son aprovechadas para fortalecer la actividad económica mediante inversión y empleo en una flota marina mercante nacional.

En torno a esta situación, para que México obtenga un mayor provecho del comercio internacional, es fundamental que el gobierno busque y desarrolle los mecanismos adecuados que le permita el fortalecimiento de la marina mercante nacional con el objetivo de disminuir la dependencia de otras flotas extranjeras y por tanto contribuye a tener un uso más racional de las divisas.

HIPÓTESIS

El fortalecimiento de una marina mercante eficaz permitirá una mayor diversificación de mercados para los productos nacionales en el extranjero debido a que se dejaría de depender de las líneas de bandera extranjera, contribuyendo así al desarrollo de la economía mediante un efecto multiplicador que beneficiaría a todo el país, se debe considerar que el comercio internacional está cubierto por grandes consorcios navieros con los cuales difícilmente se puede competir y esto a su vez se convierte en un obstáculo para impulsar el desarrollo de la marina mercante en México.

OBJETIVO GENERAL

Explicar el origen, evolución y las tendencias futuras de la marina mercante mexicana, así como estudiar y analizar los factores necesarios para que esta se pueda impulsar y sea competitiva en el ámbito internacional.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Estudiar y determinar por qué el desarrollo de la flota mercante mexicana ha ido tan en zaga de los otros medios de comunicación.
- Estudiar los problemas que han impedido el desarrollo de una flota mercante competitiva en México.
- Identificar los principales programas creados para impulsar el desarrollo de la marina mercante en México.
- Identificar las principales empresas navieras extranjeras en México, para analizar los costos de flete por el transporte de mercancías.
- Analizar y estudiar los costos de operación en los puertos mexicanos, así como su capacidad y eficiencia ante las exigencias internacionales.

CAPÍTULO I

EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR VÍA MARÍTIMA.

1.1 El transporte marítimo mundial

El transporte y los puertos marítimos son elementos claves para sustentar el proceso de globalización económica y la apertura comercial. El transporte marítimo constituye uno de los medios más importantes para el transporte de carga a nivel mundial, al ser uno de los medios más eficientes para el transporte de grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados. Prueba de ello es que desde las décadas del siglo pasado se ha reflejado la importancia del transporte marítimo en la globalización comercial pues mantuvieron una correlación positiva en años de prosperidad económica y negativa en periodos de inestabilidad.

En los años 70 se experimentó un crecimiento acelerado en el comercio mundial impulsando el desarrollo de la actividad marítima, especialmente el movimiento de petróleo crudo y productos graneleros (véase cuadro 1). Entre 1980-1985, se generó una disminución en el tráfico marítimo como consecuencia de la crisis económica y la inestabilidad que vivió el comercio mundial en esos años, el transporte petrolero recibió los efectos más severos. En los años restantes de los 80 se recuperó el crecimiento de la actividad marítima como consecuencia de la recuperación de la economía mundial. En los 90, el transporte marítimo continuó con su crecimiento por la continua expansión de la economía mundial, estimulando la actividad por este medio de transporte.

Durante el siglo XXI, se ha seguido incrementado el tráfico marítimo por el buen paso de la economía mundial, consagrándose como el medio de transporte más importante de la economía mundial. “Más del 90% del comercio mundial se transporta por mar. Las últimas cifras anuales compiladas por la conferencia de Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo arrojan que en 2003 se transporto por vía marítima 24 billones 589 mil millones de toneladas – milla, cifra que crece año con año”¹. En 2004 esta cantidad ha sido superada de acuerdo a la UNCTAD, en este año se movilizó 27 billones 635 mil millones de toneladas –milla.

Cuadro 1

El tráfico marítimo mundial en años seleccionados (Miles de millones de tonelada-milla)

Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales*	Los cinco grandes principales	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5597	890	6487	1093	481	475	2049	2118	10654
1975	8882	845	9727	1471	621	734	2826	2810	15363
1980	8385	1020	9405	1613	952	1087	3652	3720	16777
1985	4007	1150	5157	1675	1479	1004	4480	3428	13065
1990	6261	1560	7821	1978	1849	1073	5259	4041	17121
2000	8180	2085	10265	2545	2509	1244	6638	6790	23693
2001	8074	2105	10179	2575	2552	1322	6782	6930	23891
2002	7848	2050	9898	2731	2549	1241	6879	7395	24172
2003	8390	2190	10580	3025	2810	1273	7454	7810	25844
2004	8910	2325	11235	3415	2965	1325	8065	8335	27635

* Comprende trigo, maíz, cebada, avena, centeno, sorgo y granos de soja.

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en el anexo II y en datos facilitados por fuentes especializadas. Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

La vía marítima es trascendental en la economía mundial, su importancia se ha casi triplicado en las últimas décadas. “El transporte marítimo es estratégico en la actividad exportadora pues no es ni más ni menos que un instrumento para transferencia de riqueza entre las naciones, ya que es mediante la disponibilidad

¹ El Transporte Marítimo Internacional: vehículo del comercio mundial. Mensaje del Secretario General de la Organización Marítima Internacional Sr. Efthimios Mitropoulos. Pág. 3. Publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

de un transporte oportuno, adecuado, competitivo, como se puede lograr realizar el potencial del progreso y desarrollo de las economías nacionales”².

En los últimos años, el mercado mundial del transporte marítimo ha sufrido cambios estructurales para responder positivamente a las nuevas tendencias económicas, como lo es la globalización. Entre estos cambios se encuentra la contenerización³ y como resultado de esta el “transporte multimodal”⁴.

El transporte marítimo de mercancías es parte esencial de la globalización, pero tradicionalmente ha estado y sigue estando dominado por unos cuantos países. En 2004, tan sólo 35 países movilizaron el 95% del comercio mundial que se realizó por este transporte, movilizándolo 798 millones de un total de 839 millones de TPM⁵ (véase cuadro 2). Tomando en cuenta que más del 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima y, que de este total, 35 países movilizan el 95% entonces el grueso del comercio mundial está dominado por esos países que han apostado por contar con una gran flota marítima mercante.

México no figura entre esos países, porque no se cuenta con una flota marítima capaz de ser competitiva y, no solo eso, tampoco es capaz de movilizar su comercio exterior a través de la vía marítima. En los siguientes párrafos se hablará más al respecto con base en el cuadro 3.

² Espinosa Cerón, Carlos. El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora. CANAINTRAM. 3^a Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. Edición Especial. Pág. 22.

³ La contenerización ha generado una revolución de las operaciones del transporte marítimo en los últimos años. La introducción de los contenedores como medio de embalaje de bienes de mayor valor agregado, modificó el tamaño de los barcos, estructuras organizacionales e incrementó la concentración de procesos; asimismo creó nuevas prácticas operativas que relacionaban a los transportistas con los operadores de carga, cambiando los esquemas tradicionales de maniobra.

⁴ Por Transporte Multimodal se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el Operador del Transporte Multimodal toma la mercancía bajo su custodia hasta el otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en este contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional. Naciones Unidas. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional, Nueva York. ONU, 24 de mayo de 1980, pág. 3.

⁵ Tonelada de Peso Muerto. Es la capacidad máxima de carga de un barco expresada en toneladas de carga, provisiones, pertrechos y combustible en el pañol.

En torno al escenario mundial del transporte marítimo surge la pregunta ¿por qué existen países con una flota marítima significativa que les permite transportar su comercio exterior e incluso transportar el comercio exterior de terceros países, y por otra parte existen países que no cuenta con una flota para transportar su comercio exterior?

Cuadro 2

Los 35 países y territorios marítimos más importantes, al 1º de enero de 2005^a

Países de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje total	Total en porcentaje de la flota mundial
Grecia	739	2,245	2,984	50,997	104,147	155,144	67.13	18.48
Japón	717	2,228	2,945	12,611	105,050	117,662	89.28	14.01
Alemania	349	2,266	2,615	9,033	48,877	57,911	84.4	6.90
China	1,695	917	2,612	27,110	29,703	56,812	52.28	6.77
Estados Unidos	624	1,009	1,633	10,301	36,038	46,338	77.77	5.52
Noruega	768	821	1,589	14,344	29,645	43,989	67.39	5.24
Hong Kong (China)	274	331	605	17,246	23,747	40,993	57.93	4.88
República de Corea	567	372	939	10,371	16,887	27,258	61.95	3.25
Reino Unido	426	459	885	10,865	14,978	25,843	57.96	3.08
Taiwán provincia de China	112	419	531	5,297	18,034	23,331	77.3	2.78
Singapur	443	297	740	12,424	9,909	22,333	44.37	2.66
Dinamarca	300	346	646	8,376	8,491	16,867	50.34	2.01
Federación d Rusia	1,721	362	2,083	6,845	8,405	15,250	55.11	1.82
Italia	530	136	666	9,360	4,086	13,446	30.39	1.60
India	353	33	386	11,729	981	12,709	7.72	1.51
Suiza	17	307	324	792	10,681	11,474	93.1	1.37
Arabia Saudita	53	70	123	872	10,190	11,062	92.12	1.32
Malasia	259	68	327	6,054	3,781	9,835	38.44	1.17
Irán, República Islámica	159	13	172	9,011	467	9,478	4.93	1.13
Turquía	423	225	648	6,196	2,572	8,768	29.33	1.04
Bélgica	56	122	178	4,429	3,695	8,124	45.48	0.97
Holanda	519	186	705	4,358	2,540	6,897	36.82	0.82
Francia	161	114	275	2,318	4,376	6,694	65.37	0.80
Canadá	216	109	325	2,535	3,445	5,979	57.61	0.71
Indonesia	554	118	672	3,660	2,094	5,754	36.39	0.69
Brasil	137	14	151	2,955	2,470	5,425	45.54	0.65
Suecia	159	163	322	1,530	3,889	5,419	71.77	0.65
Filipinas	287	39	326	3,952	1,057	5,008	21.1	0.60
España	88	231	319	248	4,115	4,363	94.32	0.52

Kuwait	36	9	45	3,487	304	3,791	8.02	0.45
Chipre	22	54	76	459	2,643	3,102	85.19	0.37
Tailandia	261	36	297	2,583	399	2,982	13.38	0.36
Ucrania	259	134	393	1,002	1,677	2,679	62.61	0.32
Emiratos Árabes	0	134	134	0	2,658	2,658	100.00	0.32
Australia	44	41	85	1,350	1,294	2,644	48.95	0.31
Total (35 países)	13,328	14,428	27,756	274,697	523,326	798,022	65.58	95.04
Total mundial	15,251	15,846	31,097	293,139	546,494	839,633	65.09	100.00

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay. Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

a Buques de 1.000 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos ha sido necesario para ello hacer apreciaciones. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York Londres y el Pireo, aunque el propietario está domiciliado en los Estados Unidos.

c Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios dependientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que enarbolan pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas (incluidas en el cuadro 17 como país de libre matrícula).

El éxito de los países que cuentan con una flota marítima importante se debe al apoyo que el Estado otorga a las empresas navieras, es decir, el gobierno otorga las facilidades a través de diversas medidas para que las empresas navieras puedan crecer y ser competitivas con las líneas navieras de otros países. Entre las medidas de apoyo encontramos las siguientes:

- “Financiera.- Crédito en condiciones preferenciales con respecto al mercado de capitales internacionales;
- Fiscales.- Incentivos como reducciones e incluso exenciones del Impuesto sobre la renta (ISR), IVA, u otros impuestos como depreciación acelerada e incentivos a embarcaderos, en caso de contratar navieras nacionales,
- Reserva de Carga.- Existen leyes que obligan a que un determinado porcentaje de la carga de cabotaje y altura sea transportado por la marina mercante nacional; otras sobre la exclusividad en el tráfico de cabotaje; convenios entre países, y
- Subsidios de operación y a la construcción.- En la operación pueden incluir amortizaciones de las pérdidas, precios reducidos en combustibles y en los

servicios portuarios. Los de construcción incluyen créditos blandos, incluso para armadores extranjeros, precios preferenciales en materias primas (como acero).”⁶

Además, ofrecen mayor flexibilidad en las disposiciones laborales, apertura de registros internacionales para contrarrestar abanderamientos y, promueven investigaciones e iniciativas de acuerdos internacionales.

Estos apoyos han sido fundamentales para el crecimiento y modernización de sus flotas, además permiten a sus navieros competir por una gran cantidad de mercados, especialmente los de países en desarrollo como es el caso de México.

Los países que no cuentan con una flota marítima se debe en parte a que no se le ha otorgado el apoyo suficiente a su industria marítima por parte del gobierno, o bien por sus condiciones geográficas no necesitan de servicios marítimos ya sea por que no cuenta con litoral o simplemente por que puede realizar su comercio exterior a través de otras vías de comunicación.

Es importante mencionar, como excepción, que Suiza no cuenta con litorales marítimos pero posee una flota marítima importante. La marina mercante Suiza (creada por decreto del gobierno federal en 1941) consta de 324 buques en 2004, de ellos 17 portan bandera nacional y 307 extranjera, realizando tráfico de altura y operando siempre en puertos extranjeros (véase cuadro 2).

Un dato curioso en el ámbito económico mundial, es que de los 25 países comerciales más importante sólo 3 no cuentan con flota marítima para responder a su comercio exterior, entre estos países se encuentra México, Austria e Irlanda situados en el lugar 14, 21 y 25 respectivamente (véase cuadro 3). Por otra parte sólo Japón, Hong Kong, Corea, Taiwan, Singapur, Rusia y Suiza cuentan con una flota capaz de movilizar más de lo que comercia a través de la vía marítima.

⁶Cárdenas Cedeno, Miguel A. La marina mercante mexicana, competitividad y apertura comercial: década de los 80's. Tesis. Economía. UNAM. 1991. Pág. 82.

Cuadro 3**Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2004)**

País/Territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	12.6	5.5
Alemania	8.8	6.9
China *	6.2	6.8
Japón	5.5	14
Francia	4.9	0.8
Reino Unido	4.3	3.1
Italia	3.7	1.6
Holanda	3.7	0.8
Canadá	3.2	0.7
Belgica	3.2	1
Hong Kong (China)	2.9	4.9
República de Corea	2.6	3.3
España	2.3	0.5
México	2.1	0
Taiwan provincia de china	1.9	2.8
Singapur	1.8	2.7
Federación de Rusia	1.5	1.8
Suiza	1.2	1.4
Malasia	1.2	1.2
Suecia	1.2	0.7
Austria	1.2	0
Tailandia	1.0	0.4
Australia	1.0	0.3
Brasil	0.9	0.7
Irlanda	0.9	0
Total	80.1	61.6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Organización Mundial del Comercio. Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

* Es significativo hacer referencia que de las 25 principales naciones comerciales, Japón es quien posee el mayor porcentaje de la flota mundial seguido por Alemania y China, no obstante, si a este último se le suma Hong Kong y Taiwan queda claro que China es el país con mayor porcentaje de flota mundial.

Todo indica que dentro del comercio mundial a través del transporte marítimo se ha creado una especie de oligopolio. Los 35 países dominan la mayor parte del mercado marítimo mientras que al resto no les queda más que solicitar los servicios de transporte por esta vía por que la mayoría de ellos no son capaces de movilizar su comercio exterior con su propia flota⁷.

⁷ Existen países que cuentan con una importante flota marítima mercante como es el caso de Alemania, Estados Unidos, Francia, Reino Unido entre otros pero a pesar de ello, sus buques no son capaces de movilizar su enorme comercio exterior, por lo que solicitan servicios marítimos de otros países.

El contar con una flota marítima no implica propiamente que movilice el comercio exterior de su país, existen casos en el que la flota marítima de un país moviliza un porcentaje pequeño de su comercio exterior o incluso nulo. “En casi todas las naciones la mayor parte del comercio exterior se mueve en buques extranjeros”⁸ como es el caso de Chile “la Compañía Sud Americana de Vapores genera 82.7% de su ingreso de fletes fuera de Chile, y mueve sólo 5.9 del comercio exterior chileno, casi nada de su comercio exterior (0.1%) es transportado con bandera chilena”⁹, pero la diferencia entre unos países y otros (los que cuenta con flota marítima y los que no cuenta) es que los primeros generan divisas por concepto de fletes mientras que los segundos sólo pagan fletes por los servicios sin tener remuneración alguna a través del transporte marítimo.

La esperanza de que los países sin flota creen una marina mercante nacional propia con buques de bandera nacional es prácticamente exigua, por las distintas barreras de entrada que tendrían que enfrentar una naviera naciente como sería la fijación de precio, tecnología, alianzas estratégicas entre otras, además de que carecen de un verdadero apoyo por parte de su gobierno.

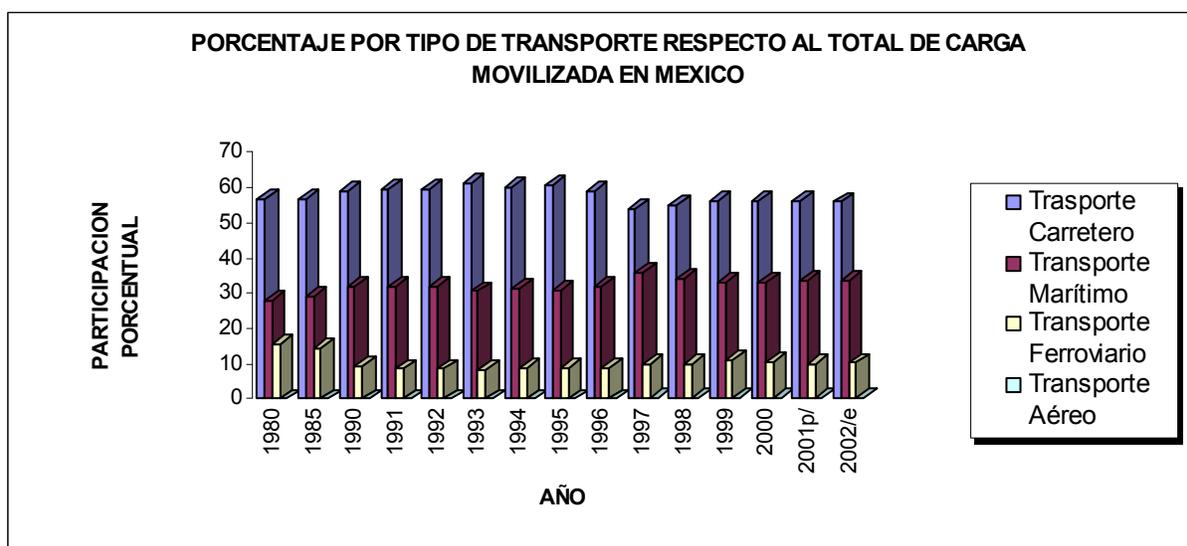
1.2 El transporte marítimo en el desarrollo económico de México.

A pesar de las condiciones geográficas con que cuenta el país, ubicado entre cuatro mares –el de Cortés, Pacífico, Golfo de México y Caribe-, la vía marítima no es el medio de transporte más utilizado para movilizar la carga de nuestro país (véase gráfica 1). La gráfica permite observar que el transporte preferido para movilizar la carga en México es el terrestre (carretero-ferroviario) que en conjunto transportan más del 65%, lo que quiere decir que el transporte marítimo sólo moviliza una tercio de la carga total, tomando en cuenta la vía aérea es prácticamente nula.

⁸ Apuntes de coyuntura. El transporte marítimo en los tiempos de la globalización. Revista Comercio Exterior, Vol. 54, núm. 8, agosto de 2004. Pág. 755.

¿Cómo no va ser preferido el terrestre si el país cuenta con puertos poco competitivos y carece de flota marítima de altura? A pesar de los esfuerzos por parte del gobierno en los puertos nacionales para captar mayores inversiones, incrementar su competitividad e incentivar el transporte marítimo en México como medio eficiente de transporte (como se vera más adelante en el capítulo 3), éste sigue sin crecer de acuerdo al porcentaje total de carga movilizada.

Gráfica 1



Fuente: Elaboración propia con base en el Segundo Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quezada.

p/ Cifras preliminares; e/ Cifras estimadas.

Por si fuera poco, el país no cuenta con una marina mercante nacional que le permita realizar su comercio a través del mar y la poca que tiene ha ido disminuyendo al grado de desaparecer (en el capítulo 2 se habla más al respecto), por lo que se ve sometido a pagar grandes cantidades de fletes y seguros marítimos a empresas navieras extranjeras. Esta situación entre otras causas (como la dependencia comercial de México ante Estados Unidos que se verá en el siguiente tema) ha provocado que de alguna u otra forma el grueso del comercio de México se realice por otras vías de transporte.

⁹ Apuntes de coyuntura. El transporte marítimo en los tiempos de la globalización. Revista Comercio Exterior, Vol. 54, núm. 8, agosto de 2004. Pág. 754.

De lo anterior surge la siguiente pregunta, ¿a cuanto asciende el gasto por concepto de fletes y seguros que paga el país por servicios de transporte marítimo?; la respuesta es confusa debido a que se ha manejado distintas cifras. Por una parte, “de acuerdo con datos oficiales la cifra es de 5,000 millones de dólares, la cámara Mexicana de Transporte Marítimo nos dice que es menos a los 6,000 millones, el especialista Alberto Amado Castro comenta que ronda los 15,000 millones, Juan Pablo Vega Arriaga, propietario de la empresa NAVEGA, mencionó que el país paga entre 8,000 y 10,000 millones de dólares al año”¹⁰, pero por otra parte se menciona de acuerdo a un informe de la SCT que “se ha pagado alrededor de 36,000 millones de dólares por concepto de fletes y seguros marítimos al extranjero”¹¹.

Sea cual sea la cifra, lo que es un hecho es que la balanza de pagos de nuestro país se ve deteriorada por estos gastos que se podrían ahorrar, si contáramos con una flota marítima que permitiera el transporte de nuestro comercio exterior.

De acuerdo a la Secretaria de Economía, “México cuenta con acceso seguro y preferencial a los mercados de 42 países en tres continentes”¹² más el de Japón que entro en vigor el 1ero de abril de 2005, pero lamentablemente el país está dejando escapar las oportunidades de la mayoría de estos mercados en parte por la falta de una flota mercante nacional.

El contar con una flota marítima mercante capaz de transportar las mercancías del país, aportaría grandes beneficios para el desarrollo de la economía aprovechando aún más las negociaciones comerciales. Algunos de esos beneficios serían los siguientes:

¹⁰ Benítez Ramírez, Claudia Yasmín. La marina mercante mexicana, retos y oportunidades dentro del proceso de globalización. Pág. 107.

¹¹ Salgado y Salgado, José E. el futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos. Ponencia, 2000, Pág. 12.

¹² México: Negociaciones Comerciales Internacionales. Publicado por la Secretaria de Economía, mayo de 2004. Pág. 1.

- Mejorar la balanza de pagos derivado del ahorro de divisas por concepto de fletes y pagos de seguros de la mercancía transportada;
- Generar divisas al país, a través de los buques nacionales que se alquilen para transportar el comercio exterior de otros países;
- Generar empleos, para la tripulación de barcos y mantenimiento de los mismos entre otros servicios;
- Mayor seguridad ante los conflictos internacionales, debido a que dependeríamos de nosotros mismos y no de extranjeros para movilizar nuestro comercio exterior;
- “Reducir en gran medida la dependencia económica. Ello nos permitiría negociar de una mejor manera la compraventa de productos necesarios para el desarrollo económico, además de que podemos colocar nuestros productos a precios más adecuados en el mercado mundial e imponer un precio a comodidad;
- Alcanzar la integración económica de una región, pues la marina mercante debe ser considerada como un elemento nodal para ello, y
- Fomentar las exportaciones, para evitar al mismo tiempo la fuga de divisas provocada por el pago de servicios de transporte marítimo a líneas extranjeras”¹³

Además, si consideramos que la congestión, la contaminación y los daños a las carreteras son externalidades negativas del traslado terrestre que se reducen si se transporta más carga por mar; y de que el envío por agua es, en muchos casos, más económico que el terrestre o el aéreo, reducir obstáculos para su utilización fomentaría la competitividad del comercio exterior y del transporte interno.

¹³ Salgado y Salgado, José Eusebio. El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. Revista Mexicana de Relaciones Internacionales. Vol. VIII, núm. 28, enero-marzo, 1982. Pág. 10.

Los beneficios son varios, pero para ello además de impulsar el desarrollo de una marina mercante nacional, es indispensable también contar con una adecuada red de terminales portuarias y de servicios terrestre, competitivos en precios y eficiencia conectando las zonas industriales y productivas con el mar, para de esta forma incentivar a los empresarios mexicanos a exportar e importar sus mercancías a través de los servicios marítimos.

1.3 La concentración del comercio de México con Estados Unidos.

El comercio exterior de México se encuentra ligado ampliamente al comercio de América del Norte. Esta situación no es un fenómeno nuevo, sin embargo, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se ha incrementado la dependencia comercial de nuestro país con el norte principalmente con Estados Unidos, “uno de los principales efectos que se derivan del TLCAN para México es la elevada concentración del comercio, ya que 90 por ciento de las exportaciones e importaciones se realizan con ambas naciones”¹⁴, de la cual Sólo Estados Unidos representa más del 80%.

La situación de tener como vecino al principal socio comercial del país con una frontera de 3000 Km., ha provocado la concentración de grandes inversiones en infraestructura principalmente en medios terrestres como rutas de transporte para el comercio exterior del país.

Desde la firma del TLCAN se esperaba un crecimiento en el comercio bilateral entre Estados Unidos y México, es por ello que se establecieron medidas en el transporte para permitir una mayor vinculación entre las dos regiones, no obstante estas medidas fueron orientadas principalmente al transporte terrestre. En lo fundamental el TLCAN estableció para el transporte terrestre:

a) Tres años después de la firma, o sea en 1995:

¹⁴ Gutiérrez, Elvia, Cae la productividad en empresas exportadoras; creció 2.8 por ciento anual hasta agosto. Artículo publicado en El Financiero, el jueves 17 de noviembre de 2005.

- México y EUA permitirán hacer entrega y recoger carga en sus estados fronterizos por empresas de autotransporte de la parte contraria.
 - México permitirá un 49% de inversión canadiense y estadounidense en empresas de autobús y de carga que proporcionen servicio internacional.
 - Estados Unidos permitirá la participación minoritaria de inversionistas mexicanos en empresas estadounidenses de servicio interno de carga y pasaje.
 - Los 3 países permitirán que las empresas de autobuses de cada uno de ellos inicien la prestación de servicios transfronterizos 3 años después de la entrada en vigor del Tratado.
- b) Seis años después de la entrada en vigor del Tratado, las partes permitirán al autotransporte de carga el acceso transfronterizo a todo el territorio nacional.
- c) Siete años después de la entrada en vigor del Tratado:
- México permitirá un porcentaje de 51% de inversión canadiense y estadounidense en compañías mexicanas de autobuses y camiones que presten servicios internacionales de carga. Estados Unidos eliminará la moratoria al otorgamiento de servicios para la operación en Estado Unidos de empresas de carga y pasaje con capital 100% mexicano.
- d) Diez años después de la entrada en vigor del Tratado:
- México permitirá un 100% de inversión extranjera en empresas de camiones de carga y autobuses.
 - Los países miembros no estarán obligados a eliminar restricciones a la inversión en transporte de carga interna.”¹⁵

¹⁵ Scheinvar, Isaac. Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México. Artículo publicado por la revista de la CEPALM, abril de 1999.

Independientemente de que se hayan cumplido o no estas medidas, lo que deja en evidencia es la importancia que se le ha otorgado al transporte terrestre como medio de intercambio, dejando en el olvido al transporte marítimo (en el capítulo 4 se abundará más sobre el olvido del transporte marítimo en el TLCAN) provocando que la vía marítima transporte prácticamente el mismo porcentaje que hace 10 años en la actualidad.

El comercio exterior de México que se realizó con Estados Unidos, en 2004 ascendió a poco más de 275 mil millones de dólares, de las mercancías transportadas tanto en exportaciones como en importaciones en su mayoría fueron transportadas a través de medios terrestres como ya es costumbres a través de los años (véase cuadro 4).

Cuadro 4

Comercio exterior de México con Estados Unidos según modo de transporte (Millones de dólares)

Año	Tipo de Transporte					Total
	Aéreo	Marítimo	Carretero	Ferroviano	Ductos	
1995	3,544	10,905	85,034	12,345	8,314	120,142
1996	4,438	14,620	101,933	17,540	9,447	147,978
1997	6,452	16,125	124,177	18,905	10,721	176,380
1998	9,547	15,603	144,916	18,497	7,697	196,260
1999	10,376	16,668	168,790	21,821	7,874	225,529
2000	14,756	23,610	193,246	28,456	14,866	274,934
2001	11,919	19,631	176,042	16,034	30,706	254,331
2002	9,048	20,580	173,855	18,592	52,380	247,454
2003	7,460	24,489	175,309	19,572	22,825	249,654
2004	7,461	28,954	193,523	22,712	22,700	275,349

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con base en datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional y Estadísticas, y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Banco de México, Secretaría de Economía y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (México, D.F.: varios años).

En 2004, la participación del transporte marítimo en el comercio total con Estados Unidos fue de 10.5%, mientras que la terrestre sin contar el transporte a través de ductos es de 78.8% pero contando el transporte de ductos supera el 86% del comercio con Estados Unidos. El transporte ferroviario transporta el 8% mientras que el aéreo tiene una participación marginal de apenas 2.7%.

El panorama del comercio exterior de México, indica que la importancia del transporte marítimo es mínima, por que se ha preferido realizar el intercambio comercial a través de otros medios de transporte como el carretero, ferroviario e incluso a través de ductos del cual no muchos países tienen el privilegio de contar con el.

Por todo lo dicho, la relación bilateral entre Estados Unidos y México y aún más con la entrada en vigor del TLCAN ha promovido una concentración comercial por parte de nuestro país con el vecino del norte, siendo el transporte terrestre el favorito por los empresarios nacionales para comerciar con ese país por encima del transporte marítimo que en la actualidad moviliza el 90% de las mercancías a nivel mundial. Esta situación va más allá de simplemente hablar de mercancías transportadas por un medio de transporte u otro ya que al no contar con una flota marítima, son las navieras extranjeras las beneficiadas del comercio que se realiza por vía marítima, las cuales cada vez más arriban al territorio derivado del crecimiento comercial de México y de la modernización que se ha logrado en algunos puertos.

1.4 Las empresas navieras extranjeras en México.

En el comercio internacional de diversos países las empresas navieras son clave para un eficiente desenvolvimiento comercial ya sean nacionales o extranjeras, al grado de que existe un gran número de empresas navieras arribando a los puertos de todo el mundo. En el caso de México a pesar de que sólo se mueve un tercio del comercio exterior por mar, los puertos son concurridos por un gran número de líneas navieras de arribo frecuente.

En 2004 los arribos frecuentes estuvieron a cargo de 82 líneas navieras, 4 de ellas mexicanas y el resto extranjeras, ofreciendo servicios marítimos desde puertos nacionales por ambos litorales a 344 destinos de 109 países y viceversa.

En el Golfo de México arribaron 74 líneas navieras a los 11 puertos que realizan tráfico de altura registrando un servicio promedio diario de 8.7 arribos. Los dos puertos más importantes, por el número de líneas navieras que arriban a sus muelles, son el de Veracruz con un total de 52, con 6.3 servicios diarios, y Altamira con 43 líneas navieras; después le siguen Tampico, Dos Bocas, Pajaritos, Cayo Arcas entre otros de menor importancia (véase mapa 1).

Mapa 1

Líneas navieras que prestan servicios en puertos mexicanos del Golfo de México

TOTAL DE PUERTOS: 11
TOTAL DE LINEAS NAVIERAS: 74
SERVICIO PROMEDIO DIARIO: 8.7

TAMPICO	19
ALTAMIRA	43
TUXPAN	8
VERACRUZ	52
COATZACOALCOS	7
DOS BOCAS	15
CAYO ARCAS	13
PAJARITOS	14
CD. DEL CARMEN	3
PROGRESO	7
PUERTO MORELOS	1



Fuente: Diagnóstico sobre la oferta de servicios de transporte marítimo de línea regular, entre México y el mundo, 2004. Publicación realizada por la SCT. Pág. 22.

Por otra parte, en el Océano Pacífico arribaron un total de 30 líneas navieras a los 7 puertos que realizan tráfico de altura, registrando un servicio promedio de 4.1. El puerto más importante fue el de Manzanillo arribando a sus muelles un total de 24

líneas navieras con 3.3 servicios diarios en promedio, todos los demás son de menor importancia de acuerdo al arribo de líneas (véase mapa 2).

El comercio por medio del transporte marítimo que tuvo México con América del Norte (la región comercial más importante para nuestro país), se realizó mediante 56 líneas navieras teniendo un servicio promedio diario de 6.3 y un promedio total mensual de 190 arribos. La línea naviera que tuvo mayores arribos fue Stolt Nielsen Transportation Group con 7.5 arribos al mes, seguido por 34 líneas que mantuvieron cada una 4.3 arribos al mes (véase cuadro 5).

Mapa 2
Líneas navieras que prestan servicios en puertos mexicanos del Océano Pacífico

TOTAL DE PUERTOS: 7
TOTAL DE LINEAS NAVIERAS: 30
SERVICIO PROMEDIO DIARIO: 4.1

ENSENADA	4
GUAYMAS	1
MAZATLAN	3
MANZANILLO	24
LAZARO CARDENAS	8
ACAPULCO	3
SALINA CRUZ	4



Fuente: Diagnóstico sobre la oferta de servicios de transporte marítimo de línea regular, entre México y el mundo, 2004. Publicación realizada por la SCT. Pág. 44.

Con el resto del continente (Centroamérica, Caribe y Sudamérica) el transporte marítimo estuvo a cargo de 48 líneas navieras teniendo un servicio promedio

diario de 5.8 y un promedio total de 173 arribos. La línea naviera Stolt Nielsen Transportation también registra el mayor número de arribos mensuales procedentes de Latinoamérica realizando arribos cada 4 días, seguido por 32 líneas que arribaron por lo menos una vez a la semana.

Cuadro 5

Servicios de líneas navieras entre México y el resto del mundo (América del norte, Centroamérica, Caribe, Sudamérica, África, Asia, Europa y Oceanía)

LINEA NAVIERA	AMERICA /N PROM. MENSUAL	AMERICA /L PROM. MENSUAL	AFRICA PROM. MENSUAL	ASIA PROM. MENSUAL	EUROPA PROM. MENSUAL	OCEANIA PROM. MENSUAL
ALIANCA	***	4.3	***	***	***	***
AMERICAN EAGLE TANKERS, INC	4.3	***	***	***	***	***
AMERICAN PRESIDENT LINES (APL)	***	4.3	***	4.3	***	***
ASOCIATED TRANSPORT LINE, L. L. C. (A T L)	1.0	1.0	***	***	***	***
AUSTRALIA NEW ZEALAND DIRECT LINE (ANZDL)	***	4.3	***	***	***	4.3
BLUE ANCHOR LINE	***	4.3	***	4.3	4.3	***
BOSS LINE (BRASILIAN OVERSEAS SHIPPING SERVICES)	***	1.0	***	***	***	***
BP AMOCO	4.3	***	***	***	***	***
CARIBE MARINEXPRESS LINES	***	***	***	***	4.3	***
CHEVRON TEXACO	4.3	***	***	***	***	***
CHINA SHIPPING	***	***	***	4.3	***	***
CIA. CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA (CCNI)	4.3	4.3	***	4.3	***	***
CIA. SUDAMERICANA DE VAPORES	4.3	5.3	***	4.3	***	***
CLEVE & ZONEN B. V.	***	***	4.3	4.3	4.3	4.3
CMA-CGM MEXICO, S. A. DE C. V.	4.3	6.3	4.3	4.3	4.3	4.3
COMPANHIA LIBRA DE NAVEGACAO	4.3	7.3	***	***	***	***
COMPANIA LATINOAMERICANA DE NAVEGACION S. A.	4.3	8.3	***	4.3	***	***
COMPAÑIA NAVIERA MINERA DEL GOLFO	2.0	***	***	***	***	***
COMPAÑIA TRANSATLANTICA ESPAÑOLA (CTE)	4.3	***	***	***	***	***
CONOCO PHILLIPS	4.3	***	***	***	***	***
CONTSHIP CONTAINER LINES	***	***	***	***	4.3	***
COSTA CONTAINER LINES	***	***	***	***	4.3	***
CROWLEY LINER SERVICE INC.	3.0	3.0	***	***	***	***
COSTA CONTAINER LINES	***	9.3	***	***	***	***
DEPPE LINE	4.3	***	***	***	4.3	***
E V E R G R E E N	4.3	***	***	***	4.3	***
EL PASO MARINE CORPORATION	4.3	9.3	***	***	***	***
EXXON-MOBIL CORPORATION / INTERNATIONAL M. T.	4.3	***	***	4.3	***	***
GLOBELINK	***	***	***	4.3	***	***
GULF AFRICA LINE, A. G.	1.0	***	1.0	***	***	***
H. STINNES LINIEN	***	2.0	***	***	2.0	***
HAMBURG SÜD SHIPPING GROUP	***	4.3	***	4.3	***	4.3
HANJIN SHIPPING LTD	4.3	5.3	***	4.3	***	***
HAPAG LLOYD	4.3	***	***	***	4.3	***
HMT-UNIVERSAL AFRICA LINE	1.0	1.0	1.0	1.0	***	***
HYDE SHIPPING CORPORATION	4.3	5.3	***	***	***	***

CAPÍTULO I. EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR VÍA MARÍTIMA.

IMC SHIPPING COMPANY	***	***	3.0	***	***	***
ITALIA DI NAVIGAZIONE-SOCIETA'PER AZIONI	***	2.5	2.5	2.5	2.5	***
K. LINE	***	5.3	***	4.3	***	***
LAURITZEN REEFERS	2.0	2.0	***	***	***	2.0
LYKES LINES	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	***
MAERSK SEALAND	4.3	5.3	4.3	4.3	4.3	4.3
MAGNA CHARTER LINE	***	6.3	***	4.3	4.3	***
MARATHON ASHLAND	1.0	***	***	***	***	***
MARUBA, S. C. A.	4.3	7.3	***	4.3	***	***
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)	***	8.3	4.3	4.3	4.3	4.3
MELBRIDGE CONTAINER LINE	***	***	***	***	2.0	***
MELFI MARINE CORPORATION	***	9.3	***	***	***	***
MERZARIO SPA	***	***	***	***	4.3	***
NETLINE	4.3	10.3	***	4.3	4.3	***
MONTEMAR	***	11.3	***	***	***	***
MP LINE	4.3	12.3	***	***	***	***
NAVESCO	2.0	2.0	***	***	***	***
NAVIERA ARMAMEX	3.0	3.0	***	***	***	***
NAVIERA YUCA PUMA, S. A. (PERUVIAN AMAZON LINE)	4.3	12.3	***	***	***	***
NIPPON YUSEN KAISHA LINE (NYK LINE)	4.3	13.3	***	4.3	***	***
NORDANA LINES	***	14.3	***	4.3	4.3	***
ODFJELL TANKERS US	2.0	***	***	***	2.0	***
ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL)	***	***	***	4.3	***	***
OSG SHIP	2.0	***	***	***	***	***
OVERSEAS MARINE SERVICES	1.0	1.0	***	***	***	***
P & O NEDLLOYD	2.0	2.0	***	2.0	2.0	2.0
PETRO-CANADA	1.0	***	***	***	***	***
PHOENIX BULK CARRIERS INC.	***	1.0	***	***	***	***
PMI TRADING LTD	1.0	***	***	***	1.0	***
PRINCESS LINE	***	4.3	***	4.3	4.3	***
SAFMARINE	4.3	***	4.3	***	***	***
SPLIETHOFF	2.0	2.0	***	***	2.0	***
STAR TANKERS INC.	4.3	4.3	***	***	***	***
STOLT NIELSEN TRANSPORTATION GROUP	7.5	7.5	***	***	***	***
T.M.M LINES	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	***
TABASCO OCEAN BRIDGE	4.3	***	***	***	***	***
TANKERSKA PLOVIDBA D.D.	4.3	***	***	***	***	***
TEEKAY SHIPPING	4.3	***	***	***	***	***
THE PREMCOR REFINING CO / PORT ARTHUR COKER	4.3	***	***	***	***	***
TOKO KAIUN KAISHA L. T. D.	1.0	***	***	1.0	***	***
TRANS SEA TRANSPORT INC.	1.0	***	***	1.0	1.0	***
TRIANGLE SHIPPING	4.3	***	***	***	***	***
TROPICAL SHIPPING	4.3	4.3	***	***	***	***
WALLENUS WILHELMSEM	2.5	***	***	***	2.5	***
WESTERN BULK CARRIER	2.0	2.0	***	2.0	2.0	***
ZIM CONTAINER LINES	4.3	4.3	4.3	***	***	***
ZIM CONTAINER SERVICE	3.0	3.0	***	***	***	***

Fuente: Elaboración propia con datos del diagnóstico sobre la oferta de servicios de transporte marítimo de línea regular, entre México y el mundo, 2004. Publicación realizada por la SCT

América /N: América del norte.

América /L: Centroamérica, Caribe y Sudamérica.

La relación marítima de México con África es de menos importancia que las anteriores, sólo 12 líneas navieras realizan arribos frecuentes a las costas del país, ejecutando un servicio promedio diario de 1.4 y un promedio total mensual de 42 arribos. Las líneas navieras Cleve & Zonen B. V., Cma-Cgm México, s. a. de c. v., Lykes Lines, Maersk Sealand, Mediterranean Shipping Company (msc), Safmarine, T.M.M Lines y Zim Container Lines registraron el mayor números de arribos mensuales con un promedio de 4.2 cada una, seguidos por otras cuatro líneas de menor importancia.

El intercambio comercial entre Asia y México en 2004 se realizó a través de 30 líneas navieras de servicio frecuente, efectuando un servicio promedio diario de 3.7 y un promedio total mensual de 112 arribos. De estas 30 líneas navieras, 24 mantuvieron un servicio importante con 4.3 arribos al mes mientras que las restantes mantuvieron un servicio menor. Con Europa el intercambio comercial se realizó por medio de 28 líneas navieras, realizando un servicio promedio diario de 3.2 y un promedio total mensual de 96 arribos. Del total 18 líneas mantuvieron un servicio de 4.3 arribos al mes y 10 fueron de importancia menor.

Finalmente, el comercio entre Oceanía y México se realizó a través de 8 líneas navieras, realizando un servicio promedio diario de 1 y un promedio total mensual de 30 arribos. De estas líneas 8 líneas navieras, 6 mantuvieron los servicios más importantes con 4.3 arribos al mes.

Es importante destacar que la frecuencia con que estas embarcaciones tocan nuestros puertos beneficia el comercio exterior del país (si no lo hiciera, el comercio de México estaría aún más concentrado en la economía estadounidense), generando mayor competencia entre líneas navieras internacionales y en consecuencia menores costos.

Ante el entorno en que gira el comercio exterior de México en base a líneas navieras extranjeras, no queda más que afirmar que el transporte marítimo del

comercio exterior de México está controlado por navieras de países extranjeros y, todo parece ser que al menos en un futuro inmediato la situación seguirá de la misma manera al no existir apoyo del gobierno al tráfico de altura en nuestro país como se verá en el siguiente capítulo.

En conclusión, el transporte marítimo a nivel mundial es un medio eficiente para el desenvolvimiento comercial transportando grandes volúmenes de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados, sin embargo, son unos cuantos países los que han reconocido su valor estratégico apoyando a sus flota mercantes por medio de subsidios, incentivos fiscales y reserva de carga lo que ha permitido el desarrollo y modernización de sus flotas a su vez de ser competitivos en el entorno mundial del transporte marítimo. En el caso de México el transporte marítimo no es un medio trascendental para el desenvolvimiento comercial con el exterior debido a la concentración comercial con Estado Unidos, por lo que resulta natural por las condiciones geográficas de la frontera que el grueso del comercio se realice por los medios de transporte terrestre. Sin embargo, si se busca diversificar el comercio exterior del país (con países de Sudamérica, Asia y Europa) será indispensable contar con una flota mercante a fin de no quedar subordinado a los servicios de líneas extranjeras, como lo han hecho hasta hoy, con la parte proporcional que se transporta por vía marítima.

CAPÍTULO II

LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

2.1 Los orígenes de la marina en México.

El transporte marítimo, desde tiempos remotos ha sido por excelencia el enlace del comercio internacional a nivel mundial. Existe evidencia de que hace 3 mil años los humanos ya utilizaban la navegación como transporte de manera rudimentaria y básicamente de manera costera. Para el caso de México se remontan a las civilizaciones prehispánicas que abundaron en el territorio de Mesoamérica, es decir, el área que engloba el actual México y casi todo Centroamérica.¹

En la época prehispánica se practicaba una incipiente navegación por ríos, lagunas y mares del Golfo de México, Océano Pacífico y el Caribe entre las civilizaciones más importantes que se desarrollaron en la región como son las culturas Olmeca, Maya y la Mexica. Las civilizaciones diseñaron mecanismos que les permitieron el transporte marítimo de personas y mercancías como lo eran las canoas, llamadas también acal o acalle que no es más que una embarcación ligera y estrecha elaborada mediante un trozo de madera ahuecado que normalmente era el nacaztli o el cedro. La canoa no contaba con grandes avances tecnológicos pero se fue perfeccionando conforme a las necesidades de las civilizaciones, a manera de ser utilizado para la pesca y medio de transporte de

¹ El término Mesoamérica se refiere tanto a las culturas que existían antes de que arribaran los europeos como a la región en la que se desarrollaron, que incluía los actuales territorios de México, Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

mercancías² principalmente, aunque se sabe que fue utilizada para la práctica de deportes³ y como medio de dominio⁴. En el disco de oro extraído del cenote sagrado de Chichén – Itza se muestra un combate entre balsas mayas y toltecas, en donde se ha querido adivinar la traza de una vela que de ninguna manera aparece con claridad (véase imagen 1).

Imagen 1

Disco de oro encontrado en Chichén - Itzá



Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 265.

² El comercio marítimo entre Mesoamérica prehispánica perduró gracias a la existencia de “puertos comerciales” los cuales existían en las distintas civilizaciones costeras y que tenían la función de servir como punto de reunión para el intercambio de mercancía procedentes de otros pueblos. En el siguiente capítulo se señala alguno de los puertos existentes durante la época.

³ Los Mexicas o Aztecas practicaban lo que es el *acal-ilhuítl* un deporte el cual es comparable con las regatas modernas. Se celebraba anualmente al aproximarse la fiesta a los dioses del agua y consiste en buscar al los hombres más diestros con la canoa para conducir el *acalli azul* que porta las ofrendas a Tláloc. Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 35.

⁴ Más adelante hubo que usar mayores barcas en conquistar las ciudades de las orillas de los lagos, en transportar los soldados que iban a las conquistas distantes, en tener siempre a raya a los pueblos pescadores de aquellos litorales. Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 35. Pág. 35

La navegación fue importante para las civilizaciones, pero cabe resaltar que “las naciones indígenas no crean y menos sostienen una tradición marítima como la de otros pueblos históricos del Mediterráneo, del Atlántico o del Pacífico; sus embarcaciones no rebasaban ni por técnica ni por tamaño a lo que entendemos por canoas”⁵.

En Mesoamérica el transporte marítimo se desarrolló a través de tráfico de cabotaje pero nunca existió el de altura a pesar de la posibilidad de haber usado la vela como medio de impulso. El movimiento marítimo que se realizaba era a través de diversas rutas meramente costeras recorriendo las costas del Golfo de México hasta Centro América por el océano Atlántico y desde el centro de México hasta los mercados de Centro y Sudamérica en el océano Pacífico. Por otra parte, el tráfico de altura no se pudo haber realizado por la sencilla razón de que las embarcaciones eran pequeñas y vulnerables al mar abierto. En una entrevista con Roberto Bustamante Ahumada, miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, al cuestionarle sobre el posible tráfico de altura en la época prehispánica mencionó: “estoy absolutamente convencido de que estas civilizaciones no desarrollaron el tráfico de altura porque no existen testimonios, códices o pergaminos que demuestren que se haya realizado”.

Existe un argumento de Bernal Díaz del Castillo que trata de afirmar el conocimiento y utilización de la vela por parte de las civilizaciones prehispánicas. A su llegada a la península de Yucatán, poco tiempo después del descubrimiento de América, relata “vimos venir diez canoas muy grandes, que se dicen piraguas, llenas de indios naturales de aquella población, y venían a remo y vela”⁶. Cabe recordar que el uso de la vela tiene antecedentes desde por lo menos el año 1000 A.C. en civilizaciones como la egipcia, los cretenses, fenicios y los griegos. Pero

⁵ Carlos Bosch Garcia. México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre. Capítulo I, Pág.

⁶ Bernal Díaz del Castillo. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España, Págs. 17-18.

desde luego ello no quiere decir que las civilizaciones prehispánicas la hayan conocido.

A partir del descubrimiento de América en octubre de 1492 y en los años sucesivos, el desarrollo de las civilizaciones prehispánicas cambió, es decir, el descubrimiento trajo consigo la conquista de las civilizaciones no sólo de Mesoamérica sino de todo el continente, además del impulso hacia el desarrollo del transporte marítimo que permitió el comercio trasatlántico y sobre todo el descubrimiento por parte de los europeos de nuevas rutas marítimas hacia el oriente.

A raíz del descubrimiento de América en el siglo XV pero aún más al establecerse el imperio hispánico en el territorio nacional, la región vio un enorme crecimiento del transporte marítimo al ser el único medio de comunicación para el comercio entre la metrópoli y las colonias. El comercio entre España y las tierras recién descubiertas floreció por el interés de la corona hispánica hacia los metales preciosos que yacían en este territorio. A cambio de los metales preciosos, las Indias (la población española que vivía en las colonias americanas) recibían de la Península los productos esenciales para su supervivencia.

La formalización del comercio de España con sus colonias comenzó con la expedición de las cédulas reales de 1509, 1514, 1531 y 1535, que legitimaban el monopolio mercantil de ésta con los territorios recientemente conquistados. Las colonias estaban sometidas a un control muy estricto que favorecía a España.

Para tal efecto y de forma administrativa se crearon el “Consejo de Indias”⁷ y “la Casa de Contratación de Sevilla”⁸ con el propósito de controlar y fiscalizar la

⁷ Consejo de Indias, órgano consultivo perteneciente al sistema de consejos de la Monarquía Hispánica, creado en 1524 para atender los temas relacionados con el gobierno de los territorios españoles en América, cuyo funcionamiento duró hasta que, en 1834, resultó definitivamente suprimido.

⁸ La Casa de Contratación de Sevilla no es más que una casa de comercio: centro para fomentar el trato de la corona con las indias, recoge en sus almacenes mercancías y abastos navales de toda clase, requeridos por el tráfico americano, y recibe en ellos todo lo que se trae en cambio a España; sus funcionarios se mantienen en

navegación y el comercio entre España y las Indias, recurriendo para ellos a prácticas proteccionistas e impidiendo cualquier posibilidad de desarrollo económico y social de las colonias. “El Rey Felipe II emitió el 11 de enero de 1593 la Real Cedula en la que se prohibía mantener cualquier tipo de comercio con los países meridionales y el resto del mundo. El transporte oceánico de las mercancías, se confió exclusivamente a las flotas españolas, que eran dos: una para la Nueva España y otra para Tierra Firme o Perú”⁹.

Durante el siglo XVI se trazaron básicamente 2 rutas comerciales para la Nueva España, por una parte la ruta entre la Nueva España y Perú y por otra la ruta comercial que iba desde la Metrópoli hasta Filipinas atravesando por los puertos de Acapulco y Veracruz.

El comercio de las regiones meridionales (Nueva España-Perú) se atribuye a Hernán Cortés aunque en un principio fueron poco productivas para el desenvolvimiento comercial. El deseo de crear una zona comercial entre estas regiones motivo a otros aventureros a desarrollarla y, en 1539 empieza haber una mayor comunicación pero no es hasta finales de la década de 1540 cuando el comercio marítimo crece de manera importante, “muchos buques propiedad tanto de mexicanos cuanto de peruanos y centroamericanos, mantienen el comercio mediante una serie de viajes anuales”¹⁰. El comercio realizado entre estas dos regiones meridionales era básicamente de Perú de textiles, estambres, zapatos, colorantes, muebles y artículos domésticos además de herramientas, artículos de piel, libros y esclavos negros, etc. A cambio México recibía sobre todo plata, piel de crías de animales además de mercurio y vino. De esta manera se dice que “Los

correspondencia con los factores reales de las colonias, para estudiar con atención esmerada las necesidades de los nuevos establecimientos, las cosas más propias para embarque, y los bajes convenientes. Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 91.

⁹ Bravo Ugarte, José. Historia de México. La Nueva España. T. II. Edit.jus. Pág. 180.

¹⁰ Woodrow Borah. Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI. Pág. 55.

años de 1550 a quizás 1585 señalan el pleno desarrollo de dicho comercio primitivo y navegación de mercantes entre México y Perú”¹¹.

Por otra parte, en noviembre de 1564 se inicio una exploración en los mares del pacífico mediante una armada dirigida por Miguel López de Legazpi a lado del hábil navegante y cosmógrafo Andrés Urdaneta. El resultado de la exploración fue el descubrimiento de las Filipinas dando paso a “uno de los hechos más significativos en la historia de la marítima de la Nueva España, es decir, el trazo de la primera ruta comercial entre América y el Lejano Oriente”¹².

La Nueva España se convirtió en el puente comercial entre Europa y Asia durante los años del período colonial. Entre dos y cuatro veces al año los galeones españoles zarpaban de Veracruz hacia España con la mercancía oriental que llegaba a las costas de Acapulco en las célebres naos de China, es decir, los grandes buques que hacían la travesía desde el puerto de Manila en Filipinas. “El sistema comercial funcionaba de tal modo que México y Filipinas no representaban más que estaciones en el largo camino entre China y España”¹³. Sin embargo, gran parte de las mercancías procedentes de Asia se quedaban en la Nueva España e incluso algunos pasaban al Perú.

Entre 1570 y 1620 el intercambio comercial entre España, la Nueva España y Asia tuvo sin lugar a duda su mayor auge, alcanzando su máximo nivel durante las primeras décadas del siglo XVII, sin embargo desde mediados del siglo XVII, el transcurso del siglo XVIII y principios del siglo XIX el comercio entre estas regiones fue declinando paulatinamente.

¹¹ Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 131.

¹² Salgado, Salgado, José E. El desarrollo de la Marina Mercante mexicana y sus problemas internos e internacionales, Tesis, FCPyS, UNAM, 1967, Pág. 3.

¹³ Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 154.

El tráfico comercial creció de tal forma entre la península ibérica, la Nueva España y Asia que el volumen de mercancías procedentes de Asia era enorme para esos tiempos a tal grado que “Felipe II ordenó restringir el volumen de la carga comercial para limitar las mercancías no filipinas, los llamados (productos de la China), procurando así evitar daños al comercio español”¹⁴. El comercio de mercancías era el siguiente: “de Acapulco se enviaba plata (en barras o monedas), cochinilla para tintes, semillas, camote, tabaco, garbanzo, chocolate y cacao, sandía, vid e higueras de la Nueva España; barricas de vino y aceite de oliva de España. Desde Manila salían: de China, telas y objetos de seda (calcetas y pañuelos hasta colchas y manteles), alfombras persas de Medio Oriente; piezas de algodón de la India; de China, Conchinchina y de Japón salían abanicos, cajoneras, arcones, cofres y joyeros laqueados, peines y cascabeles, biombos, escribanías y porcelanas. De las islas Molucas, Java y Ceylan, los marinos traían especias, principalmente clavo de olor, pimienta y canela. Otros productos que proveía Oriente eran: lana de camello, cera, marfil labrado o tallado -de figuras religiosas-, bejucos para cestas, jade, ámbar, piedras preciosas, madera y corcho, nácar y conchas de madreperla, fierro, estaño, pólvora, frutas de China, entre otros”¹⁵.

La evolución del comercio marítimo en la Nueva España desarrolló centros comerciales como lo fue la feria de Acapulco, la feria de Xalapa y, desde principios del siglo XVIII, el Parián de la Plaza Mayor de la ciudad de México. Estas ferias atraían a los comerciantes de la Nueva España y de otros puntos del continente para intercambiar todo tipo de mercancías que llegaban desde España y Asia.

El descenso de la actividad comercial se inicia a mediados del siglo XVII como consecuencia de que los españoles vieron afectados sus intereses comerciales, al estarse desarrollando un comercio cada vez más con productos asiáticos y de la

¹⁴ Historia de la aduana en México en los años 1500.

http://www.aduanas.sat.gob.mx/webadunet/aga.aspx?Q=Historia_1500

¹⁵ Salvador Rueda Smithers. La Nao de China, riqueza a contracorriente en *Arqueología mexicana* Vol. VI, Núm. 33, septiembre – noviembre, 1998.

Nueva España. El Rey Felipe III al darse cuenta de una posible independencia económica de la Nueva España, se vio en la necesidad de frenar el comercio entre la Nueva España y Asia por las constantes presiones de los comerciantes españoles. Una de las medidas para frenar el comercio fue a través de un impuesto denominado almojarifazgo.¹⁶

En el transcurso del siglo XVIII la actividad comercial continuo con su declive a pesar del resurgimiento del interés español por incrementar la actividad comercial con La Nueva España y Asia. La corona española trato de impulsar el comercio mediante la eliminación del almojarifazgo y la apertura comercial a 14 puertos peninsulares y 35 americanos al comercio exterior. Hasta entonces los únicos puertos que mantenían un comercio trasatlántico eran Cádiz y Sevilla en España, Veracruz y Acapulco en la Nueva España y Manila en las Filipinas. Sin embargo, los sucesivos enfrentamientos de España con Inglaterra y Francia durante el siglo XVIII y principios del XIX aunado a la independencia mexicana propiciaron el declive total del dominio comercial español en la Nueva España.

En la Nueva España se hizo necesario el levantamiento de astilleros para la fabricación de barcos que, en un primer momento, sirvieron para la exploración de los litorales del nuevo continente y posteriormente para fomentar el comercio trasatlántico.

Cabe resaltar que los primeros barcos construidos en el continente americano fueron bélicos con el objetivo de atacar a Tenochtitlan. Después de varios ataques fallidos de los españoles encabezados por Hernán Cortés para conquistar la ciudad de Tenochtitlan, se les ocurrió la idea de atacar por los canales que rodeaban a la ciudad, regresaron por sus barcos con los que habían llegado al continente, los desarmaron y los arrastraron hasta la meseta de Anáhuac en donde los volvieron a construir para atacar nuevamente a la majestuosa ciudad

¹⁶ Almojarifazgo fue un impuesto establecido por la corona española del 10% del valor de la carga total del barco.

prehispánica, esta vez con éxito. Posteriormente se iniciaron la construcción de diversos astilleros en distintos sitios de la Nueva España con el objetivo de fabricar barcos de exploración, guerra y comerciales (véase cuadro 6).

En el litoral Pacífico los astilleros evolucionaron por la necesidad inminente de barcos que tenían las armadas y expediciones que zarparon a reconocer el litoral del continente americano. Por otra parte, en el litoral del Golfo de México no se desarrollaron grandes astilleros ya que los barcos procedían de los astillero españoles y de los habitados en Cuba, de donde zarpaban las expediciones destinadas a explorar el Golfo de México y las costas surorientales de América.

Cuadro 6

Principales astilleros construidos durante la Colonia.

- Astillero construido en las playas de Zacatula Michoacán construido en 1522. Este es el primer astillero construido sobre las costas continentales del mar del Sur, es decir, el océano pacífico, en donde habrían de armarse los barcos: dos carabelas medianas y dos bergantines, destinados a explorar las costas recién descubiertas.
- Astillero construido en Acapulco levantado en 1529. En el cual fueron botados los bergantines San Marcos y San Gabriel en los que, en 1532, Diego Hurtado de Mendoza se hizo a la vela para recorrer las costas hacia el norte del astillero.
- Astillero construido en las costas de Tehuantepec conocido como “Astillero del Carbón” levantado en 1533. Este astillero estaba ubicado en las playas de Huatulco, cerca del Puerto Ángel, ahí se botaron dos navíos: La Concepción y San Lázaro, en los que el conquistador partió a buscar a Diego Hurtado de Mendoza que se había perdido en las costas del norte muy cerca de Sinaloa.
- Astillero construido en Santiago hoy conocido como Manzanillo levantado en 1559. En este astillero se llevo a cabo la construcción de cinco barcos destinados a zarpar rumbo a la conquista de las islas de Filipinas.
- Astillero San Román establecido en Campeche, construido entre 1583 y 1585. en este astillero se boto el buque San Francisco que significaría el inicio oficial de las construcciones navales en las costas orientales de la Nueva España. Durante muchos años, el astillero de Campeche se distinguió por la calidad de sus embarcaciones.
- Astillero establecido en el río Grande o Santiago. Antes de terminar los primeros barcos, el astillero se traslado a San Blas y en agosto de 1767 quedó terminado el primer buque, el San Carlos y muy poco después la goleta Príncipe. Años más tarde, se convertiría en uno de los más importantes bastiones de la armada española en el Pacífico.

Fuente: Elaboración propia con base en Auver un Astillero Mexicano. Astilleros unidos de Veracruz SA. De CV. San Juan de Ulúa, Veracruz.

“Los astilleros comenzaron a decaer en la Nueva España en el siglo XVIII como consecuencia de diversas disposiciones de tipo político y económico dictadas en España respecto a sus colonias en América”¹⁷. Se dejaron de construir barcos mercantes y esto significó una notable disminución en la producción de los astilleros más importantes y el cierre definitivo de otros. Por lo tanto, los astilleros que quedaron, únicamente se dedicaron a fabricar barcos de guerra y aquellos destinados a explorar nuevos territorios, así como someter indios yanquis en el norte de la Nueva España.

Bajo la influencia de los españoles radicados en México, el país prospero en el campo de la cultura marítima, que ya se había iniciado en las culturas prehispánicas pero de manera insipiente. Sin embargo, más de dos siglos de limitaciones al tráfico marítimo entre los distintos reinos de tierra firme, acostumbró a los comerciantes a las conductas terrestres “La Nueva España se fincó en la agricultura y en la minería, lo cual propicio a la concentración de la población en el altiplano del macizo continental, y las costas, a excepción de algunas pequeñas regiones, cada día quedaban más despobladas”¹⁸.

Paralelamente a la creación de astilleros durante la Colonia, fue necesaria la localización de zonas costeras que funcionaran a modo de puertos marítimos para el desenvolvimiento del comercio del país con la península ibérica. El desarrollo y funcionamiento de los puertos se analizara a fondo en el capítulo 3.

En conclusión, el transporte marítimo durante la época prehispánica fue muy pobre al grado de que sólo se desarrollaron pequeñas canoas para el tráfico fluvial, costero y lacustre para servicios comerciales, deportivos e incluso bélicos. La llegada de los europeos al continente americano marco un cambio rotundo de lo que se conocía como transporte marítimo, al llegar con barcos de mayores dimensiones arrastrados por velas y capaces de realizar tráfico de altura. El

¹⁷ García Arroyo, Raziel. Las construcciones navales en México (Breve Reseña) Pág. 38.

¹⁸ García Arroyo, Raziel. Las construcciones navales en México (Breve Reseña) Pág. 39.

descubrimiento de un nuevo continente y de extensos territorios inexplorados, obligo a los españoles a establecer astilleros en la Nueva España para la construcción de barcos, en un principio les permitió la exploración del continente recién descubierto pero posteriormente sirvieron para la construcción de barcos mercantes.

La Nueva España llego a tener un auge comercial nunca antes visto en el territorio gracias al comercio transítmico que se realizaba a través de los medios marítimos, sin embargo, como el transporte marítimo era pieza fundamental para el desarrollo comercial se encontraba totalmente controlado por los españoles, desplazando a los nativo de la zona a regiones del altiplano empleándolos en la agricultura, ganadería, minería etc. Por tanto, a pesar del enorme tráfico marítimo que se realizaba en la Nueva España, los indígenas de la zona no contaban con una cultura marítima y ello se vería reflejado años después de su independencia.

2.2 La evolución de la marina mexicana a partir de la independencia.

Al triunfo de la Independencia de México, toda actividad marítima se paralizó casi de manera total como consecuencia de cinco grandes problemas que atravesaba el país reciente emergido:

1. El gobierno recién formado tuvo como objetivo principal restaurar la economía dejando a un lado la actividad marítima, la cual fue aprovechada por países más desarrollados. "México al romper su vinculación con la península y carecer de marina mercante y agentes comerciales experimentados, queda a merced de las potencias económicas más agresivas, las cuales, por presiones o por medio de contrabando se introducen en sus mercados, compitiendo ventajosamente con los pocos productos de manufactura locales imponiendo nuevamente, como en los tiempos del virreinato, las bases de intercambio:

artículos manufacturados a cambio de metales preciosos y productos agrícolas primarios”¹⁹.

2. Los astilleros creados durante la colonia fueron destruidos, y con ellos se paralizó la fabricación de barcos. “Cómo todos los astilleros y barcos eran de propiedad española, las instalaciones fueron quemadas y destruidas por sus dueños mientras que los buques, tanto comerciales como expedicionarios, dejaron de tocar costas mexicanas ocasionando la paralización del comercio de la nación; recién liberada y la construcción de barcos quedó paralizada a pesar de las necesidades navales muy apremiantes.”²⁰ Los constructores de buques, peninsulares todos ellos, en su mayoría abandonaron el país por lo que México quedó prácticamente sin astilleros y sin técnicos que pudieran rehacer en corto tiempo esa industria. “Sólo Campeche logró conservar buena parte de ellos y de su mano de obra para continuar esa actividad, aun cuando dedicado a buques menores. En Tlacotalpan y en San Blas poco fue lo que pudo seguir construyendo”²¹

3. México contaba con pocos barcos pero ninguno para el transporte de mercancías. El gobierno de México contaba con pocos barcos, como consecuencia de que durante la lucha de independencia los insurgentes se apoderaron de barcos españoles. Estos barcos se destinaron a crear una marina militar que vigilara las costas para evitar cualquier intento de reconquista por parte de los españoles. No obstante, los problemas políticos del país con el extranjero (La Guerra con Texas en 1836 y con Francia entre 1838-1839), acabaron por consumir la escasa marina bélica y destruir en dos ocasiones el puerto más importante del país que era Veracruz.

¹⁹ Enrique Florescano y María del Rosario Lanzagorta. Política económica. Antecedentes y consecuencias. En: La economía mexicana en la época de Juárez, Pág. 77.

²⁰ Auver un Astillero Mexicano. Astilleros Unidos de Veracruz SA.deCV. San Juan de Ulúa, Veracruz. Pág. 21.

²¹ Auver un Astillero Mexicano. Astilleros Unidos de Veracruz SA. De CV. San Juan de Ulúa, Veracruz. Pág. 39.

4. El país no contaba con escuelas náuticas que permitiera la generación tanto de marinos como de capitanes. México necesitaba planteles donde se formen profesionales mexicanos de nacimiento en materia de marina, con el objetivo de que ocupen los puestos de mando y sustituyan a los capitanes, los cuales en su mayoría eran peninsulares. En 1771 nace la idea de crear una escuela náutica en la ciudad de Campeche pero lamentablemente el proyecto fracasa. Los problemas políticos, sociales y económicos del México independiente generan que la educación náutica se realice de manera impropia. Pese a esto hasta finales del siglo XIX se crearon las escuelas náuticas de Campeche en el estado de Campeche, y Mazatlán en el estado de Sinaloa. Estas escuelas contribuyen a que por primera vez se haga diferencia entre la enseñanza para la marina mercante y la marina de guerra.

5. La herencia portuaria fue prácticamente nula, debido a que los españoles sólo dejaron una incipiente infraestructura en el puerto de Veracruz. En el siguiente capítulo se hablará más sobre este tema.

Desde la Independencia y todo el siglo XIX, el comercio marítimo en México estuvo a merced de navieras extranjeras. Las necesidades comerciales empezaron a crecer conllevando la necesidad de exportar e importar mercancías, sin embargo, el país no era capaz de movilizarlas por lo que las empresas estadounidenses y europeas (principalmente buques ingleses y en menor medida franceses) aprovecharon para ofrecer los servicios y obtener ganancias.

Los años restantes del siglo XIX se avanzó poco en materia marítima, surgieron algunos intentos esporádicos por algunos gobernantes pero en su gran mayoría sin resultados positivos, ya que ningún gobierno otorgó la suficiente prioridad a la creación y fortalecimiento de una marina mercante nacional. A continuación se citan algunos de esos gobiernos:

Antonio López de Santa Anna promovió la creación del Acta de navegación y el transporte de mercancías por medio de buques nacionales pero los resultados fueron exiguos si no es que inexistentes. En enero 1854 se expide el Acta de Navegación con el objetivo de desarrollar la marina mercante mediante “cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales; reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas órdenes para reservar el tráfico de cabotaje a los buques mexicanos”²². Por otra parte, en enero de 1856 Santa Anna decide asignar premios a los buques nacionales que transporten mercancía extranjera a los puertos nacionales. Los premios consistieron “en la asignación de cuatro pesos por cada una de las toneladas medidas, si el buque es de más de 80 toneladas, y de ocho pesos si es mayor a las 100 toneladas”²³.

El emperador Maximiliano de Hamburgo, quien alcanzara los grados de Contralmirante y Comandante General en su país de origen, promovió el transporte marítimo con la promulgación de una legislación. Entre los temas que incluía la legislación se encuentra la construcción de buques y decretos para conceder primas a los navíos nacionales que realizaran tráfico de altura. La legislación fue suspendida a la caída del imperio, esto no quiere decir que por ello no se haya desarrollado una flota marítima competitiva pues hay que recordar que la situación económica difícilmente lo permitiría.

El General Porfirio Díaz, reconoció que la marina mercante es fundamental para el desarrollo de un país y que en México este sector se encontraba en un estado desfavorable, por ello promovió la creación de escuelas náuticas, compañías navieras e infraestructura portuaria (en el capítulo 3 se hablará sobre las obras portuarias realizadas en el porfiriato). En marzo de 1880 Porfirio Díaz emitió el decreto por el cual se crearon las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán, posteriormente en 1887, se centra en la iniciativa de fundación de la Escuela

²² Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993). 1992, pág. 10.

²³ J. Sierra, Carlos y Martínez Vera, Rogelio. Op. cit., Pág. 130.

Naval Militar de Veracruz y, finalmente el 9 de abril de 1896, decreta la creación de una Escuela Teórica – Práctica de Maquinistas Navales con el objetivo de atender los servicios de las navieras de guerra y mercante.

Por otra parte, las compañías navieras que se crearon durante el porfiriato fueron las siguientes:

- Compañía Trasatlántica Mexicana en 1882;
- Compañía Mexicana de Navegación en 1884; y
- Compañía Naviera del Pacífico.

La primera compañía estuvo funcionando sólo unos cuantos años, sin embargo, las dos últimas funcionaron prácticamente durante todo el porfiriato.

No cabe duda que durante el porfiriato hubo un pequeño impulso hacia la marina mercante, suficiente para considerarlo el mejor momento en materia de transporte marítimo, sin embargo, poco es lo que se realizó en el transcurso del siglo XX.

La Revolución Mexicana provocó el total estancamiento de la marina mercante derivado de los siguientes acontecimientos:

1. Los buques de la marina mercante fueron destinados para reforzar la marina bélica con el objetivo de movilizar las tropas;
2. Se detuvo la construcción de puertos, y
3. La intervención norteamericana de 1914 destruyó las obras portuarias del Golfo de México y los buques mexicanos encontrados en la zona pasaron a propiedad estadounidense.

Durante los primeros años de la posrevolución, el comportamiento de la marina mercante no fue muy diferente a lo sucedido en los primeros años de la independencia mexicana, es decir, se carecía de embarcaciones y los pocos

puertos se encontraban deteriorados, sin embargo, por otra parte se empezaron a generar cambios como la Reforma a la Constitución, la separación del Departamento de la Marina Mercante de la Secretaria de Guerra y la Expropiación Petrolera que de alguna u otra forma, favorecieron al desarrollo de la marina mercante y dando paso a un periodo contemporáneo en donde se caracteriza por su estabilidad política, el desarrollo sexenal de obras portuarias y la adquisiciones de buques para el transporte marítimo nacional. A pesar de todo ello y antes de hacer referencia a cada uno de los sexenios es preciso mencionar, que en ninguno de ellos se ha otorgado prioridad para el desarrollo de la marina mercante y ello se ve reflejado en la escasa flota mercante que se tiene en la actualidad (en el siguiente tema, se abundará más sobre la situación actual de la marina mercante).

Con la llegada de Venustiano Carranza a la presidencia de México, surgen dos hechos que vale la pena mencionar referente al desarrollo de la marina mercante. El primer de ellos es que se decretó la reinstalación de las capitanías de puertos; y el segundo y más importantes es la reforma de La Constitución de 1857 que dio paso a La Constitución de 1917.

En dicha reforma, se estableció en el artículo 32 que “indispensablemente se necesita ser mexicano por nacimiento para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista de los buques mercantes mexicanos, debiendo serlo también, las dos terceras partes de la tripulación”²⁴. La modificación a éste artículo trajo como consecuencia que en junio de 1917 capitanes nacionales tomaran posesión de las escasas embarcaciones de la marina mercante mexicana en cumplimiento a dicho artículo.

En el mismo año se publica el 25 de diciembre la Ley de Secretarías de Estado en la cual se anuncia “la separación del Departamento de Marina Mercante de la

²⁴ Véase Documento número 68 del Tomo II de texto Semblanza marítima, referente al dictamen de la Primera Comisión de la Constitución de la 46ª. Sesión, sobre le artículo 32.

Secretaría de Guerra y Marina, pasando a la de Comunicaciones y Obras Públicas donde se estableció la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante que incluía todo lo correspondiente al ámbito marítimo”²⁵. A todo esto también se debe añadir que el 6 de febrero de 1919 se celebró la inauguración de la Escuela de Comercio y Náutica de Veracruz con el objetivo de prepara a la gente del mar.

A pesar de lo poco o mucho que hayan realizado los gobiernos de México hasta entonces, el desarrollo de la marina mercante era pobre tanto en infraestructura portuaria como en embarcaciones y es por ello que en 1935, “el presidente Lázaro Cárdenas rinde un informe en el cual habla con honestidad y menciona que la marina mercante simplemente no existe”²⁶.

Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, surgió un hecho que favoreció a la marina mercante de la nación y este fue la expropiación petrolera. Ello se debe a que entre los bienes de las compañías expropiadas se encontraban dos líneas navieras al servicio del las petroleras, (la Compañía Naviera San Cristóbal S.A., y la Compañía Mexicana de Vapores San Antonio S. A.). A sólo 3 años de la expropiación realizada en marzo de 1938, la fuerte demanda internacional de petróleo crudo, ya se abastecía con embarcaciones mexicanas (Véase cuadro 7).

El gobierno del General Manuel Ávila Camacho se caracteriza en materia marítima por la adquisición de buques, la creación de la Secretaría de Marina en 1940 y la Escuela Náutica de Tampico en 1945. La adquisición de buques fue de 15 unidades de segunda mano y de proveedores italianos en su mayoría, destinadas a reforzar la flota marítima de PEMEX, sin embargo, a consecuencia de la Segunda Guerra Mundial se perdieron 7 buques (6 barcos-tanque y un carguero). Las unidades perdidas fueron interceptadas por submarinos alemanes cuando se dirigían a Estados Unidos para abastecerlo de petróleo (véase cuadro 7).

²⁵ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. Artículo, 1980, Pág. 8.

²⁶ Véase en el Informe del Primer Magistrado a la Representación Nacional. Excélsior, año XIX, Tomo V, número 6718, lunes 2 de septiembre de 1935, Pág. 9.

Cuadro 7

FLOTA ADQUIRIDA POR PETROLEOS MEXICANOS DE 1938 A 1950

Nombre actual	Nombre anterior	Año de construcción	País de construcción	Año de adquisición	TPM*	Capacidad de Barriles	Fecha de baja
18 de Marzo	San Ricardo	1913	Inglaterra	1938	10,343	65,000	1963
Cauhtémoc	Amolco	1914	USA	1939	3,298	23,000	1953
Tampico	Bisca	1929	Noruega	1939	9,742	62,000	1954
Cerro Azul	Binta	1929	Noruega	1939	9,402	60,000	1955
Cacalilao	Dillwing	1919	USA	1940	10,700	66,000	1965
Juan Casiano	Tine Amundsen	1919	Inglaterra	1941	10,960	66,800	1941
Veracruz	Hoxbar	1919	USA	1941	11,370	70,000	1963
Toteco	Los Ángeles	1915	USA	1941	10,500	67,000	1966
Ebano	Stelvio	1916	Italia	1941	6,960	45,000	1963
Minatitlán	Tuscania	1914	Italia	1941	6,900	44,500	1965
Poza Rica	Fede	1938	Italia	1941	7,880	45,900	1963
Amatlán	Vigor	1922	Italia	1941	6,500	40,000	1942
Tuxpan	Americano	1915	Italia	1941	9,800	62,000	1942
Pánuco	Giorgio Fassino	1920	Italia	1941	6,730	40,000	1946
Faja de Oro	Genoano	1922	Italia	1941	6,060	35,000	1942
Potrero de Llano	Lucifero	1912	Italia	1941	4,000	25,000	1942
Las Choapas	Atlas	1912	Italia	1941	2,005	17,450	1942
Potrero de Llano II	Merope	1923	Francia	1942	10,677	83,082	1967
Azteca	Aztec	1916	USA	1944	5,800	30,000	1963
Salamanca	Transwell	1948	USA	1950	5,700	30,000	1972
Azcapotzalco	R.J. Cleveland	1943	USA	1950	10,646	66,415	1967
Reynosa	H.L. Elworth	1943	USA	1950	10,500	64,000	1967
Ciudad Madero	Sholes	1943	USA	1950	10,500	64,000	1965

Fuente: Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México. Pág. 155.

*Tonelada de Peso Muerto.

Durante el Gobierno del Presidente Adolfo Ruiz Cortines, se proyectó el Programa del Progreso Marítimo de México también conocido como "Marcha al Mar", además de que se creó Transportación Marítima Mexicana (TMM). El programa Marcha al Mar consistió en trasladar los excedentes de la población del centro a las costas; aprovechar las riquezas del mar, integrar un sistema de transporte eficiente que mejorara la comunicación entre puertos, principalmente ciudades y centros industriales, acondicionar y construir astilleros, todo ello para sentar las bases del desarrollo inmediato de la marina mercante nacional. Fue necesaria la participación de la iniciativa privada, sin embargo, el programa se estanco por que esta iniciativa no tenia confianza en las inversiones realizadas a empresas

navieras. Por otra parte, TMM nace casi accidentalmente (adquiriéndose una embarcación de 4000 toneladas de casi cuarenta años de vida) al inicio del régimen del presidente Adolfo Ruiz Cortines, como consecuencia de la disminución drástica en el ritmo de las obras públicas y el compromiso de exportación a los Estados Unidos de un tonelaje considerable de cemento.

La gestión del gobierno de Adolfo López Mateos se caracteriza por apoyar a las navieras privadas y estatales además de la privatización del astillero de Veracruz. Con el objetivo de fortalecer al transporte marítimo nacional en 1961 crea a las empresas navieras Marítima Mexicana, S.A., y Servicios de Marítimos Mexicanos, S.A., filiales de Transportación Marítima Mexicana S.A. (TMM) para cubrir las demanda de servicios marítimos a través del océano pacífico. Asimismo en 1962 el Gobierno Federal adquiere una participación del 30% de las acciones de TMM mientras que el restantes 70% están en poder de empresarios mexicanos. Finalmente, López Mateos determina entregar el astillero de Veracruz a manos privadas (hasta entonces había estado administrado por la Secretaria de Marina) con el objetivo de fortalecer el desarrollo de la construcción naval.

De los gobiernos de Gustavo Díaz Ordaz, Luis Echeverría y José López Portillo simplemente hay tres hechos a destacar. En primer lugar, Díaz Ordaz reconoce al término de su sexenio la escasa flota marítima nacional incapaz de movilizar el comercio exterior del país, colocando automáticamente a merced de flotas extranjeras. En segundo lugar, “el comercio exterior del país se manejaba ampliamente por vía marítima: 67% por mar y el 33% restante por vía terrestre y aérea”²⁷, por ello surge la necesidad de crear nuevas empresas dedicadas al transporte marítimo: Navimex, Servicios Marítimos Mexicanos, Naviera de Yucatán, Navieros del Caribe, Naviera Maya, Remolcadores del Golfo, Navieros del Pacífico, Transportadora de Sal, Flota Pesquera, entre otras.

²⁷ Cárdenas de la Pena, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Pág. 434.

Finalmente, el gobierno de José López Portillo “decretó la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en donde se delineaban las atribuciones de las Secretarías de Estado encargados de los principales aspectos marítimos del país: Marina, Pesca y Comunicaciones y Transportes”.²⁸ Hasta 1976 la Secretaría de Marina tuvo a su cargo todo lo relacionado con la administración y construcción de infraestructura portuaria, pero a partir de 1977 se incorporaron a la Secretaría de Comunicaciones y transportes (SCT) todas las actividades relacionadas con la marina mercante, infraestructura y administración portuaria.

La administración de Miguel de la Madrid no tuvo avances en marina mercante aunque se rescata algunos sobre infraestructura portuaria (en el siguiente capítulo se profundizará sobre las obras portuarias de este sexenio). La estabilidad económica fue la prioridad durante todo el gobierno, por lo que la marina mercante continuó rezagada y sus problemas se fueron acentuando en varias de sus áreas fundamentales, la calidad y productividad de sus servicios eran inferiores a los estándares internacionales.

Con base en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) el Gobierno de Carlos Salinas pretendió “impulsar a la marina mercante en los tráficos de altura y cabotaje; buscar su eficiencia y productividad, así mismo, desarrollar y capacitar al personal técnico, marinos y personal técnico de marina mercante, revisar y adecuar convenios bilaterales además de promover mayor participación de la inversión privada, en la construcción y operación de embarcaciones. Resultado de todo ello fue la expedición de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en 1993 que tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.”²⁹ Al final del sexenio no se lograron los

²⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y jurisprudencia recientes con un breve análisis histórico. s.e, 1992. Pág. 22.

²⁹ La Ley de Navegación de 1993 ha sido muy criticada desde su creación. En marzo de 2006, a través de una ponencia presentada en Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, el doctor José E. Salgado y Salgado crítico la Ley de Navegación por ser una norma jurídica marítima fuera de la realidad nacional e

objetivos del PND puesto que lo único que se benefició fue el incremento de 22% de cabotaje.

La administración del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, inició con la crisis de diciembre de 1994 la cual entorpeció el desarrollo de algunos sectores de la economía, incluyendo la marina mercante. En el primer año de gobierno se creó el “Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996 – 2000”. El programa estableció “estrategias y acciones para que la marina mercante lograra una mayor participación en el comercio exterior; ampliar el transporte de cabotaje y apoyar las actividades de extracción de hidrocarburos.”³⁰ A pesar del programa elaborado, la participación de la flota marítima mexicana disminuyó durante el sexenio.

Vicente Fox Quezada ha dado prioridad a otros sectores que a la marina mercante, provocando exiguos resultados en el sector marítimo. Con base en el PND 2000-2006 se ha pretendido reactivar la marina mercante nacional, promoviendo una mayor participación del tráfico; incrementar la seguridad en el transporte marítimo; contar con servicios eficientes en beneficio de la actividad económica nacional; fortalecer el carácter normativo y de control de la autoridad marítima y lograr la especialización, actualización y capacitación de todo el personal de la marina mercante. Para todo ello el único resultado que se ha obtenido es el abanderamiento de 225 embarcaciones sumándose a la flota nacional, además de que se han realizado esfuerzos en busca de la autorización de la “Ley de Fomento de la Marina Mercante”³¹ y el incremento en 5% en la participación de cabotaje por flotas nacionales.

internacional por contradecir lo dispuesto por la Constitución Política Mexicana y gran número de tratados internacionales de los que nuestro país es parte.

³⁰ Programa para Promover la competitividad de la Marina Mercante Mexicana 1996-2000. Publicado por la S.C.T., México, 1996. Pág. 4.

³¹ Con ello se pretende el fortalecimiento de la Marina Mercante Mexicana; promoverá el abanderamiento de un mayor número de embarcaciones y por ende, generará fuentes de empleo, principalmente para los marinos nacionales; regulará la participación de las embarcaciones con banderas extranjeras y dará mayor certidumbre a los inversionistas; además de establecer nuevas reglas para combatir el terrorismo, el contrabando de drogas y armas, entre otros.

El 1 de junio del presente año fue promulgado por Decreto Presidencial la nueva Ley de Navegación y comercio Marítimo que sustituye a la Ley de Navegación de 1994, el eje central del nuevo marco jurídico que entro el 1 de julio pasado, es cancelar la posibilidad de que navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras realicen tareas de cabotaje en territorio nacional (en el siguiente tema se hablará más al respecto).

En suma, los problemas políticos, sociales y económicos aunados a la falta de una cultura marítima por parte de la sociedad arrastrada desde el periodo colonial, han obstaculizado el desarrollo del transporte marítimo en el país. Los intereses nacionales para el desarrollo económico se han enfocado en sectores de la economía que nada tiene que ver con el sector marítimo, y cuando se ha intentado promover el desarrollo del sector ha sido insuficiente para crear una verdadera flota marítima que satisfaga las necesidades marítimas del país, por lo que ha sido históricamente los extranjeros con sus flotas marítimas los que han movilizado el comercio exterior del país.

Actualmente y conforme al desarrollo económico mundial, la economía de México ha crecido y cambiado adentrándose a un proceso de globalización, lo que quiere decir que su comercio exterior crece y con ello la necesidad de mayores servicios marítimos. Ante esta situación surge la duda de ¿cuál es la situación real que vive la marina mercante en México entorno al proceso de globalización que vive su economía? el siguiente apartado tratará de resolver esta interrogante.

2.3 La situación actual de la marina mercante.

Actualmente 90% del comercio internacional es realizado por la vía marítima. La transportación por mares y océanos es el medio de transporte más barato por lo que mueve en este mundo globalizado grandes volúmenes de mercancías en los cinco continentes del mundo.

El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las telecomunicaciones, la liberación del comercio y la estandarización internacional de normas y procedimientos, la mayor eficiencia en los servicios marítimos ha hecho más fácil comprar y vender bienes susceptibles de comercialización, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo³². Además hay que añadir que la liberación y la globalización del negocio marítimo han proporcionado la reducción de los costos de transporte, lo que contribuye al aumento del comercio y la producción global.

Ante este entorno de globalización en donde la transportación marítima es fundamental para el comercio exterior de cualquier país, México se encuentra rezagado y en desventaja ante los demás países que cuentan con una flota mercante importante, principalmente a tres aspectos fundamentales:

1. No existen políticas que contribuyan al desarrollo del sector.

Transportación Marítima Mexicana (TMM) ha mencionado que “en la Ley de Navegación 1993, no se contemplan medidas de apoyo o estímulos para proteger, incrementar y hacer competitivo nuestro sector marítimo. De esta manera añade, muchas compañías extranjeras presentan tarifas hasta 30% por debajo del costo normal de transportación, a fin de controlar el mercado y prácticamente monopolizar la carga contenerizada con origen o destino en los puertos mexicanos”³³.

2. El comercio de México está ampliamente ligado al de Estados Unidos.

Más del 80% del comercio exterior se realiza con Estados Unidos, y en mayor medida este se realiza por vía terrestre ya que los autotransportistas en México

³² El transporte marítimo en los tiempos de la globalización. Artículo de la revista Comercio Exterior, vol 54, núm. 8, agosto de 2004. basado en la “Síntesis de la ponencia de Jan Hooffmann, La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México, presentada en el Ciclo de conferencias Magistrales sobre competitividad Portuaria que se llevó a cabo en la Universidad de Colima, México, octubre de 2003 www.eclac.cl/transporte/perfil/JH_Comp_mar_port_mexico_2003.pdf.”

³³ Comercio Marítimo ¿Cambiarán las Corrientes? Por Elia Parra Domínguez. Artículo de la revista Expansión/septiembre 23 de 1998, Pág. 109

reciben estímulos y subsidios por parte del gobierno federal para aprovechar las condiciones naturales geográficas de contar con 3,000km de frontera.

3. Los subsidios al transporte marítimo que realizan en países desarrollado.

Los países desarrollados suelen proteger y subsidiar a sus respectivas marinas con el objetivo de ser competitivos. Los apoyos van desde las medidas fiscales, ayudas directas, compensación por pérdidas hasta la protección del servicio marítimo dentro de su territorio (véase cuadro 8).

Cuadro 8

Marina mercante: protección y subsidios de países desarrollados

Alemania	El gobierno aprobó subsidios para la operación de barcos con un monto de 1,120 millones de dólares, los cuales comprenden ayudas directas, compensación por pérdidas y nuevo capital de trabajo.
Canadá	La ley de impuestos sobre la renta permite la exención de impuestos sobre los seguros cuando hay pérdidas involuntarias de embarcaciones, siempre y cuando se reinvierta en la sustitución de la embarcación.
Japón	El Banco de Desarrollo autorizó 450 millones de dólares para préstamos a las navieras dedicadas a la construcción de buques que realizan tráfico de cabotaje, 185 millones para el desarrollo de tanques y 265 millones para servicios domésticos. Estos préstamos cubren el 60% del precio de buque, el 20% los bancos privados y el resto corresponde a los propietarios.
Holanda	De conformidad con la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), el gobierno proporciona subsidios a tasas de interés con un máximo del 2% a los astilleros, para préstamos cuyos montos sean hasta un 80% del costo de la embarcación con plazo de pago de 8 años y medio.
Italia	Conforme al Código de Navegación, el gobierno excluye del tráfico de cabotaje a todos los buques de pabellón extranjero; sin embargo en caso de no contar con barcos disponibles, se otorga un permiso para que pueda realizar el servicio. Su tripulación puede incluir ciudadanos de la Unión Europea.

Fuente: Elaboración propia con base en: Maritime Administration. Maritime Subsidies. US. Department of Transportation, september 1993. Pág. 55; Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. "Subsidios Canadá". CANAINTRAM. México, noviembre-diciembre de 1996, Pág. 14 y Organisation for Economic Co-operation and Development. Shipping Policy Developments. Maritime Transport Committee. April 1997, pág 262.

Por tanto, la falta de políticas eficientes, la concentración comercial, los subsidios de países desarrollados a sus flotas marítimas aunados a la falta de cultura marítima han sido los principales obstáculos para el desarrollo marítimo en México.

A pesar de los obstáculos que se han mantenido a lo largo de la historia de México, se ha desarrollado al pasar de los años una flota marítima nacional pero nunca ha sido capaz de satisfacer las necesidades marítimas de país. En la actualidad no es la excepción puesto que la flota nacional no cubre el 100% del servicio de cabotaje y mucho menos del servicio de altura, permitiendo que las flotas extranjeras como ya se hizo costumbre ofrezcan sus servicios para cubrir las necesidades marítimas del país.

En diversos países que cuentan con litoral (Estados Unidos, Italia, Japón, Reino Unido, etc.), reservan el tráfico de cabotaje para las embarcaciones nacionales debido a que han visto en el, un medio eficiente para movilizar su comercio interior ahorrando divisas por concepto del mantenimiento de carreteras entre otros beneficios “la congestión, la contaminación y los daños a las carreteras son externalidades negativas del traslado terrestre que se reducen si se transporta más carga por mar”.³⁴

En el caso de México tuvieron que pasar casi dos siglos para que se protegiera el servicio de cabotaje a favor de embarcaciones nacionales. El artículo 34 de la Ley de Navegación que entró en vigor a partir de enero de 1994, mencionaba que el tráfico de cabotaje en los litorales mexicanos se podrá realizar por embarcaciones nacionales o extranjeras que pudieran ofrecer el servicio, sin embargo, el artículo fue reformado el 26 de mayo de 2000 por medio de un Decreto Oficial de la Federación. La reforma al artículo quedó de la siguiente manera “Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción y mantenimiento portuario, y el dragado

³⁴ El transporte marítimo en los tiempos de la globalización. Artículo de la revista Comercio Exterior, vol. 54, núm. 8, agosto de 2004

podría realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, siempre y cuando exista reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales y cumpliendo con las disposiciones legales aplicables. En caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público, la SCT estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje.”³⁵

Para julio de 2006 hubo un nuevo cambio ya que entró en vigor la nueva Ley de Navegación, sin embargo, han surgido una serie de controversias que ha llevado a empresas como PEMEX a buscar amparos en contra de la nueva Ley de Navegación. Esto se debe a que la nueva Ley a diferencia de la anterior señala que sólo los navieros mexicanos podrán ofrecer el servicio de cabotaje con embarcaciones mexicanas y con embarcaciones extranjeras siempre y cuando se cuente con el permiso otorgado por la SCT, eliminando la posibilidad de que navieras extranjeras ofrezcan el servicio con embarcaciones extranjeras.³⁶ Ante esta situación PEMEX ha reaccionado vía cuatro solicitudes de amparo planteadas en lo individual por PEMEX Refinación, Exploración y Producción, Gas y Petroquímica Básica y PEMEX Petroquímica, argumentando que la nueva Ley de Navegación los obliga a contratar embarcaciones viejas, inseguras, pero sobre todo caras, por que inhibe la competencia en precios además de que traerá como consecuencia inmediata que los navieros mexicanos se conviertan en intermediarios de las embarcaciones extranjeras. No obstante pese a las solicitudes de amparos de PEMEX, el pasado 19 de septiembre “Leticia Flores Díaz, juez séptimo de Distrito Federal, negó a Petróleos Mexicanos un amparo contra la nueva Ley de Navegación”³⁷ Lo que resulta increíble de todo esto es que Petróleos Mexicanos se ponga a defender a navieras extranjeras de países que no

³⁵ Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Publicado en el sitio web www.sct.gob.mx

³⁶ SCT podrá otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje a: navieros mexicanos con embarcaciones extranjeras, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y navieros mexicanos con embarcaciones extranjeras, bajo cualquier contrato de fletamento, siempre y cuando no existan embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas.

³⁷ Cruz Lilián. Rechazan en el DF amparos de PEMEX. Publicado en el Diario Reforma el 19 de septiembre de 2006.

dejan una rendija para reciprocidad del servicio como lo es Estados Unidos con su famosa Act Jones (en el capítulo 4 se profundizará dicha discusión).

A un par de meses de haber entrado en vigor la nueva Ley de navegación sería aventurado analizar los posible resultados; sin embargo, con lo que respecta al decreto de mayo de 2000, ha tenido efectos poco efectivos ya que por una parte se ha elevado durante el presente sexenio la participación de embarcaciones nacionales en el servicio de cabotaje comparándolo con los últimos 3 años del gobierno anterior, pero por otra, no se ha logrado que las embarcaciones nacionales cubran el 100% de cabotaje. Para 2004 la flota mexicana controló el 70.7% mientras que la flota extranjera el 29.3% del tráfico total de cabotaje que se realiza en México (véase cuadro 9).

Cuadro 9

CABOTAJE TOTAL 1986-2004

Año	Flota Nacional	Flota Extranjera	Total Flota Nacional/Extranjera	Participación de la Flota Nacional en el Total
1986	29,576,899	16,781,925	46,358,824	63.80%
1987	35,428,822	15,824,935	51,253,757	69.10%
1988	38,505,755	14,933,870	53,439,625	72.10%
1989	39,964,121	16,384,419	56,348,540	70.90%
1990	43,688,389	17,534,512	61,222,901	71.40%
1991	44,651,383	16,122,716	60,774,099	73.50%
1992	48,357,619	14,486,978	62,844,597	76.90%
1993	44,653,792	16,910,001	61,563,793	72.50%
1994	47,021,070	22,428,900	69,449,970	67.70%
1995	47,646,407	18,004,879	65,651,286	72.60%
1996	51,054,107	12,906,156	63,960,263	79.80%
1997	39,120,747	22,220,009	61,340,756	63.80%
1998	36,642,015	23,254,846	59,896,861	61.20%
1999	39,419,544	24,748,126	64,167,670	61.40%
2000	45,180,009	22,891,572	68,071,581	66.40%
2001	48,881,421	15,301,860	64,183,281	76.20%
2002	46,908,912	18,301,576	65,210,487	71.90%
2003	50,546,028	17,045,033	67,591,061	74.80%
2004	47,580,333	19,700,143	67,280,476	70.70%

Fuente: SCT. Dirección General de Marina Mercante. Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004.

A pesar de los esfuerzos para reservar el servicio de cabotaje a embarcaciones nacionales, han surgido errores administrativos que han beneficiado a las flotas extranjeras. La empresa CSI MEX S DE RL DE CV, que tiene una participación del 51 por ciento de capital extranjero, obtuvo un permiso para hacer cabotaje en México, a pesar de que es ilegal su operación de acuerdo a la Ley de Navegación. El permiso se derivó a un error administrativo “la empresa solicitó a la Dirección General de Autotransporte Federal un permiso para prestar su servicio de transporte de carga entre los diversos puntos del país. Como la dependencia jamás respondió a la solicitud, a pesar de que la ley marca que debe responder en un máximo de 30 días, la empresa decidió entonces promover un juicio de nulidad para hacer valer la (afirmativa ficta)³⁸. Como la SCT, a través de la dirección correspondiente, no dio respuesta a la solicitud del trámite, el Tribunal de Justicia Fiscal y Administrativo le ordenó autorizar dicho permiso”³⁹

Por otra parte, la flota nacional en el tráfico de altura tiene una participación insignificante. A lo largo de este capítulo se ha venido manejando la existencia de una flota marítima sobre todo en el siglo XIX por exigua que parezca, pero capaz de manejar un poco del comercio exterior del país, sin embargo, hoy día parecería que fue una época de auge marítimo por el hecho de que cada vez más disminuye la participación de las embarcaciones nacionales en el tráfico de altura. Para 2004 la flota mexicana sólo controló el 0.2% mientras que la flota extranjera controló el 99.8 del tráfico total de altura que se realiza en México (véase cuadro 10).

Ante la situación de que existe una participación insignificante de tráfico de altura por embarcaciones nacionales, se puede plantear que el país debe acelerar la marcha para competir adecuadamente con las compañías extranjeras, no obstante, hay que tomar en cuenta que las condiciones de competencia son

³⁸ La afirmativa ficta es una decisión normativa de carácter administrativo por la cual todas las peticiones por escrito que hagan a la autoridad pública, que no hayan recibido contestación en el plazo que marca la ley, se consideran aceptadas. Para hacerla válida basta conservar y presentar la copia del acuse de la solicitud realizada.

³⁹ Cruz Lilián. Obligan a la SCT. Artículo publicado por el diario Reforma el 23 de agosto de 2005. Sección negocios, Pág. 7A.

cerradas ya que las navieras extranjeras se fusionan para ser más grandes, abarcar un mayor volumen del mercado, ser más competitiva y sobre todo cerrar la posibilidad de que nazca una nueva línea naviera (En el capítulo 4 se hablará más al respecto). Por tanto, las posibilidades de que cree una flota naviera mexicana para el servicio de altura son prácticamente nulas.

Cuadro 10
ALTURA TOTAL 1986 - 2004

Año	Flota Nacional	Flota Extranjera	Total Flota Nacional/Extranjera	Participación de la Flota Nacional en el Total
1986	4,178,328	91,775,401	95,953,729	4.40%
1987	3,458,236	98,931,588	102,389,824	3.40%
1988	3,527,661	103,374,447	106,902,108	3.30%
1989	2,527,969	101,831,833	104,359,802	2.40%
1990	2,858,431	105,058,223	107,916,654	2.60%
1991	2,932,518	110,576,081	113,508,599	2.60%
1992	1,888,819	117,095,093	118,983,912	1.60%
1993	985,981	117,873,643	118,859,624	0.80%
1994	1,060,694	116,262,313	117,687,007	0.90%
1995	496,540	121,804,549	122,301,089	0.40%
1996	1,086,186	144,469,930	145,556,116	0.70%
1997	1,668,229	151,728,052	153,396,281	1.10%
1998	1,464,006	165,957,427	167,421,433	0.90%
1999	770,470	171,690,665	172,461,135	0.40%
2000	516,372	175,055,377	175,571,749	0.30%
2001	649,334	170,221,625	170,870,959	0.40%
2002	545,692	182,787,991	183,333,682	0.30%
2003	606,926	188,471,606	189,078,532	0.30%
2004	443,234	187,757,024	188,200,258	0.20%

Fuente: SCT. Dirección General de Marina Mercante. Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004.

El mismo gobierno mexicano se ha dejado de preocupar por desarrollar una flota de altura viéndose reflejado en la cada vez menor participación de buques nacionales en la flota de altura. Un ejemplo en el que se demuestra la escasez de apoyo del gobierno en embarcaciones de altura se dio en agosto de 2005 “el último barco de altura de la compañía Naviera Minera del Golfo (Navimin) se venderá en un remate público, para poder resolver los pasivos laborales de la empresa. La administración del buque cayó en una crisis financiera como

consecuencia de que terminó el contrato con PEMEX y éste prefirió los servicios de la empresa polaca Plsteam.”⁴⁰ Las razones por la cual PEMEX prefirió los servicios polacos pueden ser muy diversas, pero lo que es un hecho es la baja de buques mexicanos en el tráfico de altura.

En 2004 la flota mercante de México que realizó el 70.7 del tráfico de cabotaje y el 0.2% de altura, estuvo compuesto por 2,329 unidades (véase cuadro 11). Dentro de la distribución porcentual, los tipos de barcos más representativos son: el pesquero con 66.9%, chalán 8.8%, remolcador 6% y el resto representa el 18.3%. En conjunto estas unidades tienen la capacidad de carga de 16 mil TRB. ⁴¹

Cuadro 11
FLOTA MERCANTE MEXICANA ^{1/}

Tipo de Barco	Unidades	%	Cantidad de carga (miles de TRB ^{2/})
Buque tanque	31	1.3	415
Buque de productos químicos	3	0.1	42
Gasero	6	0.3	78
Granelero	1	n.s.	9
Carguero	16	0.7	54
Azufrero	2	0.1	30
Trasbordador	28	1.2	45
Remolcador	140	6	46
Draga	39	1.7	27
Investigación	18	0.8	4
Chalán	205	8.8	160
Pesquero	1,558	66.9	279
Abastecedor	70	3	67
Contraincendios	3	0.1	2
Unidad móvil de perforación	7	0.3	15
Pasaje	100	4.3	23
Otros ^{3/}	102	4.4	308
Total	2,329	100	1,604

1/ Se consideran barcos mayores de 100 TRB.

2/ TRB: Toneladas de Registro Bruto.

3/ Incluye servicios especiales, artefactos navales, barracas, grúas, plataformas de posición dinámica, diques flotantes y portacontenedores.

N.S: No significativo.

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

⁴⁰ Cruz, Lilian. Rematan barco de altura, publicado por el periódico Reforma el 24 de agosto de 2005.

⁴¹ TRB: Tonelaje de Registro Bruto, capacidad interior de un buque destinado y utilizable para el transporte de pasajeros y mercancías.

De las 2,329 unidades con que cuenta la flota mexicana sólo 229 tiene una capacidad mayor a los 1,000 TRB, lo que quiere decir que la mayoría de la flota nacional son de bajo tonelaje (véase cuadro 12). De las navieras mexicanas que cuentan con buques de capacidad mayor de 1,000 TRB encontramos en primer lugar a PEMEX con 56 unidades seguido por PESQUERAS con 52, GRUPO POTEXA y TRANSPORTADORA DE SAL, S. A. DE C. V. con 10 unidades cada una. La mayoría de las empresas navieras mexicanas figuran con un o dos unidades en la mayoría de los casos.

Es lamentable la situación en la que se encuentra el transporte marítimo en el país y más aún cuando contamos con una de las economías comerciales más importantes del mundo, provocando la necesidad de transportar a través de la vía marítima pero al no contar con los buques necesarios para realizarlo, son las flotas extranjeras las que realizan el servicio y por tanto obtienen las ganancias por concepto de fletes.

Cuadro 12

**FLOTA MERCANTE MEXICANA MAYOR DE 1,000 T.R.B.
POR EMPRESAS NAVIERAS**

NAVIERA	N. DE BARCOS	TRB
ALMACENADORA TRANSUNISA, S. A. DE C. V.	2	14,480
ASTILLEROS BENDER, S. R. L. DE C. V.	1	9,556
ASTILLEROS RODRIGUEZ, S. A.	1	1,699
CANDIES MEXICAN INVESTMENTS, S DE R. L. DE C. V.	5	12,296
CCC. FABRICACIONES Y CONSTRUCCIONES, S. A. DE C. V.	1	4,076
CEMENTOS GUADALAJARA, S. A. DE C. V.	1	2,834
CEMEX INTERNACIONAL, S.A. DE C. V.	1	9,306
COMPAÑIA CERRO AZUL, S. A.	1	2,387
COMPAÑIA DE TRANSPORTES DEL MAR DE CORTES, S. A.	2	3,382
COMPAÑIA OPERADORA DE BUQUES DEL CARIBE, S. A. DE C. V.	1	1,057
CONSTRUCTORA Y ARRENDADORA MEXICO, S. A. DE C. V.	1	24,868
COOPER T. SMITH DE MEXICO, S. A. DE C. V.	1	5,132
CORPORACION MARITIMA DELMEX, S. A. DE C. V.	1	2,044
COTEMAR, S. A. DE C. V.	3	16,960
DEMAR INSTALADORA Y CONSTRUCTORA, S. A. DE C. V.	2	18,042
DRAGAMEX, S. A. DE C. V.	7	15,827
ESSO DE MEXICO, S. A. DE C. V.	1	1,390
FF. CC. DEL SURESTE	1	1,193
GLOBAL VESSELS DE MEXICO, S. DE R. L.	1	9,029
GRUPO PROTEXA	10	88,014
GRUPO T. M. M.	7	59,397

CAPÍTULO II. LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

INDUSTRIAL PERFORADORA DE CAMPECHE, S. A. DE C. V.	1	5,022
MANTENIMIENTO EXPRESS MARITIMO, S. R. L. DE C. V.	1	1,576
MANTENIMIENTO MARINO DE MEXICO, S. R. L. DE C. V.	2	15,097
MARINOIL SERVICIOS MARITIMOS, S. A. DE C. V.	1	1,063
MARITIMA CHANKANAAB, S. A. DE C. V.	2	5,745
MARITIMA DE ECOLOGIA, S. A. DE C. V.	1	3,829
NAUTICA SALTAMAR, S. A. DE C. V.	4	5,337
NAVIERA ARMAMEX, S. A. DE C. V.	5	14,538
NAVIERA CERRALVO, S. A.	1	1,191
NAVIERA DELREM, S. A. DE C. V.	1	2,756
NAVIERA MINERA DEL GOLFO, S. A. DE C. V.	2	29,866
NAVIERA TAMAULIPAS, S. A. DE C. V.	1	1,003
OCEANOGRAFIA, S. A. DE C. V.	2	17,548
OFFSHORE MEXICO, S. A. DE C. V.	1	1,047
PEMEX	56	530,397
PERFORACIONES MARINAS DEL GOLFO, S. A. DE C. V.	2	3,180
PERFORACIONES MARITIMAS MEXICANAS, S. A. DE C. V.	1	4,272
PERFORADORA CENTRAL, S. A. DE C. V.	7	26,632
PERFORADORA MEXICO, S. A. DE C. V.	4	18,965
PESQUERAS	52	69,684
S. C. T.	4	19,572
SECRETARIA DE MARINA	1	1,747
SERVICIO DE TRANSBORDADORES/SEMATUR	3	10,988
SERVICIOS MARITIMOS DE CAMPECHE, S. A. DE C. V.	2	7,180
THORCEMENT S.A. DE C.V.	1	7,602
TOPAZ SHIPPING SERVICES, S. A. DE C. V.	1	4,925
TRANBORDADORES DEL CARIBE S.A. DE C.V.	1	4,101
TRANSPORTACION MARITIMA DE CALIFORNIA, S.A. DE C.V.	2	11,279
TRANSPORTACION MARITIMA PENINSULAR, S. A.	2	4,780
TRANSPORTADORA DE SAL, S. A. DE C. V.	10	42,538
TRANSPORTADORA MARITIMA DEL PACIFICO, S. A. DE C. V.	1	1,951
TSM, S. A. DE C. V.	1	1,000
UNISHIPPING DE MEXICO, S.A. DE C.V.	1	10,165
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO	1	1,001
TOTALES	299	1,190,548

Fuente: SCT. Dirección General de Marina Mercante. Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004.

En 2004 el comercio marítimo de México se realizó a través de los 5 continentes del mundo y este ascendió a más de 178 millones de toneladas con 126 países, sin embargo, la mayoría son poco representativos por que sólo uno de estos países representa el 71% del comercio marítimo que México realiza con el mundo (véase cuadro 13).

Cuadro 13

MEXICO: INTERCAMBIO COMERCIAL POR VIA MARITIMA POR REGIONES ECONOMICAS (TONELADAS)

Continente	Número de países	Exportaciones	Importaciones	Total	Participación porcentual
América	39	108,280,781	35,911,535	144,192,316	80.81
Europa	28	10,639,589	4,564,029	15,203,618	8.52
Asia	34	10,108,664	4,624,188	14,732,852	8.26
Oceanía	3	48,873	2,433,805	2,482,678	1.39
África	22	379,591	1,451,674	1,831,265	1.03
Todas las regiones	126	129,457,498	48,985,231	178,442,729	100

Fuente: Elaboración propia con base en el Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004. SCT.

El continente americano (principalmente Estados Unidos) representó el mercado comercial más importante para México a través de la vía marítima. El intercambio comercial fue de 144 millones de toneladas con países de América lo que representa el 80% del comercio total, sin embargo, sólo con Estados Unidos movilizó 127 millones de toneladas lo que equivale a un 88% del comercio con el continente americano.

Europa, al igual que Asia, representan un mercado mucho más pequeño: entre los dos representan cerca de 17% del intercambio que realiza México a través del mar, transportando más de 15 y 14 millones de toneladas con Europa y Asia respectivamente. Los mercados menos importantes los representan África y Oceanía con un intercambio inferior a los 5 millones de toneladas. En términos relativos, Europa y Asia representa un mercado más pequeño con una participación conjunta de poco menos del 17% en el total de México por vía marítima, Europa con 8.52% mientras que Asia con el 8.26%. Finalmente los países de África y Oceanía tienen una participación muy pequeña con tan sólo 2% del total.

Un aspecto importante que no puede pasar desapercibido es que del total del comercio por vía marítima que realiza México, las exportaciones superan por más de doble, e incluso el triple, a las importaciones de las regiones más importantes

para México. Se enfatiza en ello debido a que uno de los convenios internacionales sobre transporte marítimo⁴² en el que México es partícipe, reserva el 40% del comercio exterior a flotas del país productor, por lo que deja en la incertidumbre (ante la situación actual del transporte marítimo en México) si ¿es el propio país el que ha desaprovechado la oportunidades a través de los convenios o bien se carece de apego a los convenios marítimos internacionales por parte de los países comprometidos, lo que ha propiciado que en México se carezca de una flota mercante competitiva? (en el capítulo 4 se profundizará el tema).

En conclusión, el transporte marítimo a pesar de que es considerado uno de los cuatro pilares de la globalización, ha sido poco cuidado por los gobiernos mexicanos, que aunque ha firmado un gran número de tratados de libre comercio, no se ha preocupado por desarrollar la flota mercante nacional, que es casi inexistente, para llevar a cabo el comercio exterior del país, al contrario han propiciado que por ello salgan del país alrededor de 30,000 millones de dólares por los conceptos de pago de fletes a buques extranjeros, pago de seguros marítimos a empresas aseguradoras extranjeras, pago por los servicios de las cargas de importación y exportación a puertos norteamericanos del pacífico y del atlántico, pagos por el empleo de puertos extranjeros, autotransporte y ferrocarriles extranjeros hasta la frontera mexicana, entre otros gastos.

México es un país que cuenta con una posición marítima inmejorable para el desarrollo y desenvolvimiento del transporte marítimo, pero no se ha aprovechado la riqueza del mar como medio de transporte para el comercio exterior porque las condiciones geográficas permiten al país movilizar el grueso de su comercio con Estados Unidos a través de vías terrestres (carreteras, ferrocarriles y ductos). Es lógico pensar que por las dimensiones de frontera que existe entre México y su principal socio comercial la vía terrestre predomine para el intercambio comercial, sin embargo, el medio marítimo es también una opción como medio de transporte

⁴² Uno de los convenios marítimos más importantes es el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, ya que en el se regula la participación nacional y extranjera de los buques para el transporte de mercancías de un país productos. En el capítulo 4 se hablará más sobre este convenio.

al que se ha puesto poca atención para su desarrollo, permitiendo que sean las navieras extranjeras las que ofrezcan el servicio marítimo tanto de altura como de cabotaje. Por tanto considero que debe existir más atención por parte del Estado en el medio de transporte marítimo de tal forma que se reduzca paulatinamente los servicios de navieras extranjeras para el servicio de cabotaje en primera instancia, y los de altura en segunda.

CAPÍTULO III

LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

3.1 Los Puerto: su origen y su clasificación en la actualidad.

El surgimiento de los puertos data del siglo XVI a.n.e. cuando los fenicios¹ ocuparon Palestina. Los fenicios después de apoderarse de Palestina se vieron obligados a reubicarse en zonas costeras por las invasiones de los hicsos y los hebreos, provocando el levantamiento de puertos. La nueva zona en donde se establecieron los fenicios era apta para el cultivo, sin embargo, la producción era insuficiente para cubrir la demanda de la población, por lo que se vieron en la necesidad de crear un medio de transporte que les permitiera el aprovechamiento de los recursos del mar y a la vez establecer zona en donde arribar, es así como surge el transporte marítimo y los primeros puertos marítimos (Beirut, Sidón, Tiro y Damasco). Desde entonces paralelamente a la evolución del transporte marítimo, ha surgido la necesidad de crear nuevos puertos para expandir las rutas marítimas.

Es claro que el surgimiento de los puertos es tan antiguo como el inicio del transporte marítimo y que el desarrollo de uno (transporte marítimo) va aunado al

¹ Fenicia, antigua nación que ocupaba una estrecha franja de territorio en la costa este del mar Mediterráneo, y que actualmente forma una gran parte de Líbano. Las flotas de las ciudades costeras viajaron por el Mediterráneo llegando hasta el océano Atlántico; otras naciones competían por emplear barcos y tripulaciones fenicias en sus flotas.

desarrollo del otro (puerto), pero ahora lo que importa es saber ¿Qué es un puerto marítimo?

El puerto marítimo se puede definir de la siguiente manera: es todo lugar natural² o artificial³, con un calado⁴ determinado y apto para deparar abrigo suficiente de la mar y el viento a las embarcaciones que arriban a él, teniendo la función como un punto de enlace entre los diferentes modos de transporte marítimo (tráfico de altura y cabotaje) y terrestre para las operaciones de carga y descarga.

Los puertos no están ubicados sólo en las costas marítimas ni tampoco tienen una sola función económica. Por esta razón existe una clasificación de puertos dividida en dos:

- Por su ubicación geográfica⁵; y
- Por la naturaleza de su función económica^{6,7}.

3.2 Antecedentes históricos de los puertos mexicanos.

La actividad portuaria en México se inició durante la época prehispánica, cuando civilizaciones como la Maya, la Mexica o Azteca y la Olmeca, al contar con canoas que les permitían el tráfico marítimo, lacustre y fluvial se vieron en la necesidad de

² Puerto Natural: Son puntos de enlace (marítimo-terrestre) en lo que no hubo necesidad de realizar obras de ingeniería, debido a que están dotados de un fácil acceso, un calado suficiente y además cuentan con gran espacio para el arribo de embarcaciones. Estos puertos pueden estar en la desembocadura de ríos con un amplio delta o estuario o en extensos litorales adecuados con dársenas donde haya fácil acceso para la entrada de los buques.

³ Puerto Artificial: Son puntos de enlace (marítimo-terrestre) en los que hay necesidad de realizar grandes obras de ingeniería como rompeolas, dársenas y malecones, ya que esta clase de puertos son por lo general, bahías artificiales sin ninguna protección o comodidad para el atraque de las embarcaciones.

⁴ Se le denomina calado a la profundidad máxima a la que se sumerge la parte inferior del quillote, medida desde la línea de flotación.

⁵ Existen fluviales (en las riberas de los ríos); lacustre (en las orillas de los lagos); marítimos (en las costas) y fluviomarítimos (en desembocaduras de los ríos en el mar).

⁶ Existen comerciales, petroleros, mineraleros, graneleros, pesqueros, turísticos y combinado entre los anteriores.

⁷ Puertos mexicanos “Básico terminales portuarias”. Publicado por la SCT Pág. 21.

arribarlas en las costas, orillas y riveras. Pero a pesar de estas necesidades fue prácticamente inexistente la creación de obras portuarias en aquella época, al grado de que existen autores que consideran que la actividad portuaria se inició durante la época de la conquista y se incremento en la colonia

Si las civilizaciones prehispánicas desarrollaron un medio que les permitiera el transporte por la vía marítima, es un hecho que establecieron lugares o zonas que les permitiera arribar a sus medios de transporte. Un ejemplo de este planteamiento es la civilización maya.

Los mayas contaban con un extenso comercio tanto terrestre como fluvial y marítimo originando el desarrollo de los “mercados costeros.”⁸ El abastecimiento de estos mercados se generaba a través de los “puertos de embarque”⁹ en los cuales arribaban y zarpaban canoas llenas de mercancías que transportaban de un pueblo a otro (véase cuadro 14).

En estos puertos no sólo predominaba el comercio entre la civilización maya y sus pueblos en distintas regiones, sino que además habitantes de otras civilizaciones llegaban a estos puertos para intercambiar mercancías. De hecho se sabe que del puerto de Xicalango llega a Moctezuma la noticia sobre la llegada de los españoles, por medio de sus comerciantes espías.

A pesar del conocimiento del transporte marítimo, sólo se realizó una obra marítima durante la época prehispánica. “Dentro de la bahía en el Estado de Guerrero, existe la playa de “Las Gatas” protegida por enrocamiento a la cual se le

⁸ En este mundo de comercio desarrollado por la civilización maya, desde los centros ceremoniales y las metrópolis, los peregrinos y habitante bajan a los mercados costeros debido a que en ellos se realizan una serie de intercambios comerciales de mercancías provenientes de otros pueblos del sur, transportados por vía marítima.

⁹ En estos puertos de embarque no existían obras portuarias realizadas por el hombre, simplemente eran sitios que por sus condiciones naturales permitían el arribo de canoas.

llama “El baño del Rey Calzontzin” suponiéndose que fue la única obra marítima realizada en la época prehispánica.”¹⁰

Cuadro 14

PUERTOS DE EMBARQUE DE LA CIVILIZACIÓN MAYA

LUGAR	UBICACIÓN ACTUAL	ACTIVIDAD
Pole	Xcaret - Quintana Roo	Sitio de embarque para la isla de Cozumel.
Bahía de Ascensión	Quintana Roo	Los señores de Chichén acostumbraban embarcar con destino a Honduras.
Bacalar - Chetumal	Quintana Roo	Representaba el centro de embarque de mercancías, especialmente del cacao extraído de Honduras, con remate en la parte central de Yucatán.
Chamotón	Campeche	Facilitó el comercio en el interior de la península, desde el norte y centro de Yucatán va hacia Xicalango y Potonchan en Tabasco.
Xicalango	Campeche	Se consideraba un centro comercial de primera magnitud, en donde se obtenían productos provenientes de Yucatán, Honduras y las Islas del Caribe.
Potonchan	Tabasco	Al tener comunicación por medio de río con los puertos de Chamotón y Xicalango figuraba como un sitio en el cual penetraban las mercancías provenientes de Centro América.

Fuente: Elaboración propia en base al libro de Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988. Págs. 26-31.

A la llegada de los españoles al continente americano específicamente a lo que nombraron como la Nueva España, incrementaron el movimiento marítimo, pero las obras portuarios continuaron siendo exiguas porque aprovechaban las condiciones naturales del territorio (véase cuadro 15).

Del cuadro se pueden percibir 3 aspectos importantes: en primer lugar, los españoles no realizaron obras portuarias de tipo de rompeolas o de trabajos de dragado, principalmente por que “las embarcaciones de la época eran muy

¹⁰ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo costero de México, Pág. 28.

pequeñas, del tamaño de un actual barco pesquero, con calado que seguramente no rebasaba los 2.5 metros, y que básicamente podían entrar por los ríos así como a las bahías naturales donde había protección en contra del oleaje.”¹¹

Cuadro 15

Obras portuarias durante la Colonia

- En la Ventosa, Oax., el propio Hernán Cortes construye un “Faro de Leña” que es una pequeña torre hecha de piedra que a la fecha existe.
- En la isla de San Juan de Ulúa se construyó un pequeño muelle en espigón donde se atendían a las embarcaciones de la época, teniendo por protección sólo la que proporcionaba la isla en sus condiciones naturales. De esta obra no queda vestigio alguno.
- Existen grabados de la época en donde se observan veleros en la bahía de Acapulco, Gro., sin embargo, no queda constancia de alguna obra marítima.
- En la zona del actual puerto de Tampico, Tamps., y entrando por el río Tamesí, a 60 kilómetros aproximadamente de la desembocadura, se construyó un muelle de piedra en Tantoyuquita donde llegaban embarcaciones pequeñas para comercial con el área próxima de la Huasteca.
- En San Blas, Nay., se estableció la primera base naval de la Nueva España que contaba con un astillero que era una bahía natural con profundidades de 9 metros en su entrada la cual después se fue azolvando por los aportes sólidos del río Santiago que desembocaba al norte de San Blas.

Fuente: Elaboración propia en base al libro de Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México.

En segundo lugar, durante el periodo colonial sólo se construyó un puerto que es el de Veracruz. A pesar de ser uno de los puertos más importante como se ha mencionado anteriormente, era tan pobre en su infraestructura que no contaba con un rompeolas que permitiera dar mayor seguridad a los barcos que arribaban a ese puerto.

Finalmente no deja de ser importante mencionar que en Acapulco no se desarrolló ninguna obra de infraestructura durante la época colonial. El puerto de Acapulco fue tan importante como el de Veracruz para el comercio marítimo, sin embargo en

¹¹ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México, Pág. 3.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

la bahía de Acapulco no existían muelles para que arribaran las embarcaciones como lo fue la Nao de China proveniente de Filipinas, por lo que los comerciantes se veían en la necesidad de acercarse hasta donde el calado les permitía y descargar en pequeños volúmenes la mercancía en canoas para ser llevadas a tierra firme.

Además de los puertos de Acapulco y Veracruz, existieron otros puertos marítimos a lo largo de los litorales de la Nueva España, pero al igual que en Acapulco, no contaban con infraestructura portuaria (véase cuadro 16).

Cuadro 16

Puertos instalados durante la Colonia.

Golfo de México

- El puerto de Veracruz fundado el 3 de mayo de 1519.
- El puerto de Coatzacoalcos fundado en el año de 1522.
- El Puerto de Campeche y Ciudad del Carmen, Campeche en el año de 1522.
- El Puerto de Tampico, Tamps., fundado en 1519.

Costas del Pacífico

- El Puerto de Ensenada, B. C. en el Siglo XVII.
- El Puerto de Guaymas, Son. en el Siglo XVII.
- El Puerto de San Blas, Nay. siendo este uno de los más importantes durante la Colonia.
- El Puerto de Salina Cruz, Oax. fue fundado en el Siglo XVII.
- El Puerto de Acapulco, Gro. fue descubierto en el año de 1521 y comenzó a colonizarse en 1550, más tarde fue declarado como terminal de los buques de la ruta marítima entre las Islas Filipinas y la Nueva España.
- El Puerto de Manzanillo, Col. fundado en 1525 por Hernán Cortés. Durante 353 años, no recibió los beneficios de ninguna obra portuaria sino hasta 1878 en el Gobierno de Don Porfirio Díaz.
- El Puerto de Mazatlán, Sin. en el Siglo XVII, fue habilitado para el Comercio Exterior en el año de 1820.

Fuente: López Enríquez, José. Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977, Págs. 2-4.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

Los puertos señalados en el cuadro, desde su fundación hasta el día de hoy, han mantenido su actividad marítima. Los puertos de Veracruz y Acapulco han resaltado por su importancia transitiva, sin embargo, los restantes mantuvieron su actividad principalmente a la falta de comunicación terrestre y a la inseguridad que ofrecían los pocos caminos existentes, aunque de una manera exigua. De los puertos fundados en la época colonial, hoy en día en su mayoría son los puertos más importantes del país sobre todo los puertos de Manzanillo y Veracruz (en el siguiente tema se hablará más a fondo de estos puertos).

Una vez consumada la independencia, sólo unos cuantos puertos lograron continuar con su desenvolvimiento mientras que otros fueron declinando por aspectos económicos y naturales.

En noviembre de 1823 se rindió en México el primer informe sobre la actividad marítima a cargo del Secretario de Guerra y Marina, Joaquín Herrera, en donde mencionó que sólo seguían habilitados para el movimiento marítimo los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán, Guaymas, Veracruz y Campeche.

El número de puertos se redujo aún más por los problemas de azolve que sufrió el puerto de San Blas. El general Manuel Mier y Terán Ministro de Guerra y Marina mencionó en 1824 que no se podía seguir operando en el puerto de San Blas por un fenómeno de azolve. “El fenómeno de azolvamiento fue de tal magnitud que cegó totalmente las dos bahías que existían separadas por el cerro de La Contaduría donde a la fecha se conservan viejas edificaciones de la época colonial, y por tanto, recomendó a la bahía de Manzanillo como un lugar apto para trasladar la base naval que en un principio se instaló en el puerto de San Blas.”¹²

La Revolución Industrial del siglo XIX modificó radicalmente el concepto de puerto marítimo. La invención de la máquina de vapor y la sustitución de los cascos de madera por cascos metálicos en los barcos, fueron determinantes para la

¹² Bustamante Ahumada Roberto. El desarrollo marítimo de México. Págs. 6 y 7.

construcción de buques de mayores dimensiones, los cuales requerían llegar a zonas protegidas y al no existir éstas, surgió la necesidad de construir rompeolas y por el calado de los nuevos barcos de la época, nace la actividad del dragado¹³ para adecuar las profundidades existentes a las que necesitaban los barcos menores de casco metálico. “El servicio de dragado en México, se inició durante el porfiriato para la construcción de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salinas Cruz, por la compañía inglesa de PEARSON AND SON.”¹⁴

El General Porfirio Díaz dio un importante impulso al sistema portuario nacional. En primer lugar, por la construcción de los puertos de Coatzacoalcos, Manzanillo, Salinas Cruz, Tampico y Veracruz. En segundo, por las conexiones ferroviarias que tenían los puertos de Tampico, Veracruz y Manzanillo ligados a la Ciudad de México, además de que en el Istmo de Tehuantepec se desarrolló un sistema transistmico entre puerto México hoy Coatzacoalcos en el Golfo de México y Salinas Cruz en el océano pacífico unidos por ferrocarril.¹⁵

En el porfiriato los puertos todavía carecían de muelles y atracaderos¹⁶, por lo que las maniobras de carga y descarga eran similares que durante la colonia, es decir, aligerando las cargas de los barcos en canoas y pangas en las que se recibía las mercancías para posteriormente llevarlas a las playas o muelles con escasa profanidad en las aguas.

Posterior al gobierno del General Díaz hubo una paralización del sector marítimo durante varios años. La paralización se acredita a la Revolución Mexicana la cual

¹³ Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc.

¹⁴ Puertos mexicanos. Introducción a puertos mexicanos. Publicado por la SCT, Pág. 14.

¹⁵ El Istmo de Tehuantepec tuvo gran éxito a principios del siglo XX, no obstante dos hechos terminaron con el funcionamiento de este puente terrestre. El primero de ellos fue la apertura del canal de Panamá en 1914, el segundo fue que el 20 de noviembre de 1910 se inicia la Revolución Mexicana, haciéndose posible gracias a que los ferrocarriles sirvieron como medio de transporte, por lo que las locomotoras fueron destinadas a otros lugares del país en apoyo al movimiento social.

¹⁶ Paraje o instalación donde pueden atracarse las embarcaciones, generalmente menores.

derivó una serie de circunstancias adversas que imposibilitó los servicios marítimos y el desarrollo de la infraestructura portuaria. Fue hasta 1924 bajo el gobierno del General Álvaro Obregón que vuelve a construirse una obra marítima aunque sin trascendencia “en 1924 se construyó el rompeolas del puerto de Yavaros en el estado de Sonora, obra que no tuvo trascendencia, ya que el puerto de Yavaros es solamente a la fecha un puerto pesquero”¹⁷.

En el transcurso restante del siglo XX se realizaron una serie de obras marítimas orientadas a impulsar el sector marítimo del país, estas obras fueron desde la construcción de áreas de almacenamiento, muelles, obras de protección y equipamiento marítimo-portuario hasta la construcción de nuevos puertos.

Entre los años 1935-1940 se iniciaron las obras del puerto de Progreso (realizada por la empresa danesa “Christiani & Nielsen) y se desazolvó el puerto de Salina Cruz. En la década de los cincuenta el desarrollo portuario del país cobró impulso al constituirse los puertos comerciales de Ensenada, Guaymas y Mazatlán para atender sus respectivas zonas de influencia, así como algunos aspectos de integración territorial de la península de Baja California.

En los años sesenta se inició la construcción de los puertos de Lázaro Cárdenas, Mich., Puerto Vallarta, Jal., el puerto en San Carlos en B.C.S., y el puerto pesquero de Yukalpetén, Yuc., además del Club de yates en Acapulco, Gro., éste último al servicio de la Olimpiada de 1968. Se construyeron terminales de transbordadores en los puertos de Guaymas, Son., Santa Rosalía, B.C.S., Puerto Escondido, Oax. y en Topolobampo, Sin. En las islas de Cedros, B.C., y San Marcos, B.C.S. se construyeron muelles para la exportación de sal y yeso respectivamente, además de otras obras de menor trascendencia.

¹⁷ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México, Pág. 15.

Al inicio de los setentas se implantó la reforma portuaria la cual consistió en la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos¹⁸, la dirección general de Operación Portuaria¹⁹ y las direcciones generales de Obras Marítimas y de Dragado²⁰. Todo ello con el objetivo de “impulsar la construcción de infraestructura portuaria y crear organismos y empresas para agilizar la operación y elevar la eficiencia”²¹.

El gobierno de presidente Luis Echeverría Álvarez desarrolló una serie de obras portuarias destacando la construcción de Puertos Madero, Chis. por ser un puerto de altura, además de los puertos pesqueros de Puerto Peñasco, Son., San Felipe, B. C., Cabo San Lucas, B. C. S., Paraje Nuevo, Son., y la unidad pesquera Alfredo B. Bonfi en Mazatlán Sin. Asimismo se desarrollaron una serie de muelles en distintos puertos del país como es: el muelle de cruceros en la isla de Cozumel Q. Roo., los muelles de Lázaro Cárdenas, Mich., el muelle comercial en Topolobampo, Sin., los muelle de mercados en Minatitlán y Tuxpan, Ver., el muelle de metales y minerales al servicio de la siderúrgica Lázaro Cárdenas y el muelle de pasajeros en Acapulco, Gro. También en el puerto de Veracruz se construyó la terminal de granos y se construyeron escolleras²² en el Mezquital y La Pesca Tamps., Tamiahua, Ver., así como en Río Lagarto, Yuc.

La administración de José López Portillo continuó con el desarrollo de obras marítimas, destacándose las construcciones de puertos pesqueros, industriales y petroleros además de algunos muelles importantes. Entre los puertos pesqueros figuran: Sauzal, B. C., Pinchilingue, B. C. S., Ciudad del Carmen, Camp., Vicente

¹⁸ Se creó con el objeto de coordinar en los puertos marítimos y portuarios, los medios e transporte que operen en ellos, así como los servicios principales auxiliares y conexos.

¹⁹ Posteriormente Dirección General de Puertos, se creó para consolidar las funciones de autoridad en los puertos.

²⁰ Se crearon para mejorar la infraestructura portuaria y las condiciones de navegación en canales y dársenas, respectivamente.

²¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Inducción a puertos mexicanos, México, 1989, Pág. 20.

²² Es una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el azolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o reflujos de marea (vaciante). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o de un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.

Guerreo, Gro., Lázaro Cárdenas, Mich., Cruz de Huanacastle, Nay., Puerto Morelos, Q. Roo., Tamiahua, Ver., Celestún, El Cuyo, Dzilam de Bravo y San Felipe en Yuc. Los industriales fueron Altamira, Tamps., Salina Cruz, Oax. y el Ostión, Ver. Finalmente los petroleros son Salina Cruz, Oax. y Dos Bocas, Tab. los cuales no se concluyeron durante ésta administración, pero también se realizaron las instalaciones de Cayo Arcas, Camp. Para la exportación de petróleo. Por otra parte, los muelles que se construyeron fueron: El muelle de contenedores en Salina Cruz, el muelle atunero en Ensenada, B. C., el muelle de fertilizantes, de contenedores y el muelle de PEMEX en el puerto de Lázaro Cárdenas.

Durante el gobierno de Miguel De La Madrid se continuó con las obras portuarias, a pesar a la crisis económica que atravesaba el país. Se creó un pequeño puerto en San Juan de la Costa, B. C., para el manejo de la roca fosfórica, la terminal de cementos mexicanos en Manzanillo, Col., se terminó el primer muelle en Altamira, tamps. y se inició el viaducto de la ampliación del puerto de Progreso, Yuc. Además se iniciaron las obras de escollera, puente ferroviario, puente carretero y canal para comunicar la laguna de Cuyutlán, Col. con el mar, obra que se terminaría en el mes de marzo de 2000. Por otra parte se apoyó al sector pesquero, con la contracción de dos plantas procesadoras de pescado en puerto madero, Chis. y Manzanillo, Col.

En la gestión de Carlos Salinas de Gortari más allá de que se siguiera con la construcción de obras marítimas sobresale el hecho de haber transformado el sistema portuario nacional de un modelo centralizado a uno descentralizado. La apertura comercial incrementó la necesidad de buscar una estructura que diera una mayor competitividad a los servicios portuario como consecuencia de que “dentro de la organización institucional de los puertos, existía una carencia de inversión, ausencia de competencia, una baja del comercio exterior vía marítima y prácticas monopólicas con altos costos e ineficiencia” por lo que en 1994 se crea

las Administraciones Portuarias Integrales “API”²³. En el siguiente tema se hablará más sobre la nueva administración portuaria.

Simultáneamente a la transformación del sistema portuario, se creó el puerto pesquero Chabihau, Yuc., se continuó con la construcción de muelles en los puertos de Manzanillo, Pichilingue, Puerto Vallarta y Topolobampo; además de las terminales para autos y contenedores en Veracruz y la de cementos Apasco en Manzanillo. Se reforzó el equipamiento de los puertos instalándose grúas portacontenedores en los puertos de Altamira, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo, Salina Cruz y Lázaro Cárdenas.

“El objetivo básico era impulsar la productividad en el manejo de contenedores a niveles internacionales en los puertos de Altamira, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz, a fin de poder estar en condiciones de competencia ante la ya inminente firma del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá y a su vez, que ello nos sirva para poder competir con los países de la Cuenca del Pacífico fundamentalmente.”²⁴

La administración del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León se caracteriza por la construcción de muelles y la continuidad al proyecto de las API. Entre los muelles construidos en el sexenio se encuentran: el muelle de fertilizantes en Topolobampo, el segundo muelle de contenedores, y muelle de usos múltiples e importante terminal granera en Manzanillo, el muelle carbonero en Lázaro Cárdenas, el muelle para gráneles agrícolas y el muelle para el manejo de contenedores y vehículos en Veracruz, finalmente el segundo y tercer muelle de cruceros en Cozumel, Q. R.

²³ Administración Portuaria Integral (API). Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

²⁴ Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México.

En lo que va del presente sexenio del presidente Vicente Fox Quezada, se han construido dos terminales para el manejo de minerales y líquidos en Manzanillo, una terminal granelara en Coatzacoalcos y la ampliación del puerto de Progreso. En cuanto a muelles, se construyó el muelle de cabotaje en Ensenada, dos muelle en Manzanillo uno para la Armada de México, y el otro para la Secretaria de Marina; un muelle para las embarcaciones turísticas en Topolobampo, y una bodega y un muelle en el puerto de Tuxpan. Se han realizado también diversas obras de mantenimiento en diversos puertos del país, tales como dragado, rompeolas y escolleras. Además de la adquisición de 8 grúas que operan en los puertos de Altamira, Tampico y Manzanillo.

En el transcurso del tema se ha demostrado que los puertos marítimos han sido a lo largo de los años y hoy en día un medio para el desenvolvimiento comercial de México. En la época prehispánica fueron importantes para que el comercio prosperara entre las distintas civilizaciones. Durante la colonia los puertos aunados al transporte marítimo permitieron crear un puente transitmico uniendo el comercio de tres continente. En el México contemporáneo se han realizado importante obras portarías en el país, sin embargo, no han sido suficientes para tener una infraestructura que nos permita un comercio exterior competitivo a través de este medio.

A pesar de las obras que se han construido en las últimas décadas, los puertos marítimos del país necesitan de mayores inversiones en su infraestructura para ser competitivos y eficientes. Sin embargo surgen algunas interrogantes al respecto, considerando que gran parte del siglo XX se ha invertido constantemente en la creación de infraestructura marítima ¿Por qué no son competitivos los puertos? ¿Es necesario invertir en todos los puertos para incrementar la competitividad y eficiencia portuaria? O será que ¿Las inversiones han estado mal planeadas y quizás mal distribuidas de acuerdo a los puntos estratégicos del país? ¿Son las API la solución del problema portuario del país o

simplemente han sido una medida que ha provocado un exiguo desarrollo portuario? El siguiente tema tratará de responder estas interrogantes.

3.3 El sistema portuario en la actualidad.

El entorno económico global que se ha vivido en los años recientes, junto con la tecnología para el desarrollo de nuevos buques, así como la contenerización, ha provocado que los países marítimos se vean en la necesidad de ampliar y modernizar sus puertos a modo de ser más competitivos. En el caso de México no ha sido una excepción, la globalización y la competencia que conlleva ha llevado a buscar una forma que le permita el financiamiento para impulsar su desarrollo portuario, el cual se encontraba totalmente rezagado en sus servicios promoviendo la importación de bienes a través de los puertos estadounidenses que han sido y siguen siendo más competitivos.

Con motivos de la crisis de principios los 80, los puertos marítimos del país llegaron a un fuerte rezago en áreas fundamentales como el equipamiento y las instalaciones, lo que provocaba un bajo dinamismo en volúmenes transportados vía marítima en relación con el tamaño de la economía. Paralelamente a la crisis existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo cual se reflejaba en un bajo índice de la utilización de la capacidad instalada, al tiempo que existían puertos cercanos al grado de saturación.

A su vez, la construcción y administración de puertos estaba a cargo exclusivo del Gobierno Federal y la prestación de los servicios se encontraba monopolizada por empresas gubernamentales donde existía fuerte rigidez laboral, asociadas a la existencia de un único sindicato por puerto.

Los precios y tarifas eran fijados centralmente y de manera uniforme para todos los puertos y la participación del capital privado era prácticamente simbólica y cuando existía, se limitaba a terminales de uso particular.

Además, la globalización comercial exigía mayores recursos para implementar los cambios que se requerían para otorgar servicios eficientes y competitivos de lo cual México carecía. “Esto llevó a que los industriales mexicanos prefirieran utilizar los puertos de Long Beach y Houston²⁵ y traer su carga por ferrocarril o autotransporte, que utilizar los puertos mexicanos.”²⁶

Por todo lo anterior, desde 1994 el sistema portuario en México es distinto; se ha pasado de una centralización a una descentralización y apertura hacia la inversión privada a través de las API, que ha permitido que se alcance un mejor nivel productivo en el sistema portuario del país. Ante esto surge el interrogante, ¿Cómo y cuando se dio el cambio y cuáles son los objetivos?

El cambio del sistema portuario nacional para dar paso a las API se dio con base a la requisita²⁷ del puerto de Veracruz en 1991 apoyada posteriormente por la Ley de Puertos²⁸ y la Ley de Navegación²⁹ modificados en 1993 y 1994 respectivamente.

²⁵ Con la intención de evitar cualquier mal interpretación, es preciso aclarar que el Puerto de Houston nada tiene que ver con la ciudad que se encuentra en el altiplano de Texas, el puerto se ubica al sureste de Texas al centro de la Costa del Golfo de México, aproximadamente a 326 millas náuticas al noreste de Brownsville. Es un puerto de aguas profundas, que se extiende a lo largo de 40 Km, con una variedad de instalaciones públicas y privadas.

²⁶ Rodríguez Ortega, Evelyn Eugenia. Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México. ITAM. México, 1999.

²⁷ El 31 de mayo de 1993, el Gobierno Federal requisó el puerto, asumiendo temporalmente su administración y operación. Al día siguiente, para adecuar el entorno laboral y fomentar un clima de competencia en la presentación de los servicios de maniobras, se publicó el Reglamento para el servicio de maniobras en zonas Federales de los Puertos. La nueva normatividad eliminó los radios de acción, estableciendo un permiso único para efectuar todas las maniobras en un puerto, sin exclusividad. Asimismo, se estableció que las relaciones entre los permisionarios y sus trabajadores serían reguladas por la Ley Federal del Trabajo y que las relaciones entre los permisionarios y los usuarios, serían de carácter mercantil y no laboral como era la situación previa.

²⁸ El 19 de julio de 1993 se promulgó una nueva Ley de Puertos que abrió paso a la participación privada en el manejo de los puertos, con el doble propósito de eliminar los obstáculos institucionales para la modernización portuaria a instaurar un régimen más congruente con la liberación pactada con las potencias norteamericanas que conforman hoy en día el TLCAN.

²⁹ La Ley de Navegación, promovió el desarrollo de la marina mercante, a través de la simplificación, flexibilización y liberación de requisitos para incrementar la flota nacional en sus servicios de altura y cabotaje. Igualmente, en lo relativo a los trámites en materia de navegación, se dispuso la agilización de los trámites de arribo y despachos de embarcaciones y se abrieron las posibilidades de participación para los particulares en el señalamiento marítimo, las ayudas a la navegación y la inspección de embarcaciones.

Estos hechos dieron paso a la creación de las API en 1994³⁰, teniendo como objetivo para los principales puertos de México:

- Fortalecer el proceso de modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial de México.
- Incrementar la eficiencia de los puertos a nivel internacional y a precios competitivos, para proporcionar un enlace más eficaz entre el transporte marítimo y el terrestre.
- Promover el desarrollo industrial, comercial, pesquero y turístico de los puertos, proporcionando mayores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida de los trabajadores portuarios e incrementos en la productividad.
- Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada, minimizando la utilización de fondos públicos.³¹

Existen 108 puertos en México de los cuales la mitad se encuentran en el litoral del Pacífico y el resto en las costas del Golfo de México y el Caribe, de ellos 97 son puertos marítimos y 11 son puertos fluviales. En el siguiente mapa se muestran los principales puertos del país, así como las administraciones portuarias integrales en sus distintas modalidades. De los 50 principales puertos de México, 16 forman parte de las API federales, 4 de las API estatales, 2 de las API paraestatales y sólo 1 es una API privada que es el puerto de Acapulco. Los 28 puertos restantes, forman por una parte los puertos y terminales concesionados a una API estatal, y por otra los puertos no concesionados a una API de los cuales

³⁰ Durante 1995, se pusieron en práctica otras dos medidas trascendentales. Se liberaron los precios y tarifas de los servicios portuarios para alentar la participación del capital privado, eliminar los subsidios cruzados y consolidar la capacidad de gestión y la autosuficiencia financiera en los puertos. Por otra parte, se acordó con los trabajadores dar por terminado los viejos contratos colectivos de trabajo y establecer un nuevo marco laboral más flexible que permitió la constitución de sindicatos de empresa y la fijación de salarios de mercado

³¹ Reestructuración y privatización del sistema portuario mexicano. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Documento preliminar 9 de diciembre de 1992.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

representan 20 y 8 puertos respectivamente. Los restantes 58 puertos del total que existen en México no figuran en las API ni en el mapa debido a que son de menor importancia.

Mapa 3

PRINCIPALES PUERTOS DE LA REPÚBLICA MEXICANA



Fuente: Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000. Secretaria de Comunicaciones y transportes, México 2001. Pág. 20.

La participación del capital externo en las API puede operarse de dos formas: la primera, hasta por un 49% como accionista en las API, para administración, desarrollo y promoción del puerto. La segunda, en un 100% para la realización de las siguientes actividades:

- Desarrollo del puerto, mediante contrato con la API en mantenimiento, dragado y construcción de infraestructura básica.

- Constitución de empresas para prestar servicios portuarios como maniobra, avituallamiento, recolección de basura, etc.
- Concesión para la administración de terminales, para gráneles, contenedores, líquidos, usos múltiples, marinas turísticas o terminales de cruceros.
- Inversiones en zonas de desarrollo portuario, para industrias, almacenes, industrias pesqueras o astilleros.

A su vez, la inversión de capital mexicano puede ser con el 100% tanto en terminales, instalaciones y servicios³².

Es conveniente aclarar que los bienes del recinto portuario (zonas de agua, infraestructura, terminales, instalaciones y áreas de tierra) son de dominio federal, los que únicamente se consideran para su uso, aprovechamiento y explotación. A continuación se hace mención de los resultados obtenidos en los puertos derivados de la participación de las API:

A. Inversión pública y privada.

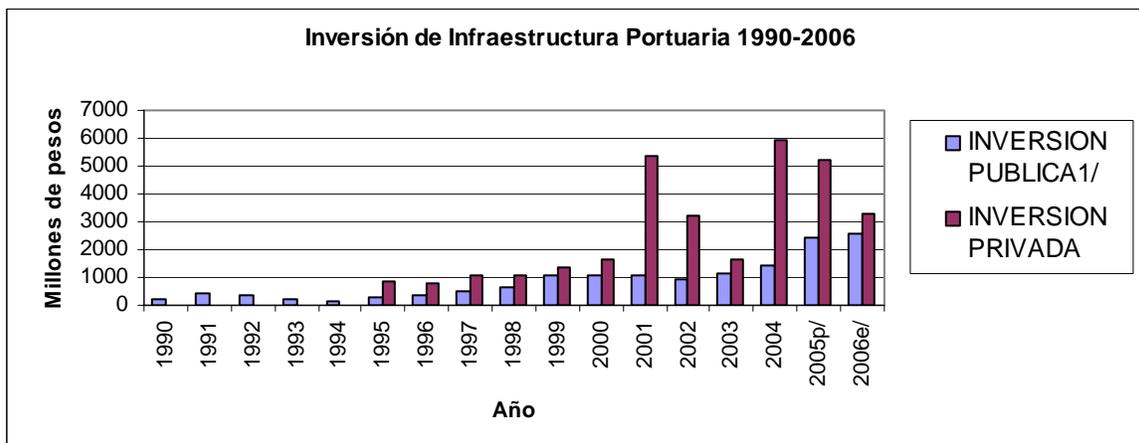
En los últimos años se ha incrementado de manera notable las inversiones por parte del gobierno y privados en los puertos marítimos. En los años previos la participación del capital privado dentro de la infraestructura portuaria, las inversiones del gobierno en infraestructura portuaria eran muy inferiores a las que el mismo gobierno realizó en los últimos 5 años (véase gráfica 2). En 2006 el gobierno ha invertido en infraestructura portuaria 2,580.2 millones de pesos mientras que entre 1990 y 1994 había sido de 1,373 millones de pesos. Por otra parte, a partir de 1995 el capital privado empezó a figurar dentro de las inversiones portuarias y es hasta hoy, el medio por el cual los puertos obtienen las mayores inversiones. En los primeros dos años la inversión privada invirtió 1,657 millones

³² Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. Primera edición 1999, publicado por la SCT. Capítulo 2, la transformación portuaria y avances 1994-1999, Págs. 104 y 105.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

de pesos cifra que es superior a la otorgada por el gobierno en todo el sexenio salinista.

Gráfica 2



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Sexto Informe de Gobierno del Presidente Vicente Fox Quezada.

p/ Cifras preliminares. e/ Cifras estimadas.

1/La inversión total pública, incluye inversión por parte de la S.C.T y de las API's las cuales incluyen recursos propios de las 16 Administraciones Portuarias Integrales (API's). El registro de los datos se realiza a partir del establecimiento de las API's.

Durante 2005 la inversión total en infraestructura portuaria alcanzó un nivel histórico al llegar a ser de 7,652.5 millones de pesos de las cuales el gobierno contribuyó con el 31% mientras que la inversión privada con el 69% restante³³. En los años 2002, 2003 y 2006 las inversiones en infraestructura portuaria disminuyeron obedeciendo a la disminución de proyectos por parte de particulares.

³³ La enorme inversión que se registró en el 2005 se adjudica a la construcción y licitación de diversas obras marítimas que se realizaron en diversos puertos. En Guayabas, se adjudicó a particulares un área para el establecimiento de una planta de combustible; en Lázaro Cárdenas, un almacén para el manejo de aceites vegetales y grasas minerales; en Salina Cruz, una planta para el suministro de combustible a embarcaciones pesqueras; y en Coatzacoalcos, una instalación para el manejo, procesamiento y despacho de granel agrícola. Además se iniciaron licitaciones públicas para atraer inversión privada en la construcción y operación de terminales e instalaciones en los puertos de Ensenada, Guayabas, Veracruz y Coatzacoalcos. En Manzanillo, inició la construcción de una terminal para el manejo de minerales con capacidad para almacenar 60 mil toneladas y descargar 2 mil toneladas por hora, y otra terminal de líquidos de 6 mil metros cúbicos de capacidad. Además se terminó la construcción de una terminal de granel agrícola para almacenar 21 mil toneladas y descargar mil toneladas por hora. Adicionalmente, se amplió el muelle de metales y minerales; en Coatzacoalcos, se invirtieron 67 millones de pesos en una terminal granelera; y en Altamira, se instalaron 3 plantas de generación de energía eléctrica por un monto de 3,400 millones de pesos.

Todo indica que las inversiones se han incrementado para el desarrollo portuario cumpliéndose uno de los objetivos más ambiciosos al crearse las API, sin embargo, los resultados positivos se ubican en el corto plazo y posiblemente en el mediano plazo pero en algunos puertos, los resultados no han sido tan espectaculares e inclusive su participación ha disminuido (más adelante se abundará el tema).

B. Modernización y ampliación.

El incremento de inversiones que se ha logrado para el desarrollo portuario se ha distribuido principalmente en los siguientes rubros:

- Longitud de los muelles³⁴. Hablando en miles de metros, en 1994 era de 118.7 mientras que en 2006 es de 198.1 lo que significa un crecimiento del 67%.
- Áreas de almacenamiento³⁵. Hablando en miles de m², en 1994 era de 2,824 mientras que en el 2006 es de 5,643 lo que significa un crecimiento del 100%.
- Obras de protección³⁶. Hablando en miles de metros, en 1994 se registra 112 mientras que para el 2006 es de 149 lo que significa un crecimiento del 33%.
- Equipamiento marítimo-portuario. El rubro se subdivide en dos que es señalamiento marítimo el cual hablando en unidades se registraron en 1994 1,020 mientras que en 2006 fueron 1,549 lo que significa un crecimiento del 52%; por otra parte se encuentra el equipo portuario que para 1994 era de 1,065 mientras que para 2006 es de 3,150 lo que significa un crecimiento del 195%.

Las inversiones mencionadas y las mejoras en la productividad permitieron duplicar el número de terminales y la capacidad instalada para el manejo de carga

³⁴ Se refiere a longitud de atraque en los muelles de los puertos comerciales, pesqueros, turísticos y otros.

³⁵ Se refiere a la infraestructura de patios, bodegas, y cobertizos de almacenamiento.

³⁶ Se refiere a las estructuras para proteger contra las olas y el azolve a los puertos; tales como rompeolas, escolleras, espigones y de protección marginal.

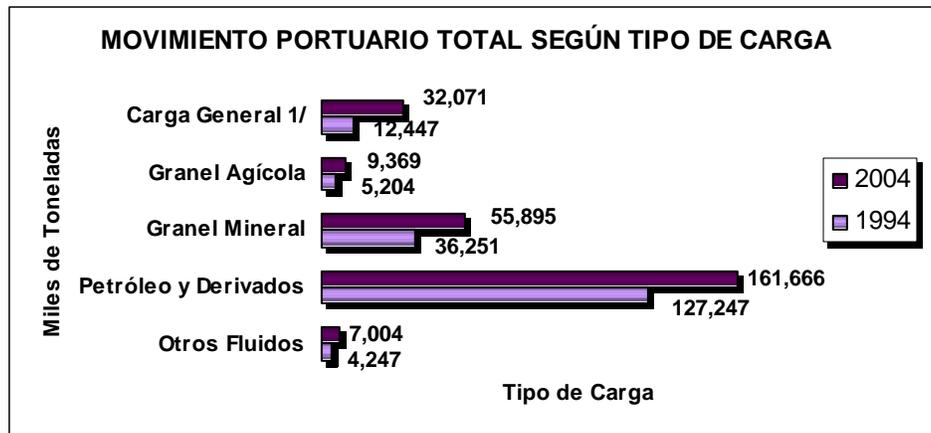
comercial no petrolera la cual “pasó de 59 millones de toneladas en 1994 a 120 millones de toneladas en 2000.”³⁷

En suma, el incremento que se ha realizado en la inversión portuaria en los últimos años, se ha destinado principalmente para incrementar las áreas de almacenamiento y el equipo portuario olvidándose de las obras de dragado que son fundamentales para la competitividad de cualquier puerto marítimo.

C. Productividad.

Las mejoras en infraestructura y equipo han provocado un importante crecimiento en la productividad del movimiento portuario de carga. En 2004, el movimiento portuario total fue de 266 millones de toneladas mientras que en 1994 fue sólo de 185 millones (véase gráfica 3).

Gráfica 3



Fuente: Elaboración propia en base a Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000 y Anuario estadístico de los puertos de México 2004, ambos publicados por la SCT. 1/ Incluye carga general suelta y contenerizada.

El transporte de petróleo y derivados en 2004 representó la mayor parte del volumen de carga con 161 millones de toneladas. En el periodo (94-04) creció

³⁷ El Sector Comunicaciones y Transportes 1944-2000. Publicado por SCT en noviembre de 2000..Pág. 184

27%, sin embargo, en 1994 representaba el 69% del total mientras que para el 2004 paso ser de 61%, es decir, 8% menor en la carga total.

El transporte de granel mineral, básicamente sal, yeso, cemento y calizas, representó la segunda mayor parte del volumen de carga. En el periodo analizado creció 54% además de que creció su participación en la carga total 1.5%, pasando de 19.5% en 1994 a 21% en 2004. La carga agrícola es la segunda con menor participación del total pero tuvo un crecimiento importante en el periodo analizado. En 1994 su participación en el total de carga era de 2.8% pero para el 2004 se elevó a 3.5%. La carga agrícola tuvo un crecimiento del 80% al pasar de poco más 5 millones de toneladas a más de 9 millones de toneladas.

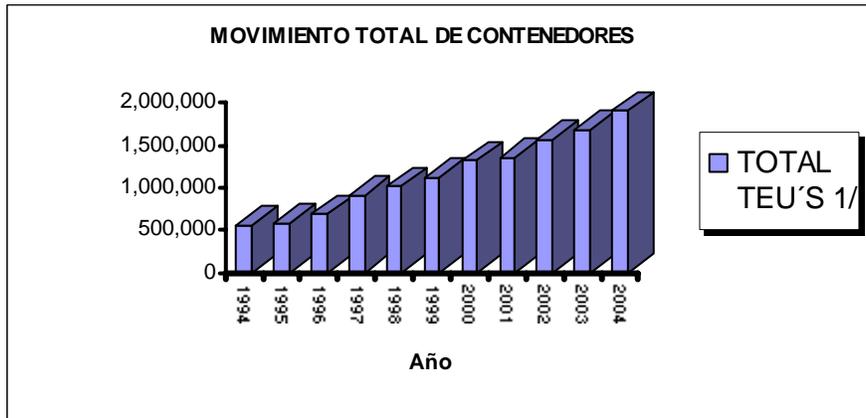
La carga general también aumentó al crecer más del doble la participación en la carga total pasando de 12,4 millones de toneladas en 1994 a 32 millones en el 2004. Cabe destacar que este tipo de carga mostró la mayor tasa de crecimiento, con el 158%. El transporte de otros fluidos representó la menor parte del volumen de carga. De 4 millones en 1994 paso a 7 millones de toneladas lo que representa un crecimiento de 65%.

La carga contenerizada paso de 549,932 TEU³⁸ operados en 1994 a 1,903,845 en el 2004, lo que representó un crecimiento de 246% (véase gráfica 4). El crecimiento tan amplio de este tipo de carga se debe a la importancia que ha tomado el movimiento de contenedores a nivel mundial.

En el año de 1998 se supera por primera vez el millón de TEU movidos en los puertos mexicanos y ya para el 2004 se está cerca de superar los dos millones. El mayor número de movimientos de contenedores se realiza en los puertos de Altamira, Manzanillo y Veracruz.

³⁸ TEU es una unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Es aceptada universalmente tanto para conocer la capacidad de carga de los buques y demás medios de transporte como para medir los volúmenes de carga de contenedores que se manejan en puertos y terminales internacionales.

Gráfica 4



Fuente: Elaboración propia en base a datos en el Anuario estadístico de los puertos de México 2004, publicado por la SCT.
1/ Unidad equivalente a 20 pies.

D. Número de pasajeros.

El número de pasajeros transportados en cruceros ha venido en constante aumento (véase gráfica 5). En 1994 arribaron 1,937 cruceros que atendieron a 1.9 millones de personas, mientras que en el 2004 se registro más de 2,500 arribos con 6.2 millones de personas, lo que significa un incremento 221% de personas atendidas entre 1994 y 2003.

Gráfica 5



Fuente: Elaboración propia con base en el Anuario estadístico de los puertos de México 2004, publicado por la SCT.

E. Tarifas.

La descentralización de los puertos provocó un impacto significativo en las tarifas de servicios. “En un reporte de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT de 1996 se citan algunos ejemplos de beneficios ya alcanzados: en los puertos de Veracruz, Manzanillo y Progreso el precio que se cobra por el manejo de graneles agrícolas es menor, en términos nominales, al existente en 1995; en Manzanillo y Lázaro Cárdenas, también en términos nominales, el precio de las maniobras de pellet³⁹ se reduce en 50% en un año.”⁴⁰

F. Empleo.

Hablar sobre la relación del empleo en los puertos es un caso que debe de ser comentado, ya que puede conducir a un equívoco. Para el año 2000, el gobierno federal señaló que se ha incrementando el número de trabajadores en los puertos marítimos “Derivado del dinamismo de la actividad portuaria y del mayor número de empresas que hoy operan y prestan servicios, el nivel de empleo en los principales puertos del país aumentó en más de 50% respecto a 1994, a la vez que han mejorado las condiciones de trabajo, los salarios y la capacitación de los trabajadores.”⁴¹ Para 1994 la cifra de trabajadores en los puertos nacionales era de 15 mil personas de las cuales el 25% estaba en áreas administrativas y el resto en las operaciones y prestación de servicios.

Por otra parte, se intentó conocer la cantidad de empleos en los puertos marítimos a fin de realizar una comparación con las cifras de 1994, sin embargo, no existe registrada dicha cantidad. En una entrevista con Guillermo Rodríguez Calleja Subdirector de privatización de Puertos mencionó al respecto, que la información esta muy fragmentada derivado de la autonomía portuaria y de la existencia de

³⁹ Aglomerado de mineral de hierro (esferas de 2 a 5 cms. de diámetro) después de un proceso de eliminación de componentes indeseables por un proceso de centrifugación.

⁴⁰ Scheinvar, Isaac, Las carreras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México. Artículo publicado por la CEPAL, Abril de 1999. Pág.44.

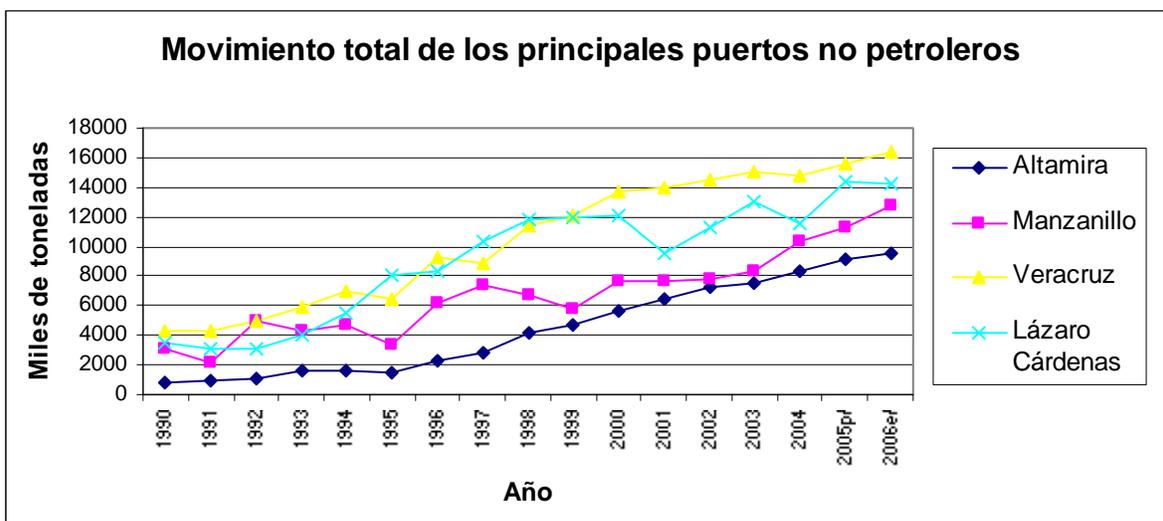
⁴¹ El Sector de Comunicaciones y Transportes 1994-2000. Publicado por la SCT en noviembre de 2000. Pág. 191.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

diversas empresas privadas laborando en ellas, sin embargo, también comentó que muy seguramente se podría conseguir la información solicitándola a cada uno de los puertos existentes.

La privatización portuaria ha derivado un efecto multiplicador positivo en los puertos nacionales, sin embargo los beneficios se han logrado sólo en unos puertos. Por tanto existen puertos ganadores y perdedores derivados de la transformación portuaria. Los puertos beneficiados por la transformación portuaria son Lázaro Cárdenas y Manzanillo del lado del pacífico, además de Altamira y Veracruz en el Golfo de México, en ellos se han incrementado las inversiones y el desarrollo de infraestructura provocando una mayor eficiencia en los servicios (véase gráfica 6).

Gráfica 6

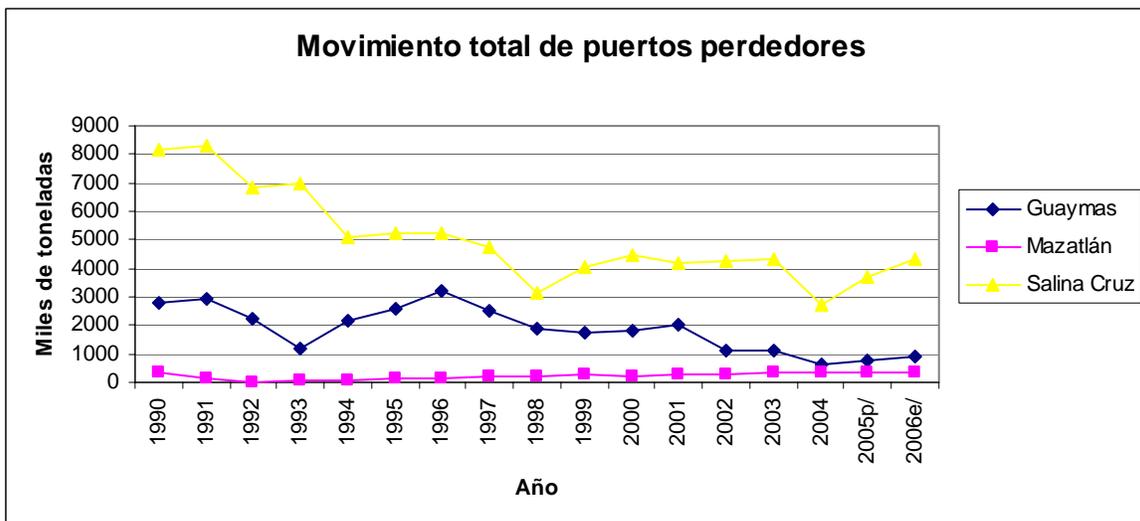


Fuente: Elaboración propia con base en el Sexto Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quezada.
p/ Cifras preliminares.
e/ Cifras estimadas.

Por otra parte existen puertos que no se han visto beneficiados de la transformación portuaria. Los puertos de Guaymas, Mazatlán y Salinas Cruz entre muchos otros no han ampliado su infraestructura como consecuencia de una disminución de inversiones para esos puertos (véase gráfica 7). Por tanto la importancia marítima de estos puertos no ha crecido y en algunos casos hasta

disminuido derivado de la creciente eficiencia de Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz.

Gráfica 7



Fuente: Elaboración propia con base en el Sexto Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quezada. p/ Cifras preliminares. e/ Cifras estimadas.

En 2006 Guaymas movilizó 147% y Salina Cruz 18% menos de lo que movilizaron antes de se pusiera en marcha las API's, Mazatlán simplemente ha tenido un crecimiento deprimente por debajo de lo que llevo a movilizar en 1990.

En conclusión, el modelo de administración portuaria aplicado en México dio resultados inmediatos, al coadyuvar con el crecimiento del comercio exterior mexicano e, internamente al fortalecer la gestión a través de la privatización, mejorar los rendimientos a la par de las practicas laborales, e intensificando el mantenimiento de los puertos. Sin embargo, los resultados positivos se ubican en unos cuantos puertos, mientras que en otros los resultados no han sido tan espectaculares como se esperaba e incluso su participación ha disminuido.

Esto a su vez es entendible desde el punto de vista de la logística comercial, sin embargo, continua siendo necesario incrementar las inversiones tanto en obras como equipamiento marítimo para hacer de los puertos mexicanos cada vez más

competitivos antes los puertos extranjeros y de la misma forma incrementar el volumen de carga del comercio exterior de México a través de la vía marítima. Por tanto el gran reto será promover aún más la inversión privada para ser cada día más competitivos a nivel internacional.

3.4 La posición de los puertos mexicanos respecto a los puertos extranjeros.

En los últimos años se ha registrado un crecimiento de la demanda de los servicios portuarios tanto en México como en otros países como consecuencia del crecimiento de la economía mundial. Ello se debe a que existe una correlación positiva o negativa entre la economía mundial, el transporte y los puertos marítimos. Es decir, si la producción de la economía mundial crece, el transporte marítimo y la demanda portuaria también crecen aunque en distintas proporciones y viceversa si la producción de la economía mundial disminuye.

En 2004 de acuerdo a cifras de la UNCTAD, el crecimiento de producción de la economía mundial fue de 3.8 por ciento. Este resultado que es 1.3 % superior que el 2.5% registrado en el 2003 demuestra el hecho de que todas las regiones del mundo experimentaron desarrollo económico de manera simultánea (véase el cuadro 16). El crecimiento de la economía mundial se reflejó en los movimientos portuarios que se realizaron a nivel mundial, incrementándose el número de movimiento de contenedores TEUS. Sólo en 3 años el crecimiento ha sido de 24.3% pasando en 2001 de 244 a poco más de 303 millones de TEUS en el 2003 (véase cuadro 18).

En torno al crecimiento que esta experimentando la economía mundial y por consiguiente la demanda de servicios portuarios en los países, la participación de los puertos mexicanos es trascendental ante los puertos latinoamericanos pero exiguos ante los puertos mundiales.

Cuadro 16
Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003
(en porcentaje)

Región/País	2001	2002	2003	2004
Mundo	1.3	1.8	2.5	3.8
Países desarrollados	1.0	1.3	1.7	3.0
de los cuales:				
Japón	1.0	1.3	1.7	3.0
Estados Unidos	0.3	2.4	3	4.4
Unión Europea	1.7	1.1	0.9	2.1
de los cuales:				
Alemania	0.9	0.2	-0.1	1.0
Francia	2.1	1.2	0.5	2.1
Italia	1.8	0.4	0.3	1.0
Reino Unido	2.1	1.7	2.2	3.1
Sureste de Europa	5.6	4.9	6.9	7.5
Países en desarrollo	2.4	3.5	4.7	6.4
Países en desarrollo excluyendo China	1.5	2.7	3.9	5.7

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995, publicados en UNCTAD (2004), Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2004, publicación de las Naciones Unidas, N° de venta E.04.II.D.29, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1. Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

En América Latina y el Caribe los principales 20 puertos de contenedores movilizaron un total de 14.83 millones de TEUS en el 2003. Los puertos de Manzanillo y Veracruz figuraron entre ellos movilizando de manera conjunta un total de 1.28 millones TEUS, es decir, el 8.6% del movimiento total, por debajo de países como Brasil, Panamá y Puerto Rico que sus principales puertos movilizaron 17.2, 13.2 y 11.26 por cierto respectivamente (véase cuadro 17).

A pesar de la reforma portuaria en México, los puertos nacionales continúan sin poder ser los más importante en Latinoamérica, existen puertos como (San Juan, Santos y Colón) que superan por más del doble al principal puerto de contenedores de México que es Manzanillo. Las grandes áreas de almacenamiento además de un mayor equipamiento portuario son lo que hacen la diferencia entre los puertos extranjeros y el nacional.

Cuadro 17
Los principales 20 puertos contenedores en América Latina y el Caribe
(en millones de TEUs)

Posición	Puerto (País)	Millones de TEUS en 2003
1	San Juan (Puerto Rico-USA)	1.67
2	Santos (Brasil)	1.56
3	Colon (Panamá)	1.51
4	Kingston (Jamaica)	1.14
5	Freeport (Bahamas)	1.06
6	Buenos Aires (Argentina)	0.9
7	Manzanillo (México)	0.71
8	Callao (Perú)	0.63
9	Limon-Moin (Costa Rica)	0.61
10	Veracruz (México)	0.57
11	Riό Grande (Brasil)	0.54
12	San Antonio (Chile)	0.52
13	Cartagena (Colombia)	0.51
14	Guayaquil (Ecuador)	0.47
15	Itajai (Brasil)	0.46
16	Balboa (Panamá)	0.46
17	Puerto cortes (Honduras)	0.4
18	Riό Haiana (República Dominicana)	0.39
19	Puerto Cabello (Venezuela)	0.38
20	Montevideo (Uruguay)	0.33
Total		14.83

Fuente: ECLAC, Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de sus desempeño reciente (2004). Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

Por otra parte, efectuando la misma comparación con puerto de países subdesarrollados y desarrollados de todo el mundo, la participación de los puertos nacionales es exigua a pesar del importante crecimiento que han tenido. En los últimos 3 años los puertos de México han tenido un crecimiento de 24.5 por ciento, pasando de 1,358,136 en 2001 a 1,605,074 movimientos de TEUS en 2003. Sin embargo, a pesar del crecimiento, los puertos mexicanos están muy por debajo de los movimientos TEUS realizados por los países asiáticos que encabezan la lista e incluso por Brasil ha tenido un crecimiento sobresaliente a nivel mundial.

Del total de TEUS movilizados a nivel mundial en 2003, los países en vías de desarrollo entre los cuales se encuentra México tuvieron una participación del 40% representados en poco más de 122 millones de movimientos de un total de 303

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE
LOS LITORALES MEXICANOS.

millones (véase cuadro 18). Ante este panorama la participación del sistema portuario mexicano en 2003 es de tan sólo 1.38% del total de movimientos TEUS que realizan los países en vía de desarrollo, pero representa el 0.55% del total de movimientos que se realizan a nivel mundial. En otras palabras la participación de los puertos de México en el ámbito internacional prácticamente no figura.

Cuadro 18

**El tráfico de los puertos de contenedores de 57 países y territorios en desarrollo en 2003, 2002 y 2001
(TEUs)**

País o territorio	2003	2002	2001	Variación porcentual	
				2003-2002	2002-2001
Hong Kong (China)	20,449,000	19,144,000	17,900,000	6.8	6.9
Singapur	18,441,000	16,986,010	15,520,000	8.6	9.4
República de Corea	12,993,429	11,719,502	9,827,221	10.9	19.3
Malasia	10,072,072	8,751,567	6,224,913	15.1	40.6
Emiratos Árabes Unidos	6,955,750	5,872,244	5,081,964	18.5	15.6
Indonesia	4,560,397	4,539,884	3,901,761	0.5	16.4
Tailandia	4,409,996	3,799,093	3,387,071	16.1	12.2
Brasil	4,333,425	3,570,255	2,323,801	21.4	53.6
India	3,916,064	3,208,384	2,764,757	22.1	16
Filipinas	3,468,803	3,324,796	3,090,952	4.3	7.6
Arabia Saudita	2,440,327	1,958,566	1,676,991	24.6	16.8
Oman	2,246,826	1,415,498	1,331,686	58.7	6.3
Vietnam	2,195,939	1,771,992	n.a.	23.9	n.a.
Sir Lanka	1,959,354	1,764,717	1,726,605	11.0	2.2
México	1,690,913	1,564,541	1,358,136	8.1	15.2
Panamá	1,605,074	1,344,785	2,376,045	19.4	-43.4
Egipto	1,457,976	1,336,044	1,708,990	9.1	-21.8
Malta	1,347,539	1,288,775	1,205,764	4.6	6.9
Chile	1,249,526	1,167,876	1,080,545	7.0	8.1
República Islámica de Irán	1,147,656	805,864	618,195	42.4	30.4
Jamaica	1,137,798	1,065,000	983,400	6.8	8.3
Bahamas	1,057,879	860,000	570,000	23.0	50.9
Colombia	995,203	960,723	577,041	3.6	66.5
Guatemala	725,976	360,161	322,136	101.6	11.8
Argentina	718,609	554,796	663,811	29.5	-16.4
Costa Rica	669,259	602,568	n.a.	11.1	n.a.
Perú	627,011	631,757	n.a.	-0.8	n.a.
Bangladesh	625,155	584,222	n.a.	7.0	n.a.
Cote d'Ivoire	612,546	579,055	543,846	5.8	6.5
Venezuela	592,010	780,657	824,119	-24.2	-15.5
Ecuador	515,550	500,471	414,355	3.0	20.8
República Dominicana	480,650	541,932	487,827	-11.3	11.1
Honduras	470,567	413,843	n.a.	13.7	n.a.
Trinidad y Tobago	440,368	385,233	352,758	14.3	9.2

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE
LOS LITORALES MEXICANOS.

Marruecos	381,474	198,177	161,574	92.5	22.7
Argelia	354,724	338,152	311,111	4.9	8.7
Uruguay	333,871	292,962	301,641	14.0	-2.9
Pakistan	332,559	227,000	878,892	46.5	-74.2
Kenya	330,748	278,059	n.a.	18.9	n.a.
Líbano	305,933	298,876	299,400	2.4	-0.2
Jordan	281,215	277,307	241,037	1.4	15
República Árabe Siria	266,300	257,586	222,698	3.4	15.7
Chipre	255,021	233,400	235,100	9.3	-0.7
Cuba	216,587	214,760	258,264	0.9	-16.8
República de Tanzania Unidad	204,000	178,154	135,632	14.5	31.4
Djibouti	201,447	178,405	147,908	12.9	20.6
Reunión	170,092	162,636	159,006	4.6	2.3
Togo	166,441	84,783	n.a.	96.3	n.a.
Bahrain	165,700	155,037	n.a.	6.9	n.a.
Qatar	164,137	118,183	n.a.	38.9	n.a.
Sudan	156,607	129,093	120,701	21.3	7.0
Camerún	156,000	146,737	139,587	6.3	5.1
Yemen	155,717	388,436	377,367	-59.9	2.9
Guam	148,158	140,990	140,158	5.1	0.6
Martinica	1,421,100	149,901	140,034	-5.2	7.0
Eslovenia	126,237	114,863	93,187	9.9	23.3
Guadeloipe	110,073	118,013	n.a.	-6.7	n.a.
Total	121,734,798	108,836,321	93,307,987	11.9	16.6
Otros, comunicado	657,445	588,096	1,426,812	11.8	-58.8
Total comunicado	122,392,243	109,424,417	94,734,799	11.9	15.5
Total mundial	303,108,850	276,552,859	243,814,545	9.6	13.4

Fuente: Container Intelligence Monthly, Clarkson Research (Londres), marzo de 2004. Citado en El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.

En 2003 las 20 principales terminales de contenedores movilizaron cerca de la mitad de TEUS en el mundo con alrededor de 145 millones. Dentro de estos puertos el más importante fue el de Hong Kong con alrededor de 21 millones, mientras que el de menor dinamismo fue el de Gioia Tauro (Italia) con 3 millones de movimientos TEUS. Todo esto comparándolo con los puertos de México quiere decir que ninguno de los puertos nacionales se compara con los principales 20 puertos más importantes, ya que el principal puerto de México en movimientos TEUS (Manzanillo) apenas moviliza alrededor de 710 mil TEUS, e incluso si le sumamos los otros 12 puertos que realizan estos movimientos se llega a un total de 1,903,845 TEUS, es decir, la mitad de movimientos que realiza el puerto menos dinámico de los 20 más importantes en el mundo.

3.5 Oportunidades para los puertos nacionales.

Ante el entorno económico positivo en el mundo, los puertos han incrementado su productividad y ello ha provocado que algunos puertos utilicen casi su capacidad instalada al 100%. Es el caso de los puertos cercanos a México de Long Beach y Los Ángeles en el estado de California Estados Unidos.

El pasado mes de noviembre se publicó en un periódico de México que “en los próximos cuatro años las terminales portuarias de Long Beach y Los Ángeles alcanzarán su punto máximo de saturación; sin embargo, no podrán invertir en la construcción de más puertos, ante la falta de espacio territorial”⁴².

Ante esta situación, en México la API de Lázaro Cárdenas planea lanzar la licitación para construir y operar la segunda terminal especializada de contenedores a finales de 2005 o a principios de 2006. Lo que se pretende es atraer unos 750 mil contenedores en 2010, que no podrán ser atendidos en los recintos portuarios de la costa oeste de Estados Unidos, por problemas de saturación. Se prevé que la nueva terminal de contenedores costará 200 millones de dólares y entrará en operación en el 2008. Todo parece indicar de no suceder algún acontecimiento extraordinario que esta obra se llevara a cabo debido a que “hay seis grupos de navieros y operadores portuarios que han confirmado su interés en participar en la licitación, informo el director general de la API Lázaro Cárdenas, Juan Paratore”⁴³.

⁴² El Financiero, artículo “Terminal de Contenedores”, sección Negocios, pág. 18. Publicado el 17 de noviembre de 2005.

⁴³ El Financiero, artículo “Terminal de Contenedores”, sección Negocios, pág. 18. Publicado el 17 de noviembre de 2005.

8.6 Propuestas para incrementar la competitividad

En la elaboración del trabajo se ha manejado la importancia de los puertos marítimos paralelamente a las del transporte marítimo, es por ello que surge la necesidad de elaborar propuestas para incrementar la competitividad y eficiencia de los puertos nacionales, a continuación se presentan tres propuestas:

- Incrementar aún más la inversión privada. Principalmente para adquirir equipo portuario, es decir, nueva maquinaria de manipulación de contenedores para estar a la vanguardia en tecnología y agilizar el movimiento de contenedores. También incrementar la infraestructura de patios, bodegas cobertizas de almacenamiento y la longitud de atraque de muelles con el objetivo de evitar la congestión.
- Hacer más eficiente el sistema multimodal. “La participación del ferrocarril en el manejo de carga en contenedores es casi inexistente en puertos como Veracruz y Altamira. A pesar de contar con la ventaja potencial que implica la presencia de más de un operador ferroviario, los servicios de doble estiba aún no entran en funcionamiento, por la escasa captación de carga de este modo de transporte.”⁴⁴ El desarrollo del intermodalismo es fundamental para concentrar carga y reforzar la posición competitiva de los puertos mexicanos, sobre todo cuando la mayor parte de la carga es generada o atraída por ciudades y regiones del interior del país. Sin embargo, la interconexión marítimo-terrestre presenta todavía problemas de integración modal y de coordinación de las diversas actividades vinculadas a la distribución física internacional de las mercancías.
- Agilizar los trámites administrativos en los puertos. Existe un complejo circuito de revisiones en el que intervienen, Agentes Aduanales, la Procuraduría

⁴⁴ Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivote en México: Límites y posibilidades. Revista de la CEPAL 76, abril de 2002. Pág. 140.

General de la República (PGR), Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) y la Secretaria de Salud, lo que prolonga la estadía de contenedores en puertos y genera sobre costo para el usuario por cada una de las revisiones y manipulaciones realizadas a las mercancías, “en México, el indicador de estadía es de 10 días en promedio, frente a una marca internacional de cinco días y una estadounidense de 7 días.”⁴⁵ Una mejor coordinación y cooperación entre las instituciones que intervienen en esa fase, sin duda conduciría a reducir los tiempos muertos de inmovilización de las mercancías en terminales portuarias.

De hacerse posible la realización de estas propuestas no cabe duda que se incrementaría el movimiento de carga en los puertos marítimos, pues se estaría incentivando a una mayor productividad, competitividad y eficiencia portuaria que estimularía a los empresarios nacionales y extranjeros a movilizar sus mercancías a través de medios marítimos y por tanto, arribarían mayores buques a las costas nacionales.

En conclusión, se ha demostrado en el desarrollo del capítulo que los puertos aunados al transporte marítimo han jugado y juega un papel importante en el desenvolvimiento de las economías desde sus orígenes hasta nuestros días. En el caso de México no ha sido una excepción, sin embargo, los puertos nacionales se han caracterizado durante mucho años por poca atención e inversión del gobierno nacional, provocando que sean poco competitivos e ineficientes ante los puertos internacionales, a su vez promoviendo que sea el medio terrestre el favorito para los empresarios nacionales.

La apertura comercial favoreció el impulso al desarrollo de los puertos promoviendo la inversión privada a través de las API y creando un efecto multiplicador en la economía mexicana entre ellos, el mayor volumen de

⁴⁵ Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivote en México: Límites y posibilidades. Revista de la CEPAL 76, abril de 2002. Pág. 133.

CAPÍTULO III. LAS CONEXIONES MARÍTIMAS EXISTENTES A LO LARGO DE LOS LITORALES MEXICANOS.

mercancías transportadas por vía marítimas, sin embargo, a pesar del crecimiento de algunos de los puertos más importantes del país no ha sido suficiente para acercarse siquiera a la productividad de los mejores puertos en países subdesarrollados. Por tanto es el momento idóneo para incentivar aún más a los capitales privados a invertir en los puertos nacionales, aprovechando el momento de prosperidad y crecimiento económico que se vive a nivel mundial.

CAPÍTULO IV

LA REGULACION DE LA MARINA MERCANTE INTERNACIONAL.

4.1 Tratados de la marina mercante internacional.

El transporte marítimo es un sector alrededor del cual se han generado más regulaciones que cualquier otro, la interrogante que surge al respecto es ¿la normatividad existente requiere modificaciones en su contenido, la creación de nuevas disposiciones, o enfrenta sólo un problema de incumplimiento? Algunos han mencionado que el transporte marítimo tiene ya suficientes regulaciones, de modo que la discusión comienza a enfocarse hacia el diseño de mecanismos que hagan posible su aplicación.

En el ámbito internacional el transporte marítimo se encuentra regulado por 222 convenios de los cuales México ha ratificado 129 de ellos. Los convenios se encuentran conformados por dos grupos: multilaterales y los bilaterales, ambos grupos reglamentan la actividad marítima a nivel internacional (véase cuadro 20).

En este contexto los convenios multilaterales surgen como producto de los trabajos de los organismos internacionales, tales como: La Organización Marítima Internacional (OMI) en donde existen convenios sobre la seguridad de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación del mar por buques, responsabilidad civil, y sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar; Organización Internacional del Trabajo (OIT) se contemplan los convenios internacionales en materia laboral de la gente de mar, como son el desempleo en caso de pérdida por naufragio, contrato de enrolamiento de la gente de mar, seguro de enfermedad, salarios, horas de trabajo a bordo y dotación,

prevención de accidentes de trabajo de la gente de mar y seguridad e higiene en los trabajos portuarios; Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el que se tocan temas como el derecho del mar, transporte multimodal internacional, y condiciones de inscripción de los buques; Asimismo, en un porcentaje menor están aquéllos depositados en Organismos de América, en Gobiernos y en otros organismos.

Cuadro 20

NOMINA DE CONVENIOS MARITIMOS INTERNACIONALES

Multilaterales	Núm. De Convenios	Ratificados por México
1.- Organización Marítima Internacional (OMI).	48	26
2.- Organización Internacional del Trabajo (OIT).	49	21
3.- Organización de las Naciones Unidas (ONU). Marítimos.	21	10
4.- Organismos de América ¹	8	8
5.- Gobiernos marítimos ²	22	6
6.- Gobiernos (Transporte en General) ³	11	4
7.- Gobiernos (Cooperación Regional sobre Contaminación) ⁴	2	2
8.- Otros organismos ⁵	3	2
Subtotal	164	79
Bilaterales		
9.- Cooperación económica.	20	17
10.- Comerciales.	16	14
11.- Cooperación científica y técnica.	8	6
12.- Cooperación para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuesto sobre la renta.	3	2
13.- Cooperación recíproca México - Estados Unidos de América.	5	5
14.- Tratados de Libre Comercio (TLC) ⁶	6	6
Subtotal	58	50
Total	222	129

Fuente: Nomina de Convenios Marítimos Internacionales, publicado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

¹ Los Organismos de América están representados por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); Organización Latinoamericana de Energía (OLADE); Sistema Económico Latinoamericano (SELA); La Asociación de Estados del Caribe (AEC); La Organización de Estados Americanos (OEA) y La Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas (ROCRAM).

² Cuando se hable de “Gobiernos” significa que se ha asignado a un país para el depósito del instrumento de que se trate, encargado de establecer todos los procedimientos y adopción de un país. En el caso de los Gobiernos Marítimos los depositarios son los Gobiernos de Argentina y Bélgica.

³ Los depositarios son los gobiernos de Cuba, Estados Unidos, Inglaterra y Perú.

⁴ Existe un único depositario que es el Gobierno de la República de Colombia.

⁵ Los depositarios son la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).

⁶ Los convenios marítimos que tiene México con países que ha firmado un TLC son Bolivia, Chile, Costa Rica y Nicaragua; por otra parte, se hace referencia a que la Nomina de Convenios Marítimos Internacionales maneja en este rubro los tratados del TLCAN y el Grupo de los Tres (Colombia, México y Venezuela) a pesar de ser tratados trilaterales.

Por otra parte, los convenios bilaterales celebrados con los socios comerciales del país se clasifican en: convenios de cooperación económica, comerciales, de cooperación científica y técnica, cooperación para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta, los de cooperación recíproca México – Estados Unidos y los de libre comercio.

La relación de México con la OMI involucra diversos temas en 26 convenios ratificados por el país. Éstos están orientados hacia la seguridad de la vida humana en el mar, prevención de abordajes, contaminación por buques, facilidad para el tráfico marítimo internacional (procurando la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias), seguridad de los contenedores, normas de formación para la gente de mar, responsabilidad civil de daños ocasionados por buques, represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas y el reconocimiento de “certificados de arqueo”⁷.

Los convenios entre países de la OIT y México resguarda la seguridad de la gente de mar tanto económica como de salud. Entre los principales temas acordados se encuentran los siguientes: indemnización por desempleo, capacidad profesional de los capitanes y oficiales, vacaciones pagadas, obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte, seguro de enfermedades, edad mínima de admisión de los niños, “salarios, horas de trabajo a bordo y donación”⁸, prevención de accidentes, seguridad e higiene en los trabajos portuarios además de inspección de los emigrantes a bordo de buques.

La relación de los países de la ONU y México en la materia está encaminada a mantener un orden jurídico, destacándose: el derecho de los países que no tienen litoral marítimo a enarbolar un pabellón, un “régimen internacional de puertos

⁷ A través de este convenio los certificados de arqueo expedidos por un gobierno serán reconocidos y aceptados por los demás gobiernos partes, otorgándoles idéntica validez a los certificados expedidos por el propio gobierno con base en el arqueo del buque estipulado mediante el certificado internacional de arqueo.

⁸ El pago o salario básico de un marinero preferente, por un mes de servicio, a bordo de un buque al que se le aplique este convenio, no podrá ser inferior a dieciséis libras del Reino Unido, o a una suma equivalente en moneda de otro país.

marítimos y protocolo de firmas”⁹, conservación de los recursos vivos del mar, “convenio sobre el derecho del mar”¹⁰, además de mantener un control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.

Uno de los convenios más importantes si no es que el más importante es el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. En él se destaca el establecimiento de una fórmula de reserva de carga para los países productores en los siguientes términos: “un 40% de la carga reservada para el transporte de los países productores, un 40% destinada al tráfico internacional mediante el uso de (conferencias)¹¹ y un 20% del total de la carga para negociarse entre buques de terceras banderas que sirvan tradicionalmente a un país y que no estén inscritos en conferencias.”¹² Lamentablemente, pese a que la ONU recomienda la aplicación de la fórmula, no se lleva a cabo por tres razones principalmente:

- Unos cuantos países controlan el comercio marítimo y no están dispuestos a ceder parte del mercado marítimo a nuevas empresas navieras (en los siguientes temas se profundizará al respecto).
- Existe ausencia de transporte marítimo nacional en la mayoría de los países ribereños (un ejemplo de ello es México que a pesar de contar con una flota marítima está muy lejos de movilizar el 40% de carga que le corresponde).
- En diversos países el sector marítimo no entra dentro de sus prioridades, por lo que alquilan el servicio o transportan sus mercancías a través de otro medio de transporte.

⁹ Lo que se pretende con este convenio es que todos los puertos apliquen un trato equitativo a los buques de cualquier puerto extranjero.

¹⁰ El objetivo es establecer un orden jurídico para los mares y los océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.

¹¹ Las conferencias marítimas son acuerdos privados, formales e informales, entre transportistas o entre compañías marítimas que determinan y aplican unos fletes comunes en sus transacciones de servicios y que abren las posibilidades a otras actividades de cooperación sobre una o varias rutas marítimas comerciales determinadas.

¹² Nomina de Convenios Marítimos Internacionales, publicado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT. Pág. 65.

Por lo tanto este convenio es insignificante desde el punto de vista de que para nada se habla de financiamiento, protección o cooperación al sector marítimo de los países que carecen de flota mercante, por aquellos países que por su tradición marítima los ha llevado a un éxito en el sector marítimo.

Con Organismos de América, México también ha celebrado convenios, entre más importantes destacan los siguientes: “Convenio interamericano para facilitar el transporte acuático internacional”¹³, “Convenio de cooperación entre la OMI y la OEA”¹⁴, “convenio de transporte por agua de la ALADI”¹⁵. Existen otros convenios con la ROCRAM que simplemente se limita a la aplicación de los convenios emanados por la OMI; y el Acuerdo Latinoamérica que busca la prevención de la contaminación en los puertos además de un control eficaz de buques por el estado rector del puerto.

Existen otros 38 compromisos de México establecidos de manera multilateral con otros gobiernos encaminados a promover el auxilio y salvamento marítimo, unificación de reglas en materia de abordaje y conocimiento de embarque, además de la prohibición de ensayos con armas nucleares en la atmósfera, vertimiento de desechos y derrames de hidrocarburos, revisiones sanitarias a cada buque que arribe a cualquier puerto entre otras medidas de menor importancia.

En el contexto bilateral México ha ratificado convenios encaminados a fomentar la cooperación económica, así como la industrial, tecnológica, comercial y financiera, tratando de favorecer el entorno marítimo. A continuación se menciona los compromisos bilaterales de México con algunos países:

¹³ Se aplica en el ámbito portuario tratando de reducir las formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de buques.

¹⁴ Ambas organizaciones mediante este acuerdo se comprometen a fomentar la cooperación principalmente en lo que se refieren a asuntos de interés común en el campo del transporte marítimo y otras actividades marítimas que puedan estar dentro de la competencia de las mismas.

¹⁵ Se aplica en el ámbito marítimo para coordinar, desarrollar y mejorar las marinas mercantes, fluviales y lacustre para que contribuyan en la mayor medida posible a través de servicios estables y de condiciones adecuadas de los estados partes, asegurando una participación sustancial en los tráficos de su comercio exterior y preservar en toda circunstancia el curso normal de sus respectivas exportaciones e importaciones y mejorar sus balanza de pagos.

- **Brasil.** Desarrollar la cooperación en el campo de la construcción naval;
- **Francia.** Incrementar la cooperación económica en infraestructura portuaria;
- **Hungría.** Cooperación económica y técnica en equipo portuario;
- **Alemania.** Desarrollar la cooperación económica e industrial en la construcción de equipo portuario.
- **Chile.** Otorgar libre acceso a las cargas públicas y privadas de su comercio exterior, a los buques de bandera de ambos países;
- **Polonia.** Promover la cooperación en el área de la industria naval;
- **India.** Facilitar el intercambio de bienes por vía marítima. Para ello, los buques, sus tripulaciones y las cargas de ambas partes, “disfrutaran de un tratamiento igualitario en los puertos marítimos o dentro de las aguas de jurisdicción nacional de la otra parte”¹⁶.

Existen otros convenios comerciales encaminados al otorgamiento recíproco del trato de Nación Más Favorecida (NMF) hacia el sector marítimo. Entre los países con los que México firmó los convenios aparecen: Bulgaria, China, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Hungría, Polonia, República Checa, Rumania y URSS (actualmente Federación Rusa). Los convenios con todos estos países estipulan que ambos estados concederán el tratamiento de la NMF en sus puertos marítimos o dentro de sus aguas marítimas nacionales, así como sus aguas territoriales a los barcos, sus tripulaciones y la carga de la otra parte contratante. Cabe mencionar que con Costa Rica y El Salvador los convenios fueron un poco más extensos, ya que se mencionó además un acuerdo para fomentar el desarrollo de las líneas navieras nacionales para el servicio de altura entre los territorios respectivos. No obstante, hasta la fecha estos acuerdos no han arrojado resultados.

¹⁶ Estas disposiciones no se aplicarán en las actividades reservadas por cada parte conforme a su legislación, para sus entidades o empresas, por lo que se refiere al cabotaje, remolque y practicaaje.

También existe una relación con Jamaica y la República Dominicana pero con un enfoque distinto. En primer lugar, las partes contratantes (México-Jamaica) se concedieron recíprocamente un tratado de NMF en todo lo que se refiere a gravámenes aduaneros y cualesquiera otros impuestos establecidos con respecto a la exportación o importación; y en segundo lugar las partes contrastante de (México-República Dominicana) se comprometieron a otorgarse libertad de comercio y navegación para los nacionales, en las ciudades, puertos y ríos; además se comprometieron recíprocamente a no conceder a ninguna otra potencia, en materia de navegación o comercio ningún privilegio, favor o inmunidad cualquiera que sea, sin hacer extensivos durante el tiempo de estas concesiones al comercio y la navegación de la otra parte contratante, y gozaran de los privilegios que se otorgaren a otra nación.

Asimismo existen convenios de México relacionados con la cooperación científica y técnica con países como:

Alemania.- Ambos países cooperarán en el desarrollo de los sectores de biología marina y técnica de producción pesquera.

Argentina.- Los Estados partes eximirán el impuesto sobre la renta, así como de cualquier otro impuesto con el que grave las utilidades que obtenga cualquier empresa mexicana o argentina provenientes de la operación de barcos.

OMI.- El acuerdo establece a través de la Escuela Náutica Mercante de Tampico, Tamps., México, la organización de seminarios y cursos de especialización de corta duración, destinados a capacitar a estudiantes mexicanos y a becarios de países beneficiarios de esta cooperación en América Latina y el Caribe. Por otra parte, existen otros dos convenios de menor importancia con Filipinas e Indonesia para crear y ejecutar programas para la cooperación técnica y científica.

En los convenios bilaterales se halla la cooperación entre Estados Unidos y México. Los países se comprometieron a eximir de pagos de impuestos a las personas físicas estadounidenses residentes en México y viceversa en materia marítima; de igual manera empresas cuya actividad sea la transportación por

barco y aeronaves. Igualmente se comprometieron a establecer medidas sobre la contaminación por derrame de hidrocarburo; envío de barcos de auxilio para el rescate marítimo, además del reconocimiento de los límites marítimos entre estos dos países. Por otra parte, se acordó que los barcos, sus tripulaciones y la carga de ambas partes contratantes disfrutarán del tratamiento de NMF en los puertos marítimos o dentro de las aguas marítimas nacionales del país, así como dentro de las aguas territoriales de la otra parte contratante.¹⁷

En este marco, también es importante explorar que hay de esto en el Tratado de Libre Comercio de Norte América (TLCAN). Pese al interés de hallar algo atractivo, lo único que se encontró fue la sorpresa de que no se incluyó el tema del transporte marítimo en las negociaciones del TLCAN, la razón es por que Estados Unidos tiene enormemente protegida su flota mercante.

El transporte marítimo estadounidense esta protegido por las leyes que a continuación se mencionan: Ley de Preferencia de Carga de 1904, Ley de la Marina Mercante de 1920, la Resolución Pública N° 17 de 1934 y la Ley de Seguridad Alimentaria de 1985.

La Ley de Preferencia de Carga 1904 exige “todos los artículos (productos finales y piezas componentes) que los departamentos militares y los organismos de defensa estadounidenses compren, o que les pertenezcan, sean transportados exclusivamente en buques de pabellón estadounidense.¹⁸ Para 1954 la ley se modificó de tal forma que además de lo estipulado anteriormente se exige que el 50 por ciento como mínimo del tonelaje bruto de toda la carga generada por organismos públicos sea transportado en buques comerciales de pabellón estadounidense, siempre que estén disponibles a precios justos y razonables. Por otra parte también es de aplicación a la Reserva Estratégica de Petróleo,

¹⁷ Estas disposiciones no abarcan el cabotaje nacional, la pesca, el remolque y el practicaje realizados dentro de las aguas territoriales de ambas partes contratantes, se aplica en el ámbito marítimo portuario otorgando a los buques mercantes de ambas partes todas las facilidades tanto en puertos nacionales o dentro de sus aguas marítimas.

¹⁸ www.sice.oas.org

administrada por el Departamento de Energía, que está obligado a utilizar petroleros de pabellón estadounidense para transportar el 50 por ciento del petróleo como mínimo. Posteriormente para 1985 la Ley de Seguridad Alimentaria modificó la Ley de Preferencia de la Carga de 1954 “la proporción mínima de cargamentos agrícolas en el marco de determinados programas de asistencia exterior del Departamento de Agricultura y la Agencia para el Desarrollo Internacional que debían ser transportados por buques de pabellón estadounidense aumentara al 75 por ciento.”¹⁹

El artículo 27 de la Ley de la Marina Mercante de 1920, comúnmente denominada Ley Jones, reserva el servicio de carga a buques matriculados y construidos en los Estados Unidos que sean propiedad de una empresa estadounidense y en los que el 75 por ciento de los empleados sean ciudadanos estadounidenses. La Ley Jones no impide a empresas extranjeras establecer compañías navieras en los Estados Unidos siempre que cumplan los requisitos relativos a los empleados estadounidenses.

La Resolución Pública N° 17 de 1934 establece que “cuando un organismo público conceda préstamos a la exportación o garantías de créditos, los productos exportados deberán transportarse exclusivamente en buques estadounidenses.”²⁰

La situación de proteccionismo marítimo estadounidense aunada a su nula intención de exonerarla, ha inducido a que el único acercamiento entre Estados Unidos y México en materia del sector marítimo sea a través del marco trilateral del transporte. Entre los temas que se encuentran están los siguiente: homologación e incorporación de datos estadísticos; intercambio de experiencias y de inspectores navales; así como de comunicación relacionadas con las posiciones que se mantienen en los foros internacionales y análisis de mecanismos que coadyuven en la promoción e intercambio del comercio vía marítima.

¹⁹ www.sice.oas.org

²⁰ www.sice.oas.org

A lo largo del desarrollo del tema se ha podido observar que a excepción de determinados convenios la gran mayoría, no están enfocados al desarrollo de la marina mercante nacional (como consecuencia de que el sector marítimo no forma parte de las prioridades de México), más bien se enfocan a problemas que podrían concurrir en las flotas mercantes de los países que ya cuentan con una flota y en el caso de México a su prácticamente inexistente flota mercante como se vio en capítulos anteriores.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) por su parte, ha propuesto desde su creación, después de la Ronda de Uruguay, negociaciones entre sus miembros que tenga como objetivo la mejora sobre transporte marítimo. Lamentablemente entre sus miembros existen discrepancias ante los planteamientos. “A pesar de que 32 países contrajeron compromisos sobre servicios marítimos en la Ronda de Uruguay (y otros cinco países lo hicieron más tarde), algunos importantes participantes no asumieron ninguno y se convino en que las negociaciones futuras deberían de tener por objetivo la mejora de los compromisos sobre transporte marítimo internacional, servicios auxiliares y acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas, encaminados a la eliminación de las restricciones dentro de una escala cronológica fija.”²¹

Más tarde se reanudaron las negociaciones poniendo como límite hasta el 30 de junio de 1996, pero éstas se suspendieron a dos días del límite ante la ausencia de propuestas de las principales naciones navieras encabezadas por Estados Unidos. No obstante, acordaron que se reestablecerían en la siguiente Ronda de Negociaciones que se celebraría a más tardar en el año 2000. Hasta la fecha todavía no se ha llegado a un entendimiento entre los miembros de la OMC pero se espera que en las futuras Ronda de Negociaciones se pueda concluir de manera positiva.

²¹ www.omc.gob.mx

En suma, a pesar de que se han elaborado numerosos convenios para regular el transporte marítimo internacional, y se ha tratado de promover el desarrollo de flotas mercantes en países que carecen de transporte marítimos, los resultados han sido exiguos por diversos motivos. En primer lugar, existen exiguas propuestas que fomenten el desarrollo de transporte marítimos para países sin flota; en segundo lugar, hay un problema de incumplimiento entre los países que han ratificado convenios; en tercer lugar, los países que cuentan con grandes flotas no están dispuestos a ceder parte de su mercado marítimo a otros países, en cuarto lugar, en el caso específico de México, el comercio exterior está ampliamente ligado al estadounidense quien protege enormemente el transporte marítimo impidiendo de alguna u otra forma en México no se incentive al medio marítimo. Adicionalmente a esto existen otros obstáculos como son las Conferencias Marítimas, tema que se tocara más adelante en este capítulo.

4.2 Mercados de fletes.

El mercado de fletes está íntimamente relacionado con las variables que afectan a la oferta y la demanda del transporte marítimo a nivel internacional. A estas transacciones les afectan: en primer lugar, la capacidad disponible de las compañías navieras en toneladas de peso muerto (TPM); en segundo lugar, el ciclo del comercio marítimo; en tercer lugar, el precio del producto en el mercado mundial; y por último dependen de la evolución en la producción de crudo y del incremento en el volumen de carga de un número reducido de productos. Estas relaciones de dependencia permiten calcular el flete.

Para un análisis detallado del mercado de fletes es conveniente distinguir entre diferentes tipos de buques, los productos transportados y las rutas. Sobre todo, teniendo en cuenta los diversos tipos de fletes existentes en la economía mundial. En primer lugar, se analizan los fletes de los buques petroleros, los cuales están fuertemente ligados a la producción del crudo, es decir, ante un incremento en la

producción del crudo o derivados del petróleo se incrementa la demanda de los diferentes tipos y tamaños de buques petroleros, provocando que los fletes se vayan incrementando por la disminución de embarcaciones disponibles y viceversa. La disminución de la producción del crudo y de sus derivados propicia a que los fletes disminuyan por un exceso de capacidad disponible por parte de las navieras. En determinadas circunstancias incluso, se ha podido llegar a cambiar la demanda de barcos grandes por otros de menor tamaño o aumentar la proporción de los desguaces.

En segundo lugar, se estudian los fletes de carga seca a granel en donde se analiza el índice anual promedio de los fletes por tipo de fletamento. Finalmente, se estudia el mercado de fletes de portacontenedores y el “Índice Hamburgo”, por tratarse de un valor calculado de forma totalmente distinta a todos los demás, es decir, por toneladas-día.

Mercado de Petrolero y sus derivados. La valoración de los fletes del petróleo en las bolsas de valores, se mide por el Worldscale (WS) ²². El índice Worldscale tiene distintas cotizaciones según el tamaño de los buques y el tipo de producto. En esta cotización se distingue entre varios subíndices: en primer lugar, según el tamaño de los buques, estos se clasifican en grandes petroleros, medianos y pequeños; en segundo lugar, existe otra cotización teniendo en cuenta el producto que se va a transportar, en este caso, el índice especifica entre: petróleo crudo, refinado y sin refinar (véase cuadro 21).

²² El índice Worldscale de precios de petróleo es una medida de los precios actuales de los distintos tipos de productos. Para evaluar, a partir del índice Worldscale, la tasa de crecimiento de los fletes, se calcula la variación porcentual experimentada por este índice en ese periodo. Esta medida resulta adecuada para conocer la evolución de los fletes del petróleo, y refleja de forma apropiada como se ha encarecido el barril, pues indica el dinero que hace falta para mantenerla asignación del mismo número de unidades del mes anterior. Cada año se fija un valor igual a 100, para cada uno de los índices y, las oscilaciones que se producen respecto a esta valoración, ya sea, hacia arriba o hacia abajo del valor 100, depende de diferentes variables que pueden actuar de forma interdependientes. Las más importantes son: 1) El tonelaje disponible por parte de las compañías navieras. 2) La zona de desplazamiento desde el Golfo Pérsico hacia Oriente Medio, el Este y el Oeste. 3) La cantidad de producto a transportar.

Cuadro 21

INDICES PROMEDIO ANUAL DE FLETES DE PETROLEROS^a, 2000-2004^b

Tipo de buque petrolero	2000	2001	2002	2003	2004
Grandes / Superpetrolero	96	76	48	88	135
Tamaño mediano / crudo	153	140	98	165	223
Pequeños / crudo	208	191	131	203	325
Mediano / productos sin refinar	207	242	173	246	285
Todos los tamaños	218	258	166	243	261

Fuente: Elaboración propia con base en “El transporte marítimo en 2005”. Anuario publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

- a) Datos recopilados y publicados Lloyd’s Ship Manager. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros: 150,000 TPM y más; petroleros de tamaño medio para crudos: 70,000 a 150,000 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30,000 a 70,000 TPM; petroleros para productos sin refinar: menos de 35,000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.
- b) Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

En los años analizados del cuadro se observa que el índice aumentó en 82% para los grandes buques superpetroleros (para obtener el incremento o la disminución del índice de fletes, se debe aplicar una tasa de crecimiento tomándose como base el año 2000). Asimismo el índice de los buques de tamaño mediano aumentó 10%, los pequeños petroleros 104%, para los de tamaño medio sin refinar 77% y finalmente para los petroleros de todos los tamaños el índice de fletes se incremento en 125%. Sin embargo, hay que establecer algunas diferencias importantes que, modifican en esencia las cotizaciones, estas se pueden precisar en:

- Si los barcos son antiguos el índice se reducirá 20 puntos porcentuales y,
- Para los barcos sin doble casco el flete disminuye 10 puntos más.

De acuerdo a la UNCTAD, durante el primer quinquenio del siglo XXI el mercado de fletes ha experimentado fluctuaciones en los precios de los servicios marítimos trayendo como consecuencia buenas y malas rachas para los propietarios de los buques. Entre las causas que han provocado las fluctuaciones se encuentra los niveles de producción de la OPEP, el aumento de demanda de los principales países consumidores (un ejemplo de ello, es el aumento de la demanda en Japón

en 2003 debido al cierre temporal durante el verano de las instalaciones de energía nuclear para su inspección), disturbios políticos, militares y huelgas en países productores (Irak, Nigeria y Venezuela), hundimiento de buques tanque además de la saturación en canales de tráfico marítimo (como es el caso del estrecho del Bósforo).

Es importante mencionar el hecho de que en los últimos años se ha producido una reducción en los fletes de los grandes petroleros y un aumento en los de tonelaje Suezmax²³ y Aframax²⁴. Diferentes factores han coadyuvado a explicar esta situación:

- “Los accidentes ecológicos ocurridos por accidentes.
- La decisión adoptada por los grandes fletadores mundiales de no contratar barcos con una antigüedad superior a 20 años de edad.
- La prohibición por parte de muchos países desarrollados de permitir la entrada en las terminales portuarias a barcos viejos.
- La oferta de nuevos petroleros de tamaño mediano tipo Suezmax y Aframax.”²⁵

Mercado de carga seca a granel. El mercado de fletes de buques tales como, graneleros, cargueros y otros, ha tenido un comportamiento específico, en donde se toma en cuenta el tamaño de buque, las rutas y el tipo de viaje. El año de referencia para calcular el índice fue 1995, en este año la cotización alcanzó el valor de 100. Este valor no es más que un término porcentual que representa una cantidad x , con la que se incrementa o disminuye el valor porcentual al paso de los meses o años, significa que se incrementa o disminuye el costo del flete por el servicio teniendo siempre en cuenta el año base que es 1995.

²³ Suezmax es un buque petrolero que se caracteriza por contar entre 100,000 a 149,999 TPM. Dimensión máxima permitida por el Canal de Suez.

²⁴ Aframax es un buque tanque petrolero que se caracteriza por contar entre 50,000 a 99,999 TPM. Dimensión máxima para aplicar el indicador internacional de fletes petroleros (AFRA) del grupo de corredores de Londres.

²⁵ Ma. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe. Economía del transporte marítimo. NETBIBLO, S.L, A Coruña, 2003.

En el cuadro 22 se pueden observar los valores del índice, pero, se requiere hacer algunas precisiones respecto a los fletes, pues estos varían en gran medida dependiendo de cómo se realice el contrato de fletamento: por tiempo determinado o por viaje. En ambos se ha producido un incremento en el flete.

Cuadro 22
Índices de fletes cargueros, 2000 – 2004 ^a

Tipo de fletamento	2000	2001	2002	2003	2004
Por tiempo de tramps	108	255	257	370	419
Por viaje tramps	199	198	203	230	244

Fuente: Elaboración propia con base en "El transporte marítimo en 2005". Anuario publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

a) Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

En el cuadro se puede observar que en ambos fletamentos se ha producido un incremento en el flete. Por un lado el índice por tiempo de buque se ha incrementado en 287% mientras que por el otro, el índice por viaje aumentó en 23%.

La tendencia creciente del flete es consecuencia de dos hechos fundamentales que son el crecimiento comercial que se vive a nivel mundial y por otra parte el aumento en el precio del combustible. De acuerdo a la UNCTAD el crecimiento comercial que ha originado el alza en los fletes para los buques de carga seca se debe principalmente a las importaciones de hierro de China, el crecimiento del comercio del carbón para centrales terminas del Japón, el comercio de cereales a rutas diversas desde Estados Unidos y la Costa Este Sudamericana, el comercio de carbón mineral y hierro desde la costa este de los Estados Unidos y Canadá además de las exportaciones de mineral de hierro desde África occidental a Europa. Asimismo los propietarios han tenido gastos adicionales con el alto precio del combustible y el aumento de las primas de los seguros que oscilaba entre el 15 y el 25 %.

Mercado de portacontenedores. Los fletes de los portacontenedores se miden por el “Índice de Hamburgo” el cual es publicado de manera mensual. Para fines de este trabajo se ha tomado como año base 1997. Las tarifas vienen dadas en dólares por espacio de 14 toneladas de TEUs por día.

El cuadro 23 resume la evolución que se ha producido en los fletes según el tipo de barco. Se distingue entre buques sin aparejo de carga y descarga, y con aparejo; a su vez, las tarifas también, están relacionadas con la disponibilidad de la carga.

Cuadro 23
Tarifas de los fletes de contenedores según tipo de buque
(Dólares por espacio para 14 toneladas / día)

Tipo de buque	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Sin aparejo de carga y descarga								
200 a 299 TEUs	21.8	16.7	15.7	15.9	16	16.9	19.6	25
300 a 500 TEUs	16.8	13.9	14.5	15.1	14.7	15.1	17.5	21.7
Más de 2,000 TEUs	9.3	7.5	10	8.7	7.97			
2,000 a 2,299 TEUs						4.9	9.8	13.8
2,300 a 3,400 TEUs¹						6	9.3	13.1
Con aparejo de carga y descarga								
200 a 299 TEUs	22	17.2	17.8	18	17.8	17	18.9	27
300 a 500 TEUs	17.2	12.7	14.6	15	14.9	13.4	15.6	22.2
600 a 799 TEUs²	13.8	9.4	12.2	11.8	11.3	9.3	12.3	19.6
600 a 799 TEUs³						9.1	12.1	18.4
1,000 a 1,299 TEUs	14	9.6	11.9	12.1	8.8	6.9	11.6	19.1
1,600 a 1,999 TEUs	10.5	7.5	10.3	9.8	8	5.7	10	16.1

Fuente: Elaboración propia en base a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

/1 Esta categoría se creó en 2002. Los datos del periodo comprendido entre enero y junio de 2002 corresponden a buques celulares de la gama de 2,300 a 3,900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo.

/2 Que hacen de 16 a 18 nudos.

/3 Que hacen más de 18 nudos.

Los buques sin aparejo de carga y descarga se dividen en 5 rubros y aquellos con aparejo de carga y descarga en 6 rubros además de que todos han incrementado sus tarifas en el periodo analizado. Los buques sin aparejo que han incrementado más sus tarifas son aquellos de entre 2,000 y 2,290 TEUs pasando de 9.1 dólares por 14 toneladas/día en 2002 a 13.8 dólares en 2004, en contraste los de 200 a

299 TEUs fueron los que menos incrementaron sus tarifas; por otra parte, los buques con aparejo que más incrementaron sus tarifas fueron los de 600 a 799 TEUs pasando de 13.8 dólares por 14 toneladas/día en 1997 a 19.6 en 2004 mientras que los que menos aumentaron sus tarifas fueron aquellos de entre 200 a 500 TEUs (véase cuadro 23). En términos generales el incremento de los precios del flete se atribuye principalmente a dos circunstancias. Por una parte, el incremento constante de la demanda de servicios de transporte a través de contenedores, y por otra, la baja oferta de barcos disponibles para realizar el servicio.

Para cubrir una parte de los riesgos asociados o las variaciones en los precios, los intermediarios del mercado de fletes han comenzado a trabajar con nuevos contratos de fletamento.

Por una parte, los porteadores ante este cambio en las condiciones económicas han concentrado contratos de larga duración que reducen los movimientos de los precios. En definitiva, estos intermediarios, generan un mercado de rigidez de precios. También, la actuación de “las Conferencias Marítimas de Fletes” han estado encaminadas a reestablecer las tarifas, esto programas intentan concentrar el aumento de la oferta, la disminución de la demanda o ambas cosas al mismo tiempo. Dada su importancia en la fijación de fletes en el transporte marítimos se ha creado un apartado para las Conferencias de Fletes. Dada su importancia en la fijación de los precios en los fletes del transporte marítimo se ha elaborado un apartado para hablar más a fondo sobre las Conferencias de Fletes.

4.3 Conferencia de fletes y renta de banderas.

Las Conferencias Marítimas son una clases particular de acuerdos celebrados entre navieros, que se realiza a través del sistema de tráfico de línea regular y que se define como “agrupaciones de empresas de transporte marítimo interesadas en una determinada línea, de límites geográficos bien definidos, en cuyo ámbito operan mediante condiciones comunes de transporte y flete, garantizando el respeto a determinada regularidad”²⁶. Las conferencias marítimas de fletes, en otras palabras, buscan establecer entre los transportistas unas tarifas comunes para cada tipo de mercancías que haya lugar a transportar, abogando en últimas, por la protección de la estabilidad y el desarrollo del sector a través del establecimiento de unos precios que todos sus miembros se obligan a respetar, de lo contrario se hacen acreedor de una sanción previamente concertada.²⁷

Este tipo de acuerdos característicos del transporte marítimo constituye una práctica restrictiva de la libre competencia, por disfrutar de la inmunidad antimonopolio otorgada por la mayoría de los países desarrollados, quienes consideran que se trata de un sector para el cual este tipo de acuerdos resulta esencial y cuyo desarrollo es forzosamente necesario para el fomento del comercio internacional. Entre uno de estos países se encuentra Estados Unidos, en donde un comité del Congreso emitió lo que se conoció con el nombre del “Informe Alexander”, donde se concluyó que la competencia destructiva entre

²⁶ Carbone. *Le Conferences Maritimes*, Dir. Mar. 1980 citado por Ruiz Zoroa, Zabaleta González, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*. Pág. 361.

²⁷ Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD) en su informe (*Liner Shipping Competition Policy Report*. Noviembre 2001), la conducta cooperativa típica del sector de transporte marítimo y de las conferencias tiene su origen en los años de 1870. En esta época, el transporte marítimo se caracterizó por una “competencia destructiva” entre la obsolescencia de los primeros buques (los cuales representaban la mayoría de la capacidad ofrecida) y el surgimiento de las compañías de los buques de vapor, provocando que los fletes cayeran agudamente entre 1874 y 1878. Con el tiempo, nació la competencia entre los mismos operadores de los buques de vapor, lo cual fue aprovechado por los fletadores (usuarios) quienes tomaron ventaja de la sobreoferta de capacidad para propiciar enfrentamientos entre los transportistas y así obtener valores de fletes más bajos. En vista de la situación, los transportistas optaron por formalizar acuerdos entre ellos mismos para limitar la capacidad y fijar precios, evitando así la “competencia destructiva”.

transportistas era inherente a la industria y que a pesar de su naturaleza potencialmente anticompetitiva, las conferencias eran en definitiva un medio beneficioso para contrarrestarla. Basado en dicho informe, Estados Unidos aprobó la ley de transporte marítimo de 1916 (*Shipping Act*), la cual eximió a las conferencias de las leyes antimonopolio en los Estados Unidos.²⁸

Es necesario tener en cuenta algunas características esenciales de las conferencias marítimas. En primer lugar, es necesario destacar que las conferencias son acuerdos de cooperación entre navieros que buscan explotar una misma línea, con lo cual se destaca su carácter eminentemente contractual. Adicionalmente, las conferencias marítimas carecen de personalidad jurídica propia, no hay fusiones ni integraciones de capital así como también cada naviero debe responder individualmente con ocasión del servicio por él prestado. En segundo lugar, es preciso señalar, que las conferencias marítimas son predicables sólo del transporte de mercancías, es decir, no del transporte de pasajeros y, adicionalmente se hallan particularmente ligadas a la navegación internacional, no a la de cabotaje. Finalmente, es necesario precisar que estos acuerdos se caracterizan por su simplicidad y ausencia de formalidad, pues pueden ser incluso orales o estar revestidos bajo el linaje típico de lo que se conoce como acuerdos de caballeros.

El funcionamiento de las Conferencias Marítimas se puede interpretar como un mercado monopólico (único vendedor, fijación de precios, producto único y barreras a la entrada), sin embargo, no se cumple las características de tal

²⁸ Estados Unidos no es el único país que exime a las conferencias marítimas de sus leyes antimonopolio o de competencia, existen muchas otras naciones que aplican el mismo tratamiento. En 1986 la Unión Europea aprobó el Reglamento N° 4056 que exime a las conferencias de las leyes de la Unión Europea en materia de competencia. En 1987 Canadá aprobó la Ley de Exención de las Conferencias de Transporte Marítimo (*Shipping Conferences Exemption Act*; SCEA), que otorga inmunidad antimonopolio a las conferencias. El Parlamento Australiano eximió a las conferencias de las leyes de competencia australianas en la Parte X de la ley de Prácticas Comerciales (*Trade Practice Act*), una Comisión de Productividad estudió la exención durante 1999, lo cual condujo a la realización de ciertas correcciones a la ley de Prácticas Comerciales a fines del 2000 y principios de 2001, pero la inmunidad antimonopolio se conservó en dichas correcciones. Japón y Corea del Sur también eximen a las conferencias de sus leyes de competencia y recientemente han actualizado dicha exención a través de enmiendas a su Ley de Transporte Marítimo (*Maritime Transport law*).

concepto al estar operando más de 100 Conferencias Marítimas, por tanto, existe una competencia de mercado de oligopolio caracterizado por pocos los competidores, existe fijación de precio, el producto o servicio puede ser o no ser diferenciado, existen barreras a la entrada (fijación de precios, economías de escala, tecnología, alianzas estratégicas) e interacción entre empresas.

Atendiendo a las distintas condiciones del transporte marítimo podemos distinguir dos tipos de Conferencias Marítimas: las abiertas y las cerradas.

Las Conferencias Marítimas cerradas son aquellas en las que el ingreso de un nuevo miembro está condicionado a la aprobación de las líneas ya asociadas. Los criterios que se tienen en cuenta hacen referencia a la situación de equilibrio o desequilibrio que pueda existir entre los flujos de carga existentes y las capacidades de transporte ofrecido por los miembros de la Conferencia y las expectativas de futuro. De la misma manera, se considera la cuota de mercado que posee el solicitante a formar parte de la Conferencia y los posibles impactos que ello pueda suponer en lo que afecta a la eficiencia y la calidad de los servicios ofertados por la conferencia Marítima.

Por el contrario, las Conferencias Marítimas abiertas son aquellas en las que la admisión de un nuevo miembro no está condicionada a la aprobación por parte de los asociados, sino que sólo deben responder al total cumplimiento de las condiciones establecidas en el marco de la mencionada Conferencia Marítima. Por tanto, si no existe inconveniente ni limitación alguna para formar parte de la Conferencia Marítima abierta, tampoco es presumible la posibilidad de controlar la capacidad ofrecida, ni la regulación en lo que respecta a las frecuencias, escalas, cargas, etc.

En la medida que el tráfico marítimo ha aumentado de manera espectacular en los últimos años también es de reseñar que las Conferencias Marítimas no cubren la totalidad del sector de líneas regulares debido a que un número significativo de

líneas regulares están siendo explotadas fuera de Conferencias Marítimas; esto es, las mercancías están siendo transportadas bajo sistemas sin regulación alguna. Cada vez es mayor el número de operadores que trabajan en el transporte marítimo fuera de las Conferencias Marítimas como consecuencia de la existencia de “nichos de mercado” que están siendo explotados por transportistas más pequeños, que operan a costos más bajos, que pueden asegurar el transporte y las prestaciones por medio de servicios de calidad inferior; y que transportan mercancías de menor valor o en las que la duración, en tiempo del trayecto no resulta relevante.

En la actualidad existen alrededor de 150 Conferencias Marítimas operando en todo el mundo y cubren un número amplio de líneas y rutas. Resulta bastante difícil conocer con exactitud las partes del tráfico que están cubiertas por Conferencias Marítimas. “La OCDE estima que a finales de los noventa y principios del presente siglo, las Conferencias Marítimas agrupaban el 60% de la capacidad de carga de los principales tráficos, porcentaje un poco inferior al de comienzo de la década de 1990.”²⁹

El declive de las Conferencias Marítimas no se traduce en un incremento de una mayor competencia, conducido por una expansión de operadores independientes, sino que se debe a los distintos y variados servicios que ofrecen los operadores independientes, ya sean pequeños o grandes, que afectan y modifican aspectos ligados al alcance geográfico y a las frecuencias de las rutas.

La importancia de las Conferencias Marítimas además de desempeñar un gran papel en numerosos tráficos y permitir desarrollar formas alternativas de organización, tales como “consorcios”³⁰ y “alianzas”³¹, radica en el establecimiento

²⁹ Ma. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe. Economía del transporte marítimo. NETBIBLO, S.I., A Coruña, 2003. Pág. 139.

³⁰ Los Consorcios son acuerdos entre compañías navieras fundamentalmente para ofrecer conjuntamente servicios organizados a través de arreglos técnicos, operacionales o comerciales (uso conjunto de buques, instalaciones portuarias etc.), lo cual les permite disfrutar de ventajas a través de reducciones en costos derivadas de las economías de escala. La diferencia fundamental entre consorcio y conferencia se refiere al

de acuerdos, que sirven para establecer un índice de precios que eviten la desestabilización del sector; sin embargo, hasta el momento, el objetivo final resultante consiste en atenuar las fluctuaciones y oscilaciones relacionados con los movimientos de los precios y de la capacidades de oferta de los transportistas. Al respecto la OCDE señala que las Conferencias Marítimas establecen las tarifas para ser utilizadas como referencia, mientras tanto los operadores acceden a que dichos índices de tarifas sean utilizados como orientación para establecer sus actividades. No obstante, los operadores independientes fijan sus precios inferiores a los establecidos por las Conferencias Marítimas.

¿Pero como funcionan los precios establecidos en las Conferencias Marítimas? De una parte, los precios se fijan sobre los costos medios y sobre los costos específicos. Los primeros son estables y se sitúan en los promedios generalizados del sector; los segundos muestran las diferencias entre los distintos transportistas ya sean miembros de las Conferencias Marítimas, o bien independientes y competitivos.

En un mercado en el que la oferta es superior a la demanda (demanda-1, véase gráfico 10) los transportistas pueden estar tentados a ocupar sus embarcaciones ofreciendo precios desfavorables y menores frente a otros operadores de la competencia y alcanzamos costos marginales más bajos. De esta forma, el transportista pierde constantemente valor (equivalente a la diferencia entre el costo medio y el costo marginal). Sin embargo, en los casos en que la demanda sea superior a la capacidad (demanda-2, véase gráfico 10) los costos marginales

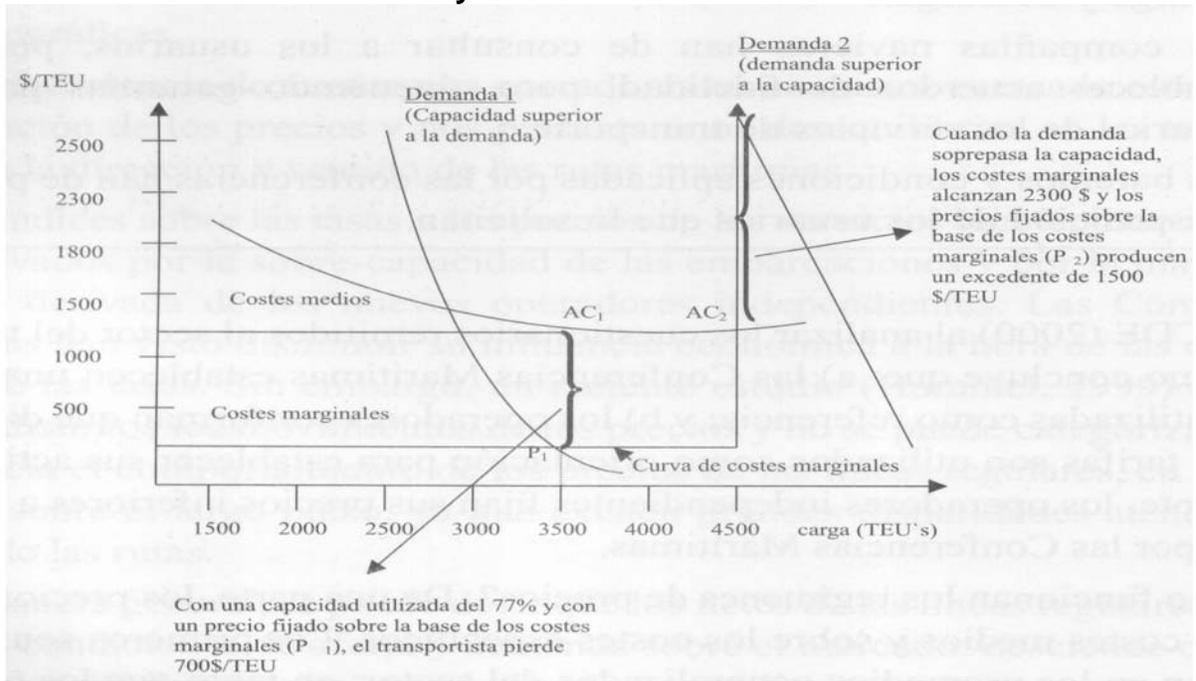
marco que dirige la racionalización de las operaciones de servicios de contenedores, dado que las conferencias extienden su cooperación a arreglos de precios comunes.

³¹ Las Alianzas Estratégicas / Globales cubren el empleo y la utilización conjunta de buques, incluyendo asignación conjunta de rutas, itinerarios, horarios de navegación, tipo y tamaño de los barcos, adición y retiro de capacidad, rotaciones de puertos y operaciones sobre un sistema global. Asimismo acuerdan sobre viajes fletados, coordinación en el manejo de contenedores y el uso de terminales conjuntos. En otras palabras buscan la integración operacional de varios servicios dentro de un total. La diferencia con el consorcio es la mayor cobertura tanto geográfica como operativa.

alcanzan niveles superiores y los precios se establecen en P₂, generando un excedente muy elevado.

Gráfico 10

Fijación de los precios de transportes de líneas regulares: Costo marginales y Costos medios.



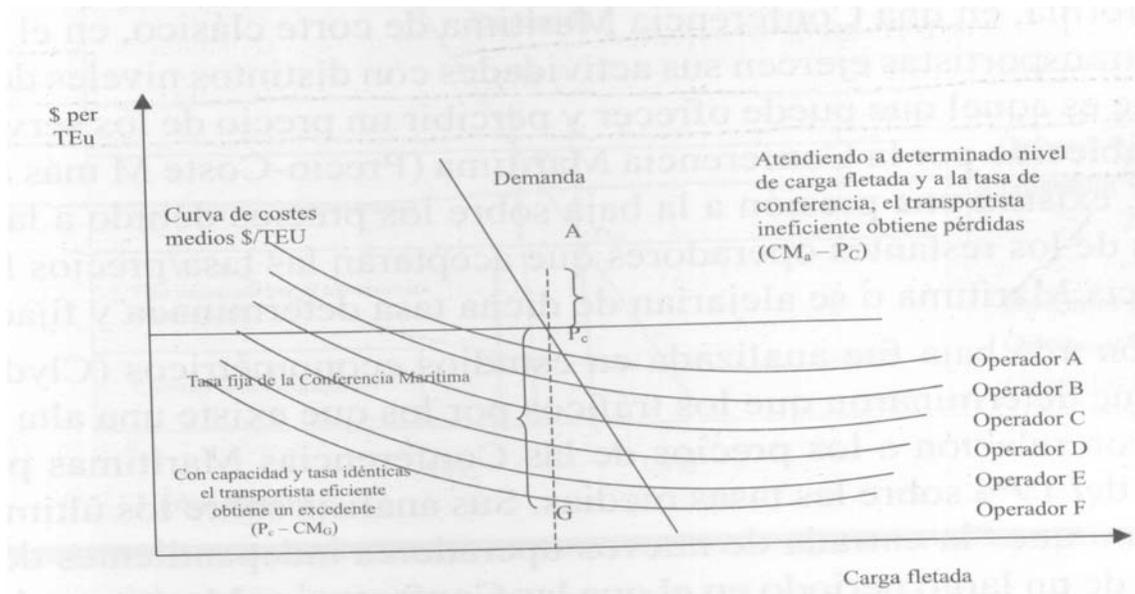
Fuente: Ma. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe. Economía del transporte marítimo. NETBIBLO, S.I., A Coruña, 2003. Pág. 142.

Este análisis sirve para enmarcar el funcionamiento de las Conferencias Marítimas. En este sentido, los precios son fijados en el interior de las mencionadas Conferencias y las distintas estrategias son orientadas hacia la búsqueda de una mayor rentabilidad. En teoría, la fijación de los precios de las Conferencias Marítimas permite a los operadores percibir tasas que, en épocas de débil demanda, están basadas en costos medios más que en costos marginales. No obstante, en las Conferencias Marítimas los operadores no ejercen sus actividades con la misma aplicación y, por lo tanto, presentan distintas curvas de costos medios (véase gráfica 11).

En una Conferencia Marítima existen diferencias significativas entre las líneas; y en las mencionadas conferencias los operadores se alinean sobre los “miembros menos eficientes”³², lo que permite asegurar y garantizar los niveles de subsistencia de los miembros menos eficaces, y en consecuencia, alentando a los eficientes para alcanzar mayores beneficios.

Gráfico11

Fijación de precios del transporte marítimo de las líneas: precios establecidos por la conferencia.



Fuente: Ma. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe. Economía del transporte marítimo. NETBIBLO, S.I., A Coruña, 2003. Pág. 143.

Por tanto, la lógica del sistema permite distinguir: en primer lugar que los barcos ineficientes son eliminados y la retirada de dichos operadores ineficaces liberará tonelaje en los mercados de fletes. En segundo lugar, al contabilizarse menos transportistas las ganancias serán mayores. Finalmente, en tercer lugar, la situación conduciría a que los operadores que restan posean un poder oligopolista mayor.

³² En una Conferencia Marítima en el que varios operadores ejercen sus actividades con distintos niveles de costo, el más eficiente es aquel que puede ofrecer y percibir un precio de los servicios inferiores al establecido por la conferencia Marítima; por lo tanto, el miembro menos ineficiente es aquel que ofrece y percibe un precio más elevado.

En caso contrario, es decir, cuando el servicio de transporte marítimo es ofrecido por un mayor número de navieros, se corre el riesgo de una sobreoferta estructural ocasionando efectos devastadores sobre los precios. Un ejemplo de ello ocurrió en la década de los años setenta y ochenta cuando la oferta superaba a la demanda de servicios marítimos, obligando a que los precios cayeran al grado de que las empresas navieras se vieron en la necesidad de desarrollar estrategias de reducción de costos e incluso vender sus flotas.³³ La importancia de estos hechos obliga abordarlos con mayor profundidad.

Para que un buque pueda hacer escala libremente en los principales puertos del mundo sin encontrarse con obstáculos abrumadores por parte de las autoridades, debe tener una nacionalidad reconocida a efectos de jurídicos y comerciales. Esta nacionalidad se obtiene registrando el buque en un determinado país, lo que implica, someterse a su legislación (normatividad fiscal, mercantil y financiera; cumplimiento sobre los convenios marítimos de seguridad; tripulación de buque y condiciones de empleo y en menor medida protección naval) los requisitos exigidos para ello varían de un país a otro. Por tanto se vive una competencia por los registros de embarcaciones, cuyo principal atractivo son las menores regulaciones.

La práctica de las llamadas banderas o “registro de conveniencia”³⁴ comenzó en la década de 1920, cuando navieros estadounidenses vieron el registro bajo bandera

³³ El crecimiento del tráfico de petróleo y de carga a granel en la década de los años sesenta provocó grandes expectativas sobre la posibilidad de obtener contratos de fletamento de largo plazo por parte de las grandes empresas petroleras, así como la posibilidad de insertarse en un mercado de creciente intercambio comercial. Muchos bancos con poco conocimiento sobre el sector otorgaron créditos baratos para la adquisición de buques. Durante esta década la oferta de buques aumentó a tal grado que el mercado se inundó también de la oferta de fletes, lo que provocó una baja en los precios y su posterior presión sobre los costos laborales. La crisis que el sector enfrentó durante las décadas setenta y ochenta condujo en varios casos a los armadores de países desarrollados a: en primer lugar, vender sus flotas y constituirse sólo en gestores o administradores de flotas extranjeras; en segundo lugar, abandonar sus buques en registros de conveniencia o en los llamados registros libres. Tapia Guerrero Luis Arturo. Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional. Publicado por la Secretaria del Trabajo y Prevención Social.

³⁴ En el registro de conveniencia la nacionalidad del naviero y la bandera son diferentes. Es decir, no hay un vínculo genuino entre Estado y buque. Aquí los buques buscan recortar costos, evitar responsabilidades, evitar a los sindicatos, las negociaciones colectivas, las leyes sociales y/o los impuestos. Todos los tripulantes son de

panameña como un medio para evitar los elevados impuestos de los Estados Unidos. Deseando evitar la operación bajo el costo pabellón de los Estados Unidos, asesores fiscales de este país pidieron a Liberia que estableciese un régimen ventajoso de registro de buques, y las condiciones para el registro en Liberia se desarrollaron específicamente para atraer armadores a esa bandera a cambio del pago de una cuota anual. Poco después, Panamá adaptó sus leyes para atraer armadores de cualquier parte del mundo, quedando así constituidos los dos principales registros abiertos internacionales.

La inscripción en un registro abierto conlleva, generalmente, el pago de una cuota inicial del registro y una “tasa por tonelaje” anual, lo que permite al registro cubrir sus costos y obtener un beneficio. A cambio, el registro ofrece una normatividad específicamente concebida para constituir un entorno comercial y jurídico adecuado a un armador que opera en el mercado internacional. Hay importantes diferencias en la forma en que los registros enfocan este objetivo, pero, en general, los principales aspectos son:

Impuestos.- Generalmente no hay impuestos sobre beneficios. El único impuesto es la citada tasa anual por tonelada de registro neto.

Tripulación.- El naviero tiene completa libertad para reclutar en el mercado internacional. Es decir, no suele haber ninguna exigencia de emplear nacionales, sea como oficiales o como subalternos.

Derecho mercantil.- Por regla general, el naviero tiene una notable libertad en sus actividades empresariales. Por ejemplo, no es necesario desvelar la propiedad de las acciones de la compañía, que por lo general son “al portador”. Se puede limitar la responsabilidad mediante compañías de un solo buque y no se exige a la compañía que presente cuentas auditadas. En general hay pocas normas relativas a la designación de directivos y administradores.

un tercer Estado oferente de trabajo, la administración regularmente es llevada a cabo por una organización comercial localizada en algún lugar más y la mayoría de las funciones del Estado de abanderamiento son concesionadas, las sociedades clasificadoras asumen éstas en repetidas ocasiones (por ejemplo, Liberia, Belice, Camboya, Islas Marshall y Vanuatu).

Normativa de seguridad.- Aunque la mayoría de los registros internacionales abiertos han suscrito los principales convenios internacionales sobre seguridad, difieren bastante en la forma en que se exigen su cumplimiento. Algunos son muy exigentes mientras otros dejan la seguridad totalmente en manos del naviero.³⁵

Para ser útil, un registro abierto debe garantizar que los buques bajo su pabellón sean bien recibidos en los puertos del mundo. A medida que el examen de los buques por parte de los cargadores y de los Estados ribereños en los puertos han ido aumentando, se ha vuelto más importante que las banderas de los registros abiertos sean aceptables en todo el mundo. Por eso registros abiertos como el de Bahamas, por ejemplo, ofrecen a los navieros normas muy flexibles y atractivas en materia de impuestos y de derecho mercantil, pero hacen cumplir la norma relacionada con la seguridad a los buques registrados bajo su bandera.

Al igual que el registro de conveniencia existen otros tipos de registros de embarcaciones cuyas obligaciones son particulares dependiendo del tipo de registro al que se haya registrado la embarcación (véase cuadro 24).

Cuadro 24
Tipos de registro de embarcaciones

Tipo	Descripción
Registro nacional	Primero está aquel registro de bandera nacional con tripulación nacional. Existe un vínculo genuino entre Estado de abanderamiento y buque. Embarcaciones de propiedad extranjera no son permitidas en el registro, se busca el pleno empleo de tripulaciones nacionales con la prohibición de empleo o severamente restringido a marinos extranjeros (por ejemplo Rusia y China).
Registro semiabierto	El segundo tipo implica bandera nacional con tripulaciones no nacionales. Está cerrado a propietarios extranjeros. Existe un vínculo entre Estado y buque. El problema es que la mayoría de los marinos no residentes no reciben condiciones nacionales. Generalmente la bandera ha sido desregulada para permitir a los propietarios una libre composición de la tripulación aunque existen también requerimientos para el empleo de marinos nacionales, normalmente en el rango de oficiales (por ejemplo, Grecia, Japón, Holanda y Reino Unido).
Segundo registro o internacional	El tercer tipo puede observarse en los llamados segundos registros o registros internacionales, donde la bandera opera de manera paralela con el primer registro nacional. Se trata de un ambiente desregulado, comparado con el primer registro del país y es un intento para evitar que los armadores desabanderaren. Existe un vínculo genuino en la mayoría de los buques pero no en todos (por ejemplo, Noruega, Dinamarca, Isla Man y Kerguelen).

Fuente: Citado en Tapia Guerrero Luis Arturo. Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional. Publicado por la Secretaría del Trabajo y Prevención social. Pág. 38.

³⁵ Asociación de Navieros Españoles “ANAVE”. Cuaderno profesional marítimo, publicación mensual de formación continua, núm. 228 - febrero de 2003. Pág. 12.

Los registros de conveniencia son en general otorgados por países en desarrollo, cuya capacidad para verificar la navegabilidad y legalidad de su flota es limitada o incluso inexistente (véase cuadro 25). La flexibilidad que otorga los pabellones de conveniencia para la gestión de buques permite muchas veces el incumplimiento de la normatividad internacional que se ha revisado al principio del capítulo.

Cuadro 25
Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2005

País o territorio de domicilio	Paraná			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre		
	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%	N° de buques	000 TPM	%
Grecia	548	22 250,0	11,9	166	9 702,7	11,8	166	8 171,8	17,1	571	27 640,7	67,4	480	21 499,6	60,9
Japón	1 807	82 795,2	44,3	109	4 863,2	5,9	43	1 644,5	3,4	3	105,0	0,3	18	262,4	0,7
Noruega	85	2 621,6	1,4	66	5 442,1	6,6	250	9 248,3	19,4	37	582,2	1,4	16	72,9	0,2
Alemania	19	947,1	0,5	510	17 175,4	20,9	17	773,3	1,6	47	907,2	2,2	220	5 452,5	15,4
China	262	8 735,6	4,7	59	2 871,6	3,5	7	221,8	0,5	16	248,1	0,6	12	215,8	0,6
Estados Unidos	134	2 566,4	1,4	107	5 792,4	7,1	173	9 896,3	20,7	9	532,6	1,3	3	9,6	0,0
Hong Kong (China)	129	8 631,3	4,6	26	1 862,8	2,3	8	283,7	0,6	0	0,0	0,0	2	37,4	0,1
República de Corea	300	15 072,0	8,1	8	538,5	0,7	1	16,6	0,0	1	11,3	0,0	3	98,0	0,3
Singapur	67	2 149,6	1,2	35	4 176,6	5,1	13	798,5	1,7	2	209,8	0,5	1	29,9	0,1
Taiwán, Provincia china de	313	11 695,3	6,3	42	1 847,3	2,3	0	0,0	0,0	1	22,3	0,1	0	0,0	0,0
Reino Unido	30	611,5	0,3	24	742,1	0,9	89	1 275,3	2,7	4	72,5	0,2	13	530,3	1,5
Federación de Rusia	7	34,8	0,0	65	5 429,3	6,6	3	13,3	0,0	91	1 082,8	2,6	67	1 215,4	3,4
Dinamarca	14	415,5	0,2	5	275,6	0,3	59	555,2	1,2	3	12,5	0,0	0	0,0	0,0
Italia	4	57,7	0,0	10	897,5	1,1	9	344,5	0,7	25	598,6	1,5	1	5,1	0,0
India	9	180,8	0,1	6	506,6	0,6	2	106,8	0,2	0	0,0	0,0	5	106,4	0,3
Arabia Saudita	8	93,6	0,1	24	7 077,1	8,6	13	2 974,6	6,2	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Malasia	15	159,5	0,1	0	0,0	0,0	13	81,7	0,2	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Irán, República Islámica del	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	4	272,7	0,7	3	225,0	0,6
Turquía	9	51,7	0,0	3	141,2	0,2	5	62,5	0,1	99	1 254,0	3,1	0	0,0	0,0
Suiza	148	5 203,6	2,8	13	373,1	0,5	2	105,9	0,2	43	852,2	2,1	5	101,9	0,3
Países Bajos	22	295,7	0,2	9	130,4	0,2	40	1 946,6	4,1	6	33,5	0,1	22	219,1	0,6
Bélgica	10	573,8	0,3	5	792,7	1,0	14	178,1	0,4	10	126,8	0,3	2	9,4	0,0
Canadá	1	15,3	0,0	4	265,5	0,3	11	373,7	0,8	8	30,6	0,1	7	313,8	0,9
Suecia	4	19,7	0,0	12	1 024,3	1,2	13	680,6	1,4	1	8,4	0,0	7	29,9	0,1
Filipinas	14	278,1	0,1	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	2	31,2	0,1
Brasil	4	561,6	0,3	5	762,5	0,9	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Francia	10	276,6	0,1	4	92,2	0,1	25	634,3	1,3	0	0,0	0,0	2	26,3	0,1
España	42	300,7	0,2	1	94,5	0,1	6	682,7	1,4	0	0,0	0,0	4	124,8	0,4
Indonesia	47	555,5	0,3	1	79,0	0,1	2	82,2	0,2	2	25,6	0,1	0	0,0	0,0
Chipre	9	636,3	0,3	1	96,1	0,1	10	521,8	1,1	3	54,5	0,1	41	1 062,0	3,0
Kuwait	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Mónaco	16	648,2	0,3	10	508,4	0,6	24	668,7	1,4	7	163,0	0,4	0	0,0	0,0
Australia	5	166,0	0,1	3	417,7	0,5	7	191,3	0,4	2	64,1	0,2	0	0,0	0,0
Tailandia	11	50,1	0,0	0	0,0	0,0	1	16,9	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Ucrania	8	60,1	0,0	3	104,9	0,1	0	0,0	0,0	25	437,0	1,1	2	27,0	0,1
Total parcial	4 111	168 710,4	90,3	1336	74 083,4	90,3	1026	42 551,5	89,1	1020	35 347,8	86,2	938	31 705,5	89,7
Otros	2 190	18 149,6	9,7	225	8 001,6	9,7	264	5 198,5	10,9	285	5 650,2	13,8	246	3 626,5	10,3
Total	6 301	186 860,0	100,0	1561	82 085,0	100,0	1290	47 750,0	100,0	1305	40 998,0	100,0	1184	35 332,0	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaria de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyds' Register-Fairplay. Citado en El Transporte Marítimo 2005. Publicado por la UNCTAD, Pág. 42.

Los 5 países más importantes en otorgamiento de registro de conveniencia son: Panamá, Liberia, Bahamas, Malta y Chipre que en conjunto tienen registro de conveniencia por 11,641 buques para el servicio del transporte marítimo.

El cuadro 25 indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 5 principales países de libre matrícula. Grecia figuró en primer lugar en 2004 con la mayor proporción (22%) de la flota de los países de libre matrícula. Ese mismo país contaba también con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 107,2 millones de TPM (el 21,4% del total mundial matriculado en otros países), seguido del Japón, con 97,0 millones de TPM (el 19,5% del tonelaje total). El total abanderado en el extranjero por ambos países representó el 40,8% del total mundial registrado de esta forma.

El transporte marítimo ante el panorama que se ha desarrollado a lo largo del capítulo está bastante competido, tanto por los grandes países industrializados que cuentan con grandes flotas marítimas como por los países en desarrollo que no son competitivos con una flota nacional, pero que han fomentado el desarrollo marítimo con base en el abanderamiento de flotas extranjeras.

Lo anterior aunado a un fuerte proteccionismo de la flota mercante estadounidense, a los subsidios por parte de los países desarrollados a sus flotas mercantes, a las conferencias marítimas que fijan los precios de los fletes y que además se encuentran eximidas de leyes antimonopolio, son barreras que impiden el surgimiento de nuevos navieros para el servicio marítimo mercante e incluso excluyen a los ya existentes. Esta es la situación global ante la cual México debe de competir y surge la pregunta ¿México podría ser un país competitivo en el sector con base en una flota nacional en un mediano o largo plazo ante el medio global en que se encuentra? La respuesta sería que muy difícilmente lo podrá lograr, pues el pastel ya está repartido, ocupando el grueso de éste los países desarrollados, además de que el país no se encuentra en condiciones económicas y tecnológicas, que pueda hacer pensar que en un futuro México pueda contar con

una flota marítima para movilizar el comercio exterior de este país a través del mar.

CAPÍTULO V

PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

5.1 Aspectos que impiden el desarrollo de la marina mercante.

A lo largo de los capítulos anteriores se ha observado que la marina mercante mexicana no es competitiva ante los grandes consorcios que se han venido desarrollando a través de los años. Desafortunadamente existen factores que han hecho difícil el desarrollo de la marina mercante nacional y por consiguiente el desarrollo del comercio en buques nacionales.

Ante esta situación surge la pregunta ¿cuáles han sido los factores que han impedido el desarrollo de una flota marítima en México, que permita movilizar una parte importante del comercio exterior del país?

La causa de la falta de una marina mercante que satisfaga las necesidades del país y que sea competitiva a nivel internacional reside en el interior del país, ¿por qué en el interior? Por que son las propias autoridades las que han descuidado al sector y propiciado su desaparición. En consecuencia los pocos navieros aún existentes tienen que afrontar grandes obstáculos (como se ha visto en el capítulo anterior) para desarrollar el sector, obstáculos que cada vez se hacen más grandes haciendo imposibles de alcanzar el transporte marítimo que satisfaga las necesidades del país.

El Jefe de Departamento de Estadística de la SCT Jorge Paniagua, comentó en una entrevista en febrero de 2006 “hemos recibido órdenes de superiores para dejar de preocuparnos por la marina mercante de altura para sólo poner atención a lo realizado en el tráfico de cabotaje”. En otras palabras, si anteriormente existía la intención de desarrollar o por lo menos mantener la flota marítima nacional de altura existente, hoy día ni siquiera existe esa intención. Por tanto, todo indica que las perspectivas sobre el volumen de comercio exterior de México que se moviliza por vía marítima, estará en su totalidad en manos de navieros extranjeros antes una ya eminente extinción de la flota mercante nacional derivado como ya se ha visto por la falta de apoyo por parte del Estado.

Tampoco se trata de señalar al gobierno como el único responsable del fracaso de la marina mercante, pero sí señalar su responsabilidad como parte representante de un país, encargado de diseñar la logística comercial de la nación. Paralelamente a la incapacidad del gobierno de crear una marina mercante competitiva existen otros aspectos que han impedido el desarrollo del sector marítimo en México entre estos podemos mencionar:

- La falta de una conciencia y tradición marítima, ya que históricamente no ha existido un verdadero apego al mar, esa falta de interés motiva que la gente se ubique por lo general en las zonas del centro y altiplano, olvidándose que el medio marítimo es una fuente importante para el desarrollo económico.
- México cuenta con una situación geográfica privilegiada, pero desafortunadamente carece de puertos naturales cuyo acondicionamiento como grandes centros marítimos de primer orden no es fácil, por lo mismo se tienen que realizar obras costosas y largas que implican grandes inversiones que en ocasiones son difíciles de emprender y que no se recuperan a corto plazo.

- Existe una falta de planeación en las vías de comunicación que origina un paralelismo de norte a sur en las mismas y se da una ausencia de ejes transversales que comuniquen los dos océanos por lo que muchos puertos y centros industriales quedan incomunicados y en condiciones desfavorables de intercambio.
- Estados Unidos es nuestro principal socio comercial por lo que el comercio se ha dirigido hacia la frontera norte del país, utilizando principalmente el transporte terrestre, los puertos de este país vecino se utilizan para cubrir nuestras necesidades de transporte lo que ocasiona el desvío de la carga y la pérdida de capitales, lo que repercute negativamente en la balanza de pagos, en el precio de las mercancías, el deterioro de las carreteras, se genera congestión además de contaminación.
- La falta de recursos humanos capacitados para efectuar las maniobras requeridas en el transporte marítimo, así como la deficiencia que existe en los planes de estudio de las instalaciones académicas. El país requiere especialmente de oficiales marinos para dirigir buques y que puedan enfrentar cualquier adversidad (más adelante en este capítulo se hablará sobre las escuelas náuticas y su pobre generación de oficiales marinos).
- No se dan los suficientes mecanismos institucionales, jurídicos y fiscales que vinculen a los usuarios y armadores nacionales para aprovechar el volumen de la carga en beneficio del aumento de inversión de la marina mercante. La inexistencia de estímulos y apoyos para financiamiento y crédito interno inhibe el desarrollo de la flota marítima.
- La crisis que ha afectado a la industria de construcción y reparación naval unida a una política fiscal que impone el 1.8% de impuesto sobre los activos fijos de las empresas y el 10% ad valorem, para el caso de las importaciones

de los buques, más el incremento de los derechos de atraque, “mullaje”¹, y demás impuestos que se pagan, todo ello significa que se tienen que pagar contribuciones al gobierno antes de que la embarcación inicie sus servicios.²

Se puede pensar que el arancel protege a la producción nacional de buques, lo cual es correcto, sin embargo, es insuficiente ante la competencia en la fabricación de buques a precios competitivos, algunos países prefieren fomentar la producción de buques nacionales a través de subsidios mientras que otros eximen todo impuesto a la importación de buques. En Estados Unidos, la Administración Marítima (MARAD) está autorizada para garantizar apoyos a la construcción y reconstrucción de buques para el comercio interior y exterior del país; por otra parte, en Canadá los buques construidos en el extranjero pueden ser registrados sin tener que pagar derechos e impuestos, pero sólo podrán dedicarse al comercio internacional.

Otros aspectos que no se pueden dejar de lado, es la fuerte competencia a nivel internacional que tiene las empresas navieras (como se vio en el capítulo anterior) para posesionarse de los mercados internacionales, impidiendo que surjan nuevos oferentes del servicio.

Los problemas del transporte marítimo continuarán incrementándose en vez de remediarse; al menos esa es la perspectiva con base en la situación actual del sector marítimo nacional. No se ha dado solución a las diversas problemáticas y cada vez se complica más el panorama principalmente por la competencia de navieras extranjeras que no están dispuestas a ceder mercado a nuevos competidores.

¹ Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

² Salgado y Salgado, José Eusebio. “La Legislación y la Jurisprudencia reciente con un breve análisis histórico”. s.e, 1992, Pág. 22.

El desarrollar una flota mercante competitiva es un reto enorme y aún más cuando existen barreras a la entrada, sin embargo, el Estado cuenta con los mecanismos institucionales, jurídicos, fiscales, entre otras herramientas para empezar a asentar los cimientos de un futuro más prometedor en el sector. “Los países que tienen registradas las mayores flotas marítimas del mundo, han tenido políticas bien establecidas para estimular el desarrollo y crecimiento de sus flotas. Los estímulos han consistido desde el otorgamiento de excepciones fiscales, hasta subsidios que han logrado fomentar las construcción, reparación, mantenimiento y adquisición de embarcaciones, asimismo, los gobiernos de esos países han implementado severas restricciones al acceso de compañías extranjeras a sus mercados nacionales en cuanto a que presten servicios de tráfico de cabotaje y en algunos casos hasta el tráfico de altura.”³

El común denominador de los países desarrollados y en desarrollo con mayores tasas de crecimiento como es el caso de China e Irlanda entre otros, es que le han apostado a incentivar las inversiones productivas. En el caso de México el transporte marítimo es una muy buena área de oportunidad para incentivar estas inversiones por el efecto multiplicador que generaría en todo el país. Entre los beneficios que proporcionaría el contar con un transporte marítimo eficaz, capaz de movilizar por lo menos la mitad del comercio exterior del país sería:

- Evitar cambios en los servicios del transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis mundiales, evitando así la total desarticulación en el servicio de transporte marítimo y atenuando los altos costos por flete que se derivan.
- Reducir en gran medida la dependencia económica. El contar con una flota mercante permitirá al país ser más competitivos en el mercado mundial, pues es una forma de colocar los productos nacionales a precios más bajos

³La Marina Mercante: Situación General, Estructura y Evolución. Informe publicado por la Cámara de Diputados. www.camaradediputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm

en el exterior, asimismo obtendríamos productos del exterior a precios más bajos.

- Una participación más activa en las conferencias marítimas de fletes, en las cuales podremos hacer valer más nuestras condiciones para favorecer el comercio exterior del país, y por ende el desarrollo económico.
- Evitar la fuga de divisas provocada por el pago de servicios de transporte marítimo a líneas extranjeras.
- Diversificar las fuentes de trabajo, ya que la actividad marítima además de las necesidades de tripulación para las embarcaciones, requieren también técnicos en tráfico marítimo, fletes, reparaciones y construcciones navales, seguros marítimos, compraventa marítimas, clasificación de buques, registro de naves, administración de empresas armadoras, construcciones portuarias, estibadores y alijadores, entre otros muchos.
- Ahorrar divisas y lograr mejorías en la balanza de pagos de la nación.⁴

Los beneficios de contar con un transporte marítimo apropiado para el comercio exterior de la nación son diversos como se puede apreciar, pero lamentablemente el país se encuentra frente a una muralla de aspectos que impiden su crecimiento. Ante esta situación, valdría la pena tratar de derrumbar esa muralla en busca de los beneficios de contar con una flota nacional que nos permita dar un uso más productivo al gasto de las divisas generadas por el país.

En el desenvolvimiento del transporte marítimo un aspecto fundamental para su funcionamiento es la mano de obra suministrada por los marinos. Los países que poseen una flota marítima sea grande o pequeña cuentan con escuelas náuticas para la preparación, formación y capacitación del persona marítimo para formar parte de los buques nacionales e incluso extranjeros. Ante este panorama aunado a una falta de cultura marítima en la población mexicana, surge la pregunta ¿en

⁴ Salgado y Salgado, José Eusebio. El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. publicado por la revista Relaciones Intencionales, julio de 1982.

México egresan de las escuelas náuticas los suficientes marinos para cubrir las necesidades de la flota nacional e incluso trabajar en buques extranjeros o necesitamos de marinos extranjeros para movilizar la flota nacional que realiza principalmente tráfico de cabotaje? El siguiente apartado tratará de explicar esta situación.

5.2 Capacitación y formación de los marinos mercantes

El acelerado desarrollo tecnológico en el campo de la marina mercante, plantea la necesidad de capacitar al ser humano pues es un elemento esencial para el funcionamiento eficiente y seguro de los puertos y las embarcaciones de la marina mercante; sin ellos, el comercio marítimo no sería posible por que no habría quien dirigiera, administrara o reparara a los grandes monstruos flotantes que son los buques.

La marina mercante adquiere cada día mayor relevancia, por lo que se requiere de un mayor número de personas capacitadas para enfrentar la satisfacción de necesidades de una forma eficiente, reduciendo los índices de accidentes y bajando los costos de operación y mantenimiento. “Frecuentemente las estadísticas reflejan que el 80% de los accidentes marítimos son causados por errores humanos.”⁵

Los buques son una fuente de empleo pues requieren de personal que realicen diversas actividades, estas actividades se integran por cuerpos los cuales se dividen de la siguiente manera:

- El cuerpo de cubierta o mando: se integra por el capitán, el primer oficial, segundo oficial, tercer oficial, y los pilotines, se encarga de la conducción de la nave y de las operaciones de atraque y desatraque, así como de las obras de carga y descarga de las mercancías.

⁵ Marina mercante: situación actual y perspectivas de futuro. Estudio de necesidades. Pág. 61

- El cuerpo de máquinas integrado por el jefe de máquinas, oficiales maquinistas, engrasadores, limpiadores, electricistas y pasantes o pilotines, se encarga de las labores relacionadas con los motores del buque, así como de todos los equipos auxiliares y de los sistemas eléctricos de la navegación.
- El cuerpo de comunicaciones conformado por el jefe de radiocomunicaciones y los oficiales radiotelegrafistas. Su función consiste en mantener abiertos todos los sistemas de radiocomunicación del buque durante las 24 horas del día.
- El cuerpo de administración integrado por el comisionado, los oficiales de administración, el mayordomo, los cocineros, camareros y mozos del servicio, se ocupa del sistema contable del buque, su documentación, servicios de alejamiento y alimentación de los tripulantes y pasajeros.
- El cuerpo sanitario que se compone por el oficial médico y las enfermeras o enfermeros que sean necesarios; su función es de cuidar la salud de los tripulantes o pasajeros de la embarcación.

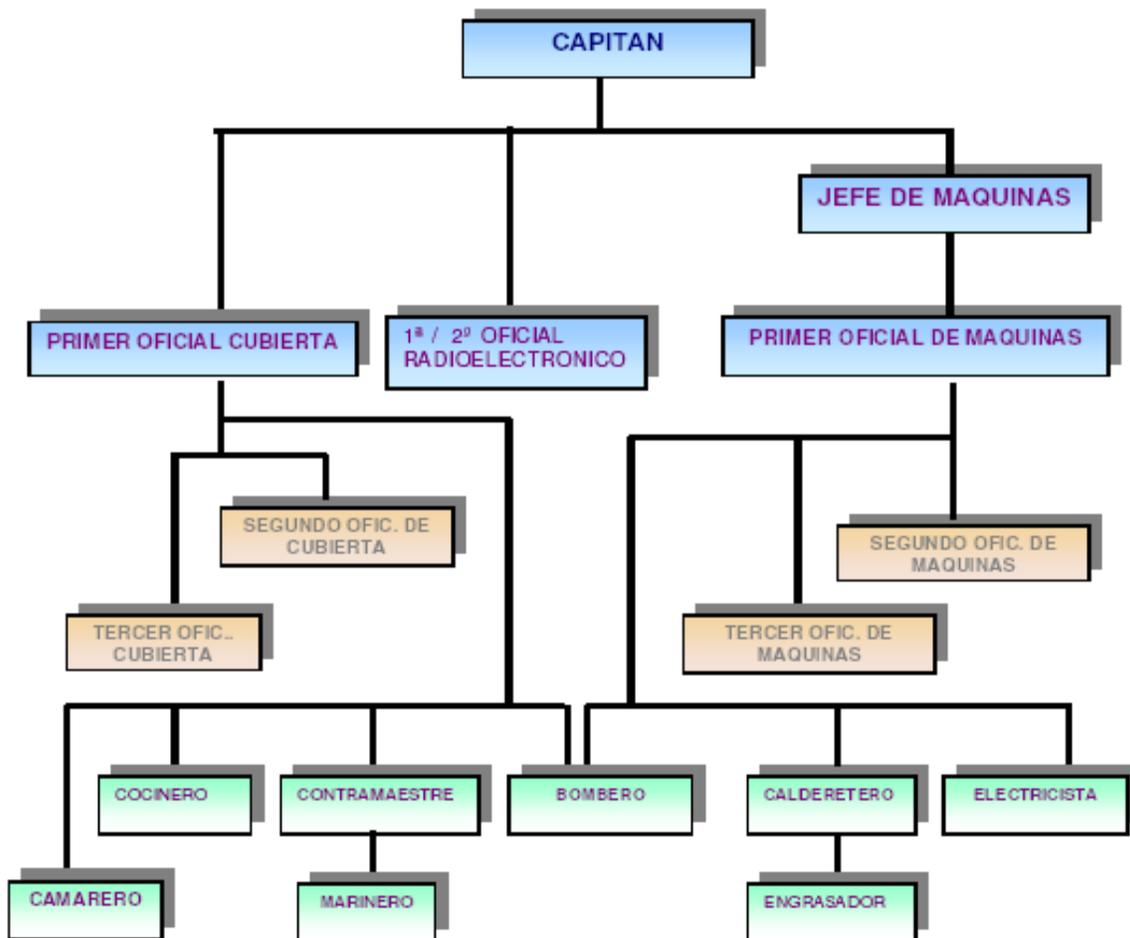
Una vez mencionadas las áreas laborales de un buque, es preciso señalar la distribución de los rangos existentes desde el nivel más bajo hasta el más alto (Véase organigrama 1). Se debe tener en cuenta que el número de tripulantes y organización entre un buque y otro cambia porque existe diversidad de buques tanto de tamaño como de tipo de carga.

En México, la formación del personal de la Marina Mercante se atiende principalmente por medio del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), a través de sus Escuelas Náuticas Mercantes de Mazatlán, Tampico y Veracruz, las cuales laboran de manera regular y sus programas son actualizados conforme los Convenios

Internacionales emitidos por la Organización Marítima Internacional y suscritos por México.

Es importante tener presente que al decir Escuela Náutica se puntualiza que es un centro de enseñanza exclusivo para la preparación profesional del personal de la Marina Mercante, que nada tiene que ver con la enseñanza de la Marina de Guerra o Armada, cuya enseñanza se imparte en la Escuela Naval.

Organigrama 1



Fuente: Marina mercante: situación actual y perspectivas de futuro. Estudio de necesidades. Pág. 107.

CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

Las escuelas náuticas mencionadas ofrecen dos carreras que son: piloto naval e ingeniero mecánico naval, obteniendo grados de oficiales navales.⁶ Una vez terminados los estudios, quienes cursan para piloto naval, egresan como pilotines, mientras que los que cursan para maquinistas navales lo hacen como oficiales de de máquinas, obteniendo los títulos respectivos una vez culminado el periodo de embarque reglamentario y acreditado el examen profesional.

Los oficiales egresados como piloto naval e ingeniero mecánico naval ingresan al área laboral del buque como jefe de máquinas e ingeniero mecánico, teniendo la posibilidad de ir ascendiendo de puesto paulatinamente. Para un piloto naval el grado más alto que puede alcanzar es el de capitán de altura pero para ello debe de pasar por los niveles de 2do. y 3er. oficial de cubierta, 1er. Oficial de cubierta, capitán de marina y finalmente capitán de altura. Por otra parte, la máxima aspiración del ingeniero mecánico es ser jefe de máquinas pero tiene que pasar primero por los niveles de 2do., 3ero. y 4to. Oficiales de máquina, 1er. oficial de máquina y finalmente jefe de máquina.

Para obtener ascensos en las áreas laborales del buque, los pilotos navales e ingenieros mecánicos, además de tener experiencia como oficial de cubierta o de máquinas, deben de capacitarse a través de cursos de capacitación para ascenso. Los cursos de capacitación son diversos y son impartido por FIDENA, entre los cursos de capacitación encontramos los siguientes:

- Ascenso a Capitán de Altura y Capitán de Marina
- Ascenso a Jefe de Máquinas y Primer Maquinista
- Evaluación de la Competencia para Capitán de Altura y Capitán de Marina
- Evaluación de la Competencia para Jefe de Máquinas y Primer Maquinista
- Homologación para Capitán de Altura, Capitán de Marina y Piloto Naval
- Homologación para Jefe de Máquinas, Primer Maquinista y Maquinista Naval
- Actualización para Capitán de Altura, Capitán de Marina y Piloto Naval
- Actualización para Jefe de Máquinas, Primer Maquinista y Maquinista Naval

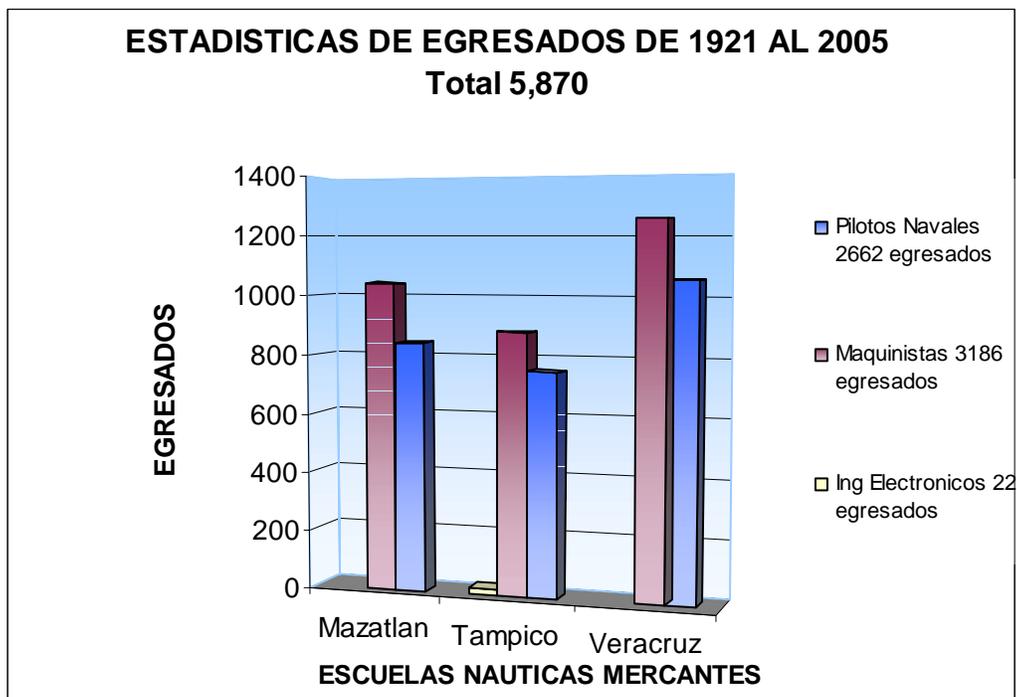
⁶ En los años 90 del siglo pasado, 22 marinos de una generación se graduaron como ingenieros electrónicos en la Escuela Náutica de Tampico. La razón es que se intento implementar una tercer carrera, sin embargo, se decidió que ésta se incorporará a la de los pilotos navales y que se obtuviera a través de una especialización

CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

- Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima
- Operación Avanzada de Buque Tanque (Completo)
- Operación Avanzada de Buque Tanque (Revalidación)
- Oficiales de Protección del Buque, de la Compañía de Protección Marítima, de la Instalación Portuaria y de la Instalación Portuaria Restringido (OPB, OCPM, OPIP y OPIP-R)
- Capacitación y Actualización para el Personal de la Seguridad Operativa de las Terminales Portuarias (CAPSO)

Las estadísticas de oficiales marinos egresados de las escuelas náuticas es un reflejo de la escasa importancia en México al transporte marítimo. Las estadísticas de FIDENA, señalan que del año de 1921 al 2005 han egresado un total de 5,870 oficiales marinos. De total, el 39% egreso de Veracruz, el 32% de Mazatlán y el 28% de Tampico, obteniendo grado de piloto naval 2,662 marinos, de maquinista 3,182 y de electricistas tan sólo 22 marinos (véase gráfica 11). Con respecto a los ingresos de estudiantes en lo que va del presente siglo la cifra ha llegado a 2,088 estudiantes.

Gráfica 11



Fuente: <http://www.fidena.edu.mx/rectoria/index.php>

La formación y capacitación de oficiales marinos es baja en México pues en 84 años tan sólo han egresado 5,870 oficiales marinos de los cuales más de la mitad ya deben de estar jubilados. Si tomamos en cuenta los últimos 15 años, las cifras nos dicen que han egresado 929 pilotos navales y 1,066 ingenieros mecánicos de los cuales debe de tomarse en cuenta que no todos trabajan en buques pues varios se emplean en los sectores administrativos terrestre como en FIDENA o la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) entre otras instituciones.

En contraste con los oficiales de marina se encuentran los subalternos clasificados como: mayordomo, timoneles, marineros, electricistas, motoristas, personal de cocina, personal de cámara, etc. En México no existe escuela náutica especializada en la formación de personal subalterno, como consecuencia de que nadie estudia para ser mayordomo, cocinero o camarero naval. Para obtener el grado de cualquier marinero subalterno no se necesita de estudios complejos simplemente se necesita de una capacitación básica para poder realizar estas labores.

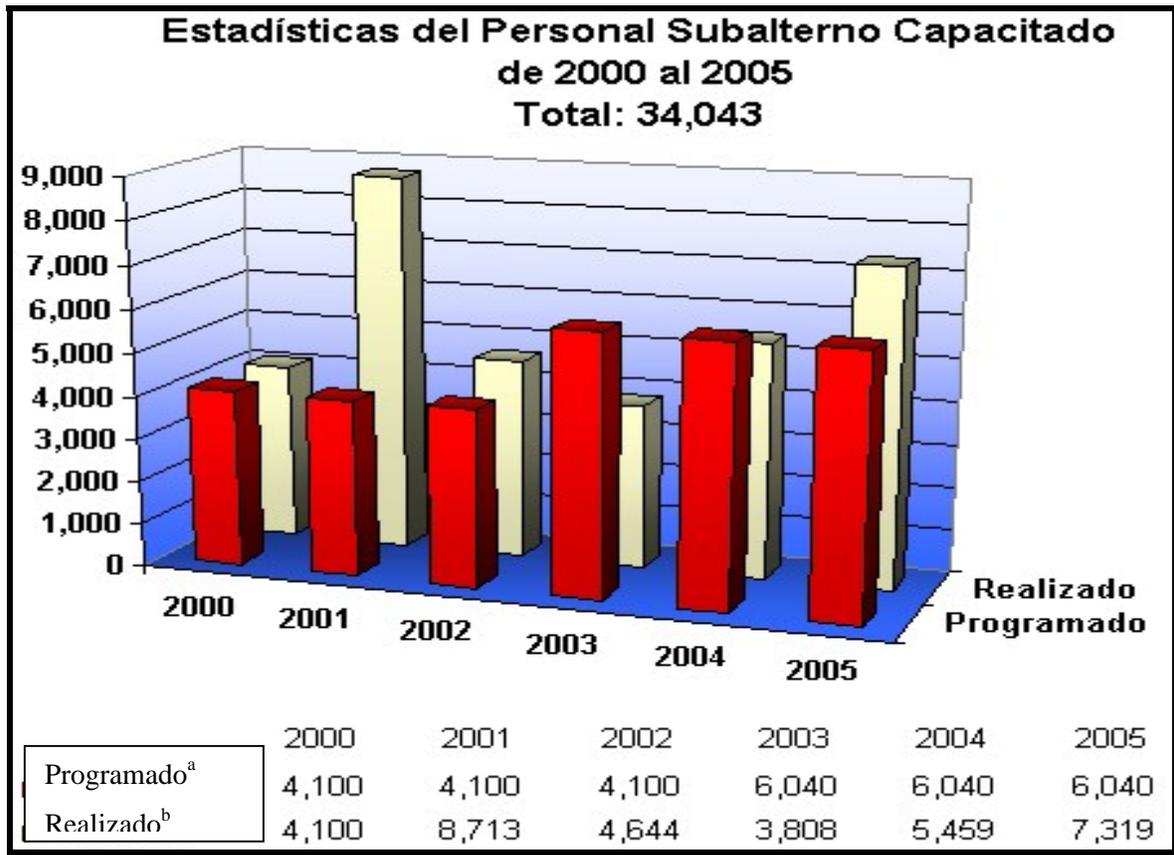
La capacitación básica para ser marinero subalterno se puede obtener a través de los cursos de capacitación que imparte FIDENA; no obstante, es importante aclarar que ésta no es la única institución de educación náutica. El jefe de departamento de capacitación de FIDENA, José Iván Hernández, mencionó en una entrevista que “el tema de los marinos subalternos no se limita a la capacitación que se realiza en FIDENA ya que existen otras tantas instituciones de educación náutica distribuidas en todo el litoral mexicano, sin embargo, el fideicomiso representa para el país y sobre todo para el gobierno federal la única fuente de información sobre la capacitación de estos marinos. Estas instituciones de educación náutica no son una, dos o tres, son demasiadas y se caracterizan por ser pequeñas pero creemos que actualmente en conjunto están capacitando el doble de marinos subalternos al año que los que actualmente estamos capacitando en FIDENA”. Los cursos de capacitación que se proporcionan en FIDENA y en otras escuelas náuticas del país para los marinos subalternos son los siguientes:

CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

- Curso de iniciación,
- Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales para homologación al STCW/95,
- Ascensos y Familiarización con Buques Tanque,
- Seguridad en Plataformas y Barcazas,
- Formación Básica STCW/95.

De acuerdo con estadísticas de FIDENA, del año 2000 al 2005 han egresado de las escuelas náuticas de Mazatlán, Tampico y Veracruz poco menos de 35,000 marinos subalternos listos para emprender su destino laboral en los buques navieros (véase gráfica 12).

Gráfica 12



Fuente: <http://www.fidena.edu.mx/rectoria/index.php>

^a Se refiere a la estimación por parte del Fideicomiso referentes a la demanda de los cursos de capacitación para la formación de marinos subalternos.

^b Se refiere a la demanda real que se dio durante ese año.

Si estamos hablando de un aproximado de 18,000 marinos subalternos capacitados entre FIDENA y las distintas instituciones de educación náutica en 2005, ¿existe la disponibilidad para emplearlos en buque marítimos? pregunté. Hernández señaló que “la mayoría de gente que viene a capacitarse no viene en busca de empleo porque normalmente ya lo tienen, es decir, las mismas empresas navieras mandan a sus marinos subalternos a actualizarse con nuestras capacitaciones, o bien son personas que acaban de obtener un empleo y son mandadas directamente a capacitarse con nosotros”.

La flota marítima de tráfico de altura que son los buques más grandes que puede haber en el mar, es prácticamente inexistente para la flota nacional de México, en base a esto pregunte ¿en donde se encuentran empleados los marinos subalternos? En espera de que comentará que trabajaban para una flota extranjera en su mayoría, Hernández comentó que algunos trabajaban para la flota mexicana de altura, otros pocos para flotas extranjeras pero el grueso de estos trabajadores trabajaban para el tráfico de cabotaje nacional, en embarcaciones pequeñas que muchas veces no requiere de oficiales marinos para su navegación como lo son los remolcadores, chalanes, pesqueros, abastecedores entre otros de pequeñas dimensiones. En contraste a esto encontramos a los oficiales marinos los cuales son demandados por empresas navieras extranjeras que realizan tráfico de alturas.

Si la mayoría de individuos que asisten a las escuelas náuticas para capacitarse no lo hacen por buscar una fuente de empleo ya que asisten por actualizarse o bien por que acaban de ser contratados por alguna embarcación ¿en donde se encuentran empleados los marinos subalternos? En espera de que comentará que trabajaban para una flota extranjera en su mayoría, Hernández comentó que “algunos trabajan para la flota mexicana de altura⁷, otros pocos para flotas extranjeras pero el grueso de estos marineros subalternos trabajan para el tráfico de cabotaje nacional, en embarcaciones pequeñas que muchas veces no requiere

⁷ Hay que recordar que la flota mercante de altura de México todavía moviliza el 0.1% del comercio exterior del país.

de oficiales marinos para su navegación como lo son los remolcadores, chalanes, pesqueros, abastecedores entre otros de pequeñas dimensiones. En contraste a esto encontramos a los oficiales marinos los cuales son demandados por empresas navieras extranjeras que realizan tráfico de alturas.”

Ante el panorama que se vive de los marinos subalternos todo parece indicar que la gran mayoría se encuentran atados a empleos poco remunerativos y no existen oportunidades para ir escalando puestos como sucede en los grandes buques marítimos en los que un marino subalterno puede llegar al grado de mayordomo.

Por otra parte el Diario Reforma publicó un artículo que discrepa con la información del jefe de departamento de capacitación de FIDENA, en el se hace mención de que existe gran desempleo entre los marinos mexicanos. En el país, como en el mundo, marinos filipinos, chinos e indonesios laboran en condiciones que podrían considerarse de esclavitud, lo que ha provocado que en México por lo menos 7 mil marinos nacionales altamente calificados no encuentren empleo en los últimos 4 años.⁸

En suma, un elemento esencial para el desenvolvimiento del transporte marítimo está constituido por los recursos humanos, sin embargo en México existe un escaso interés de la sociedad por las escuelas náuticas. Ello se ve reflejado principalmente en el exiguo número de oficiales marinos que ha egresado de las escuelas náuticas en los últimos 85 años, por otra parte, al considerar el número de marinos subalternos la cifra parece ser más alentadora, sin embargo, se debe de tomar en cuenta que las actividades que realizan son tan comunes o sencillas que simplemente necesitan de una capacitación que dura entre 2 y 4 semanas. Además, generalmente, son enviados por las empresas navieras para actualizar su personal o como requisito para que un individuo consiga un empleo a bordo de una embarcación. Por tanto, si se pretende impulsar el desarrollo del transporte marítimo en el país, es preciso fomentar el interés de la población en las escuelas náuticas del país.

⁸ Lilián Cruz. Quitar asiáticos trabajo a marinos. Publicado por el diario Reforma el 3 de octubre de 2005.

5.3 Retos y oportunidades de la marina mercante mexicana.

Las condiciones de la marina mercante en México son precarias, pero ¿qué puede hacer el país, entonces? Si las pequeñas economías de Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas se han enfocado a servicios de registros abiertos (como se menciona en el capítulo 4), y las grandes naciones asiáticas (Filipinas, India, Indonesia y China) proporcionan el mayor número de marinos; Noruega, con la tradición y el financiamiento de sus exportaciones de petróleo, destaca por financiar la compra y la construcción de buques; el Reino Unido es líder en el suministro de seguros y servicios de agentes y Corea y Japón son países industrializados que construyen el mayor número de buques, ¿qué le queda a México en medio de este entorno mundial? ¿Seguir dependiendo de terceros países para movilizar el comercio exterior a través de la vía marítima? O bien empezar a especializarse en alguna de las áreas del sector marítimo como lo es el transporte marítimo, la generación de marinos, la construcción de buques, el suministro de seguros o cualquier otra área que se genere divisas a través de este sector.

Lo mejor sería desarrollar una flota marítima mercante de altura, ya que como se ha dicho se obtendrían grandes beneficios. Para ello el reto será enorme pero no imposible por lo que se deberá empezar a establecer objetivos, asimismo buscar las áreas de oportunidad para poder desarrollar el transporte marítimo del país. Entre las áreas de oportunidad que podrían impulsar el desarrollo de la marina mercante encontramos las siguientes:

- Crear una conciencia marítima en la población del país.

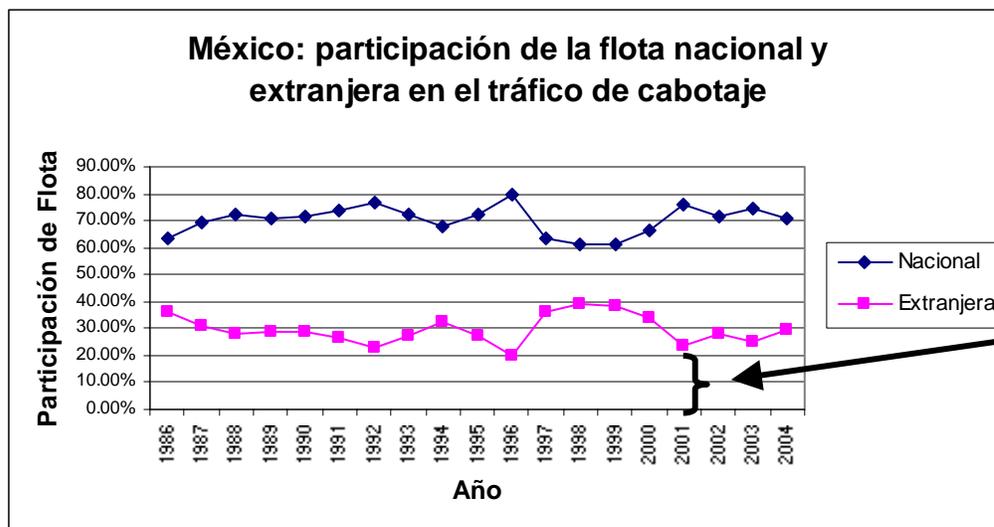
Es importante reflexionar que el mar representa la principal puerta a la globalización y que en el caso de México se cuenta con dos litorales que dan salida al país a los principales mercados del mundo, por tanto hay que verlo como una oportunidad de empleo y desarrollo del país.

CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

- Ofrecer el servicio de tráfico de cabotaje al 100% en el territorio nacional en un periodo de corto plazo.

México tiene un área de oportunidad considerable para hacer crecer la flota marítima de tráfico de cabotaje. En los últimos 20 años la flota nacional de cabotaje ha cubierto el 70% en promedio de las necesidades de este transporte en el país, por tanto tiene un área de oportunidad del 30% que puede ser cubierta en los próximos años (Véase gráfica 13).

Gráfica 13

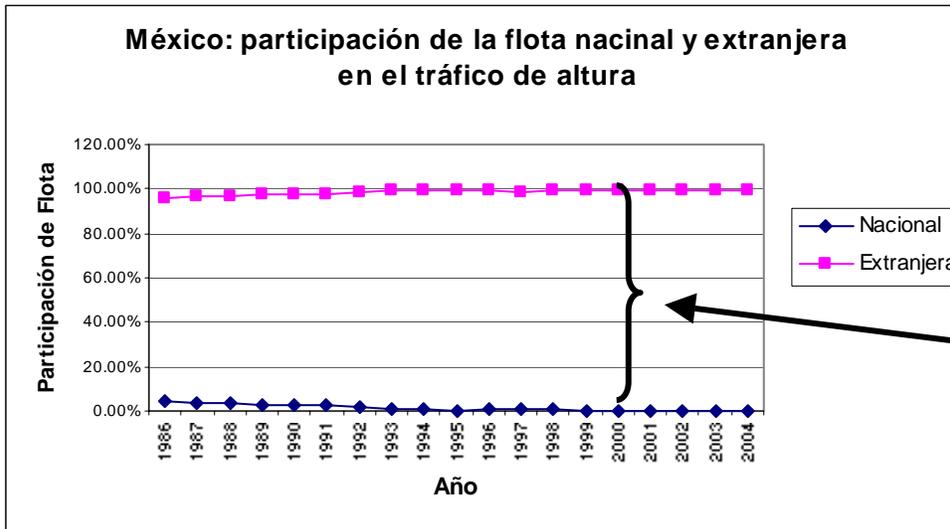


Fuente: Elaboración propia con base en la Dirección General de Marina Mercante. Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004. SCT.

- Brindar el servicio de tráfico de altura capaz de movilizar una parte importante del comercio exterior del país.

Al igual que en el tráfico de cabotaje, existe una área de oportunidad para la flota nacional de tráfico de altura, sin embargo con una brecha exorbitante. Por tanto existe un área de oportunidad grande para desarrollar una flota nacional de tráfico de altura que movilice una parte importante del comercio exterior del país o por lo menos, el 40% que tiene reservado el país exportador para su flota nacional tal y como lo señala la ONU en su fórmula de reserva de carga (véase gráfica 14).

Gráfica 14



Fuente: Elaboración propia con base en la Dirección General de Marina Mercante. Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004. SCT.

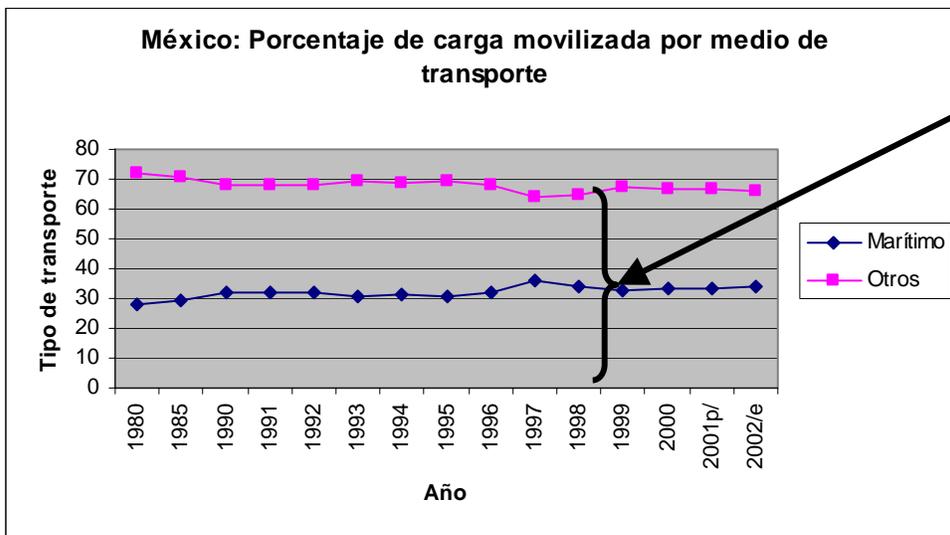
- Incrementar la inversión en la infraestructura portuaria para así poder competir en un muy corto plazo con los puertos más eficientes de América sobre todo con los puertos vecinos de Estados Unidos.

México como ya se ha dicho es una de las economías comerciales más importantes del mundo y moviliza su comercio exterior a través de la vía marítima en un 30%. Asimismo, se tiene un área de oportunidad del 70% de mercancías que son movilizadas por otro medio de transporte, por tanto, es un área de oportunidad para incrementar las inversiones portuarias a modo de fomentar el transporte marítimo por medio de puertos nacionales más eficientes (véase gráfica 15).

Otra área de oportunidad consiste en que se cuenta con puertos marítimos con espacio suficiente para una posible expansión territorial, sin embargo para ello se necesita incentivar aún más la inversión por parte de los capitales privados. El director General de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Pedro Zepeda Bermúdez mencionó al respecto que “entre los puertos que cuentan con

suficiente reserva territorial para seguir creciendo son Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo”⁹. A lo largo del sexenio del Vicente Fox se estuvo mencionando fuertemente la posible expansión del puerto de Manzanillo por medio de inversionistas extranjero, esto ligado a la saturación del puerto estadounidense Long Beach, ubicado en los Ángeles, California. Hoy día, faltando un par de meses para el cambio de sexenio, se sabe que la inversión es una realidad pues “la Secretaría de Medio ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), dio su visto bueno a la Administración Portuaria de Integral (API) de Manzanillo para desarrollar su expansión con otra terminal de contenedores de 75 hectáreas, y dos más de usos múltiples, que le darían capacidad para mover hasta tres millones de TEU’s.”¹⁰

Gráfica 15



Fuente: Elaboración propia con base en el Segundo Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quezada.
p/ Cifras preliminares; e/ Cifras estimadas.

Como se ha observado existen áreas de oportunidad que pueden ser aprovechadas para el desarrollo marítimo del país, sin embargo, se enfatiza en que las posibilidades de que se pueda lograr para el tráfico de altura son

⁹ Kernith Zapata José. Tendrá Fox que fortalecer infraestructura portuaria. Publicado en el diario El Universal, viernes 8 de septiembre de 2000. Pág. D9.

¹⁰ www.transportesxxi.com/revista/noticias_gratis/revista_titulo_3.php

complicadas por la competencia internacional sin restricciones en que se halla el transporte marítimo. En lo que respecta al tráfico de cabotaje las posibilidades son mayores siempre y cuando exista cooperación entre el Estado y los inversionistas nacionales privados.

Por otra parte, contar con puertos eficiente con infraestructura moderna y buenos programas de planeación, se incrementaría la capacidad de carga, los índices de productividad con precios bajos y atractivos, y se darían mejores servicios a las más modernas embarcaciones; lo que disminuiría considerablemente el uso de puertos extranjeros, especialmente los estadounidenses, los cuales acaparan gran parte de nuestras mercancías.

En suma, existe un reto enorme para reactivar el transporte marítimo en México. Se debe de tomar en cuenta que a pesar de que hay diversos retos para levantar al sector, coexisten también las oportunidades para hacer de la marina mercante nacional un sector competitivo dentro y fuera del país. Ante este panorama de posibilidades para desarrollar al sector marítimo surge la pregunta ¿qué se debe realizar para aprovechar las áreas de oportunidad y así reactivar el transporte marítimo nacional? Es una cuestión que se tratará de responder a través de las propuestas que se formularon en el siguiente apartado.

5.4 Propuestas para el desarrollo de la marina mercante nacional.

A lo largo de este estudio se ha identificado que actualmente, el transporte marítimo mexicano no cuenta con apoyos ni estímulos para mejorar y ampliar sus posibilidades de competencia y eficiencia que le permitan una mejor inserción a los mercados internacionales y un desenvolvimiento eficiente en el mercado nacional. Es por ello y con base en la investigación que se ha realizado algunas propuestas para tratar de impulsar la flota mercante mexicana, tratando de que se

tomen en cuenta para dar solución a los problemas y así contribuir en tener un futuro más prometedor en el sector.

Propuestas para impulsar la flota mercante mexicana:

1. Estímulos (económicos) a la Marina Mercante Nacional que le permitan competir con las embarcaciones extranjeras en tráfico de cabotaje y de altura, tanto en calidad de las embarcaciones y del servicio que presten, como en precios, tales como:

a) Estímulos fiscales:

- Los buques construidos en el extranjero puedan ser registrados en el país sin tener que pagar derechos e impuestos, pero sólo para aquellos que se dediquen al tráfico de altura.

- Un porcentaje alto (80 o 90%) de los materiales de construcción o reparación de embarcaciones sean exentos de impuestos arancelarios.

- Crear un esquema de depreciación acelerada en un periodo de 8 a 10 años. Francia es un ejemplo de ellos, los navieros tienen derecho a una depreciación acelerada sobre su inversión, en un periodo de 8 años, bajo el siguiente esquema: primer año 31.25; años subsecuentes 21.48%, 14.72%, 10.16%, 6.98% y los últimos tres años 5.12%.

b) Financiamientos: El gobierno federal en coordinación con los bancos fomentos prestamos preferenciales a astilleros y navieros a tasas de interés por debajo de las establecidas en el mercado, a fin de construir y modernizar embarcaciones para brindar un mejor servicio. En países como Alemania, Canadá, Corea del Sur, Francia, Japón, Holanda, entre otros, se aplica esta medida y han obtenidos grandiosos beneficios, pues los prestamos se realizan hasta del 80% del valor de la embarcación a un plazo de ocho o diez años a una tasa de interés hasta el 2%. Al respecto la nueva Ley de Navegación ya contempla estas medidas debido a que "la ley de navegación le permite a Puertos crear un fondo de garantía para

que las empresas mexicanas puedan acceder a partir del 2007 a créditos bancarios nacionales e internacionales para renovar su flota de barcos”¹¹

c) Combustible: Costos (preferenciales) en combustibles, mediante beneficios fiscales.

d) Tarifas de Puerto: Coordinar un plan de acción con las Apis para la aplicación de tarifas preferenciales en puertos a los buques nacionales.

Los países de Alemania, Canadá, Corea, España, Estados Unidos, Francia, Japón, Holanda, Italia, Reino Unido entre otros fomentan el desarrollo de sus respectivas flotas mercantes a través de estímulos económicos como son: los créditos en condiciones referenciales, beneficios fiscales y los subsidios de operación y a la construcción.

2. Crear un marco jurídico que garantice la contratación, por parte de las Empresas del Estado, de la flota mercante nacional, siempre que existan dichas embarcaciones adecuadas y disponibles en el momento en que se requiera el servicio. El objetivo es que los inversionistas tengan incentivos para invertir en buques mediante un acceso seguro a la contratación de su servicio.

3. Reformar el marco jurídico laboral para estar en posibilidad de contratar a la tripulación adecuada y en condiciones competitivas del mercado, y designar a juicio del usuario las personas que ocuparán los cargos en las embarcaciones, acreditando por lo menos la experiencia con que cuente. Asimismo, resulta conveniente eliminar la preferencia para el otorgamiento de los permisos de cabotaje (como se vio en el capítulo 2), para aquellas embarcaciones que cuente con mayor número de tripulantes mexicanos, para todos los embarques esporádicos, ya que resultaría incosteable por la obligación de tener que repatriar la tripulación.

¹¹ Celis Estrada Darío. Empresas disputan mercado de marina mercante de hasta dls. 15 mil millones anuales. Publicado en el Diario Reforma el 15 de septiembre de 2006.

4. Gestionar la celebración de Tratados Internacionales para acordar con otros países el registro de conveniencia, a efecto de que los buques de inversionistas mexicanos gocen de los estímulos fiscales nacionales de otros países y fomentar el tráfico de altura a precios competitivos. En el capítulo 4 se vio que países marítimos por excelencia como Grecia, Japón, Noruega, Estados Unidos tiene un gran porcentaje de su flota registrados en banderas de conveniencia por las ventajas que ésta conlleva.
5. Fortalecer y realizar estricto apego a la Ley de Navegación, en cuanto a la otorgación de permisos de cabotaje a embarcaciones extranjeras. Es decir permitir a las embarcaciones extranjeras para los servicios de cabotaje siempre y cuando no existan embarcaciones nacionales disponibles y exista reciprocidad con el país que ofrece el servicio. Además de eliminar cualquier intento de amparo ante la Ley de Navegación como actualmente lo esta realizando PEMEX para adquirir servicios de extranjeros.¹²
6. En base a los incentivos económicos otorgados a la Marina Mercante Nacional, ésta deberá establecer tarifas competitivas por sus servicios en los mercados nacional e internacional.
7. Dar completo cumplimiento a la Ley de Puertos, dejando la contratación de los prestadores de servicios, a juicio del usuario mismo, bajo un esquema de libre competencia.
8. Culminar la transformación y modernización institucional de las capitanías de puerto, a fin de eficientizar sus funciones y posibilitar un proceso de desconcentración de funciones y simplificación de trámites en el ámbito regional.

¹² Barranco Alberto. Patente de corzo. Publicado por el Diario El Universal el 8 de agosto de 2006.

9. Unificar los asuntos marítimos para evitar controversias entre las diversas secretarías y facilidad para coordinarse en la elaboración de un proyecto integral, que fomente el desarrollo del sector marítimo.

10. Reactivar la industria de la construcción naval mediante inversiones nacionales o extranjeras en los astilleros, a fin de evitar la reparación y construcción de barcos en otros países, lo que implica fuga de capital y empleo hacia el exterior.

11. Fomentar el enlace y coordinación del transporte multimodal, para que haya mayor eficiencia, productividad y competitividad en el traslado de mercancías, la participación de todos los medios de transporte crearía vínculos entre los lugares más lejanos y los puertos.

De la misma forma, es preciso realizar foros de debate, análisis y promoción entre todos los que estén interesados en la reactivación del sector marítimo, para que se aporten elementos coherentes para el desarrollo de la marina mercante.

Lograr la transformación de lo que es hoy día el transporte marítimo nacional a una flota mercante que satisfaga las necesidades del país será complejo y aún más cuando no existe prioridad al sector por parte del Estado. Es por ello que será fundamental (si es que se quiere impulsar el desarrollo marítimo) la participación del gobierno en la elaboración de proyectos de mediano y largo plazo, para enfrentar las condiciones de competencia que actualmente vive el transporte marítimo a nivel mundial. En la elaboración de los proyectos indudablemente se tendrán que considerar como variables importantes los estímulos económicos por el Estado además de reformar el marco jurídico de tal forma que garantice un estricto apego a las leyes. Por otra parte, la participación de los inversionistas privados es igualmente importante pues tendrán que comprometerse a otorgar servicios eficientes, oportunos y a precios competitivos para evitar el desvío del servicio a flotas extranjeras por parte de los demandantes nacionales.

El trabajo y sobre todo las propuestas planteadas en el mismo, se elaboraron con la esperanza de crear un mayor conocimiento dentro de la población sobre el transporte marítimo, pero sobre todo que tanto el gobierno como los inversionistas privados nacionales tomen conciencia del escenario en el que se encuentra el país en materia del sector, para que de manera conjunta se realicen las medidas necesarias para hacer del transporte marítimo una cultura nacional, pero sobre todo un modelo de crecimiento que impulse el desarrollo económico de la nación.

Conclusiones finales

A lo largo del trabajo desarrollado ha quedado en evidencia la importancia del transporte marítimo en el desarrollo de las distintas economías del mundo y de su importancia en la globalización. Asimismo quedó demostrada, la importancia histórica del medio marítimo en el territorio nacional, desde épocas anticuadas con civilizaciones prehispánicas hasta la actualidad en el que el país figura como una de las principales economías comerciales a nivel mundial.

El transporte marítimo ha sido y es hoy día en el actual fenómeno de globalización parte esencial para el desarrollo comercial pues han evolucionado paralelamente a las necesidades comerciales, con tecnología que ha permitido la creación de buques de mayores dimensiones, más resistentes, veloces, con mayor capacidad de almacenaje y con tripulantes mejor capacitados para situaciones adversas. Además posee ventajas comparativas con otros medios de transporte como son, los costos bajos, tiempos apropiados y la capacidad de movilizar grandes volúmenes de mercancías por los mares de los 5 continentes del mundo, que lo han hecho uno de los pilares de la globalización comercial.

Históricamente, es el comercio mismo en gran medida lo que ha promovido que países ribereños y más recientemente no ribereños hayan creado una flota marítima para transportar su comercio exterior y a la vez se han beneficiado

movilizando el comercio exterior de terceros países, es decir han obtenido grandiosos beneficios que van desde creación de empleos, productos competitivos a nivel internacional hasta el mejoramiento de su balanza de pagos por concepto de ahorro de pagos de fletes y seguros.

En México se ha demostrado que la situación no es muy distinta, ya que el transporte marítimo ha figurado como medio comercial en la región aprovechándose al máximo, pero lamentablemente en beneficio de extranjeros. Estos beneficios se remontan desde los años de la Conquista hasta nuestros días, más los que faltan, si es que seguimos dependiendo de las navieras extranjeras y no nos esforzamos por crear una nacional.

La historia ya ha demostrado la importancia del transporte marítimo a nivel mundial y el provecho que de él podemos obtener a nivel nacional, sin embargo, más allá de haber pasado por problemas económicos, políticos y sociales que han caracterizado a nuestro país durante su historia, el pueblo de México ha distinguido su preferencial al altiplano que a las zonas costeras, desde sus orígenes hasta la actualidad. Caso contrario a las ciudades de Paris, Tokio, Nueva York, Londres y muchas otras ciudades en crecimiento en las costas de China que destacan por su importancia y al aprovechamiento del mar como vía de transportación masiva de mercancías en apoyo a su comercio.

En años recientes resurgió el interés por impulsar el desarrollo costero como consecuencia de la entrada en vigor del TLCAN; lo que se dio como se vio en el capítulo 3 con base en el fortalecimiento de la infraestructura portuaria a través de las API, que si bien el beneficio sólo se ha logrado hasta el momento para unos pocos puertos, queda demostrado que el gobierno sabe de la importancia de las costas marítimas para el desarrollo nacional. Las expectativas de este proyecto que hasta hoy ha funcionado es que en los próximos años se siga incrementando las inversiones en el desarrollo portuario, principalmente en la costa del pacífico por el crecimiento y el desenvolvimiento comercial de las economías del sureste

asiático. Sin embargo, pese a que se ha logrado mejorar los puertos marítimos, no ha sido así con el transporte marítimo, por lo que el talón de Aquiles sigue y seguirá siendo el no contar con una flota nacional que favorezca la soberanía del país.

Las perspectivas de crear una flota marítima nacional en los años venideros son exiguas porque además de que existen obstáculos económicos, no hay interés por el Estado y existen barreras a la entrada al existir una competencia oligopolica en los servicios del transporte marítimo, en el que unas cuantas empresas aplican políticas que les permite ofrecer mejores servicios a precios más bajos. Estas políticas incluyen especialización, incremento en el tamaño de las embarcaciones y uso de contenedores, disminuyendo los costos unitarios, la estancia de buques en los puertos, la duración de los viajes y el arribo frecuente a prácticamente todos los puertos del mundo. Asimismo se han originado un fuerte proceso de concentración entre las líneas navieras, a fin de captar el mayor volumen del mercado y eliminar la participación de transportistas más pequeños. A raíz de las fusiones de las empresas navieras, las empresas están fortaleciendo sus servicios globales al abarcar prácticamente todos los mercados.

A pesar de que las condiciones son adversas, no podemos continuar dependiendo de terceros para movilizar el comercio exterior del país, sobre todo seguir dejando que sean ellos los beneficiados de los litorales mexicanos. Sería una lastima que las nuevas generaciones sigan con esa apatía de cambiar los beneficios costeros por el altiplano, por lo que se debe de trabajar en incentivar a la población en las áreas laborales que ofrece el mar.

Por otra parte, el transporte marítimo puede o no contribuir con la diversificación del comercio exterior del país pero lo que si es un hecho es de que puede contribuir a movilizar parte del comercio que se moviliza a nivel mundial, es decir, movilizar el comercio exterior de terceros países y obtener los beneficios que conlleva el tener una flota mercante de altura.

Por tanto, para generar una flota nacional el próximo sexenio dentro de su Plan Nacional de Desarrollo, deberá establecer políticas económicas enfocada a impulsar el desarrollo marítimo-portuario mediante estímulos económicos, reactivando el abanderamiento de embarcaciones, privatización de todos los servicios portuarios, estricto apego a la ley de puertos y navegación, unificación de asuntos marítimos y portuarios entre las distintas secretarías, la reactivación de la construcción naval y sobre todo fortalecer los enlaces multimodales entre los puertos y las áreas de producción. Es un desafío enorme pero es preferible intentarlo a seguir dependiendo de flotas extranjeras.

Un segmento a continuar en este trabajo será esclarecer las diversas barreras no arancelarias que directa e indirectamente Estados Unidos ha venido aplicando para proteger y favorecer su comercio a través del transporte marítimo nacional; así mismo, otro tema importante que rebasa al presente trabajo es el relacionado al corredor transistmico que involucra el transporte y comercio entre la costa este y oeste de Estados Unidos así como Europa y Asia.

Conclusiones finales

A lo largo del trabajo desarrollado ha quedado en evidencia la importancia del transporte marítimo en el desarrollo de las distintas economías del mundo y de su importancia en la globalización. Asimismo quedó demostrada, la importancia histórica del medio marítimo en el territorio nacional, desde épocas anticuadas con civilizaciones prehispánicas hasta la actualidad en el que el país figura como una de las principales economías comerciales a nivel mundial.

El transporte marítimo ha sido y es hoy día en el actual fenómeno de globalización parte esencial para el desarrollo comercial pues han evolucionado paralelamente a las necesidades comerciales, con tecnología que ha permitido la creación de buques de mayores dimensiones, más resistentes, veloces, con mayor capacidad de almacenaje y con tripulantes mejor capacitados para situaciones adversas. Además posee ventajas comparativas con otros medios de transporte como son, los costos bajos, tiempos apropiados y la capacidad de movilizar grandes volúmenes de mercancías por los mares de los 5 continentes del mundo, que lo han hecho uno de los pilares de la globalización comercial.

Históricamente, es el comercio mismo en gran medida lo que ha promovido que países ribereños y más recientemente no ribereños hayan creado una flota marítima para transportar su comercio exterior y a la vez se han beneficiado movilizándolo el comercio exterior de terceros países, es decir han obtenido grandiosos beneficios que van desde creación de empleos, productos competitivos a nivel internacional hasta el mejoramiento de su balanza de pagos por concepto de ahorro de pagos de fletes y seguros.

En México se ha demostrado que la situación no es muy distinta, ya que el transporte marítimo ha figurado como medio comercial en la región aprovechándose al máximo, pero lamentablemente en beneficio de extranjeros. Estos beneficios se remontan desde los años de la Conquista hasta nuestros días,

más los que faltan, si es que seguimos dependiendo de las navieras extranjeras y no nos esforzamos por crear una nacional.

La historia ya ha demostrado la importancia del transporte marítimo a nivel mundial y el provecho que de él podemos obtener a nivel nacional, sin embargo, más allá de haber pasado por problemas económicos, políticos y sociales que han caracterizado a nuestro país durante su historia, el pueblo de México ha distinguido su preferencial al altiplano que a las zonas costeras, desde sus orígenes hasta la actualidad. Caso contrario a las ciudades de París, Tokio, Nueva York, Londres y muchas otras ciudades en crecimiento en las costas de China que destacan por su importancia y al aprovechamiento del mar como vía de transportación masiva de mercancías en apoyo a su comercio.

En años recientes resurgió el interés por impulsar el desarrollo costero como consecuencia de la entrada en vigor del TLCAN; lo que se dio como se vio en el capítulo 3 con base en el fortalecimiento de la infraestructura portuaria a través de las API, que si bien el beneficio sólo se ha logrado hasta el momento para unos pocos puertos, queda demostrado que el gobierno sabe de la importancia de la costas marítimas para el desarrollo nacional. Las expectativas de este proyecto que hasta hoy ha funcionado es que en los próximos años se siga incrementando las inversiones en el desarrollo portuario, principalmente en la costa del pacífico por el crecimiento y el desenvolvimiento comercial de las economías del sureste asiático. Sin embargo, pese a que se ha logrado mejorar los puertos marítimos, no ha sido así con el transporte marítimo, por lo que el talón de Aquiles sigue y seguirá siendo el no contar con una flota nacional que favorezca la soberanía del país.

Las perspectivas de crear una flota marítima nacional en los años venideros son exiguas porque además de que existen obstáculos económicos, no hay interés por el Estado y existen barreras a la entrada al existir una competencia oligopolica en los servicios del transporte marítimo, en el que unas cuantas empresas aplican

políticas que les permite ofrecer mejores servicios a precios más bajos. Estas políticas incluyen especialización, incremento en el tamaño de las embarcaciones y uso de contenedores, disminuyendo los costos unitarios, la estancia de buques en los puertos, la duración de los viajes y el arribo frecuente a prácticamente todos los puertos del mundo. Asimismo se han originado un fuerte proceso de concentración entre las líneas navieras, a fin de captar el mayor volumen del mercado y eliminar la participación de transportistas más pequeños. A raíz de las fusiones de las empresas navieras, las empresas están fortaleciendo sus servicios globales al abarcar prácticamente todos los mercados.

A pesar de que las condiciones son adversas, no podemos continuar dependiendo de terceros para movilizar el comercio exterior del país, sobre todo seguir dejando que sean ellos los beneficiados de los litorales mexicanos. Sería una lastima que las nuevas generaciones sigan con esa apatía de cambiar los beneficios costeros por el altiplano, por lo que se debe de trabajar en incentivar a la población en las áreas laborales que ofrece el mar.

Por otra parte, el transporte marítimo puede o no contribuir con la diversificación del comercio exterior del país pero lo que si es un hecho es de que puede contribuir a movilizar parte del comercio que se moviliza a nivel mundial, es decir, movilizar el comercio exterior de terceros países y obtener los beneficios que conlleva el tener una flota mercante de altura.

Por tanto, para generar una flota nacional el próximo sexenio dentro de su Plan Nacional de Desarrollo, deberá establecer políticas económicas enfocada a impulsar el desarrollo marítimo-portuario mediante estímulos económicos, reactivando el abanderamiento de embarcaciones, privatización de todos los servicios portuarios, estricto apego a la ley de puertos y navegación, unificación de asuntos marítimos y portuarios entre las distintas secretarías, la reactivación de la construcción naval y sobre todo fortalecer los enlaces multimodales entre los

CAPÍTULO V. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.

puertos y las áreas de producción. Es un desafío enorme pero es preferible intentarlo a seguir dependiendo de flotas extranjeras.

Un segmento a continuar en este trabajo será esclarecer las diversas barreras no arancelarias que directa e indirectamente Estados Unidos ha venido aplicando para proteger y favorecer su comercio a través del transporte marítimo nacional; así mismo, otro tema importante que rebasa al presente trabajo es el relacionado al corredor transistmico que involucra el transporte y comercio entre la costa este y oeste de Estados Unidos así como Europa y Asia.

BIBLIOGRAFÍA

- Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. Primera edición 1999, publicado por la SCT.
- Anuario Estadístico de los Puertos de México 2004. Publicado por la S.C.T.
- Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2004. Publicado por la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.
- Asociación de Navieros Españoles "ANAVE". Cuaderno profesional marítimo, publicación mensual de formación continua, núm. 228 - febrero de 2003.
- Auver un Astillero Mexicano. Astilleros unidos de Veracruz SA. De CV. San Juan de Ulúa, Veracruz.
- Barranco, Alberto. Patente de corzo. Publicado por el Diario El Universal el 8 de agosto de 2006.
- Benítez Ramírez, Claudia Yasmín. La marina mercante mexicana, retos y oportunidades dentro del proceso de globalización.
- Bernal Diaz del Castillo. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España.
- Bosch Garcia, Carlos. México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre.
- Bravo Ugarte, José. Historia de México. La Nueva España. T. II. Edit.jus.
- Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México.
- Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. "Subsidios Canadá". CANAINTRAM. México, noviembre-diciembre de 1996.
- Cárdenas Cedeno, Miguel A. La marina mercante mexicana, competitividad y apertura comercial: década de los 80's. Tesis. Economía. UNAM. 1991.
- Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, SCT. 1988.
- Celis Estrada, Darío. Empresas disputan mercado de marina mercante de hasta dls. 15 mil millones anuales. Publicado en el Diario Reforma el 15 de septiembre de 2006.

- Comercio Marítimo ¿Cambiarán las Corrientes? Por Elia Parra Domínguez. Artículo de la revista Expansión/septiembre 23 de 1998,
- Cruz, Lilián. Obligan a la SCT. Artículo publicado por el diario Reforma el 23 de agosto de 2005.
- Cruz, Lilián. QUITAN asiáticos trabajo a marinos. Publicado por el diario Reforma el 3 de octubre de 2005.
- Cruz, Lilián. Rechazan en el DF amparos de PEMEX. Publicado en el Diario Reforma el 19 de septiembre de 2006.
- Cruz, Lilián. Rematan barco de altura, publicado por el periódico Reforma el 24 de agosto de 2005.
- Diagnóstico sobre la oferta de servicios de transporte marítimo de línea regular, entre México y el mundo, 2004. Publicación realizada por la SCT.
- El Sector Comunicaciones y Transportes 1944-2000. Publicado por SCT en noviembre de 2000.
- El Transporte Marítimo en 2004. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2004.
- El Transporte Marítimo en 2005. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2005.
- El transporte marítimo en los tiempos de la globalización. Artículo de la revista Comercio Exterior, vol. 54, núm. 8, agosto de 2004.
- El Transporte Marítimo Internacional: vehículo del comercio mundial. Mensaje del Secretario General de la Organización Marítima Internacional Sr. Efthimios Mitropoulos. Publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI).
- Enrique Florescano y María del Rosario Lanzagorta. Política económica. Antecedentes y consecuencias. En: La economía mexicana en la época de Juárez.
- Espinosa Cerón, Carlos. El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora. CANAINTRAM. 3ª Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. Edición Especial.
- García Arroyo, Raziél. Las construcciones navales en México (Breve Reseña).
- Gutiérrez, Elvia, Cae la productividad en empresas exportadoras; creció 2.8 por ciento anual hasta agosto. Artículo publicado en El Financiero, el jueves 17 de noviembre de 2005.

- Kermith Zapata José. Tendrá Fox que fortalecer infraestructura portuaria. Publicado en el diario El Universal, viernes 8 de septiembre de 2000.
- López Enríquez, José. Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977.
- Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000. Secretaria de Comunicaciones y transportes, México 2001.
- Ma. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe. Economía del transporte marítimo. NETBIBLO, S.L, A Coruña, 2003.
- Marina mercante: situación actual y perspectivas de futuro. Estudio de necesidades.
- Maritime Administration. Maritime Subsidies. US. Department of Transportation, september 1993.
- Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivote en México: Límites y posibilidades. Revista de la CEPAL 76, abril de 2002.
- México: Negociaciones Comerciales Internacionales. Publicado por la Secretaria de Economía, mayo de 2004.
- Nomina de Convenios Marítimos Internacionales, publicado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. Shipping Policy Developments. Maritime Transport Committee. April 1997.
- Programa para Promover la competitividad de la Marina Mercante Mexicana 1996-2000. Publicado por la S.C.T., México, 1996.
- Puertos mexicanos “Básico terminales portuarias”. Publicado por la S.C.T.
- Puertos mexicanos. Introducción a puertos mexicanos. Publicado por la S.C.T.
- Reestructuración y privatización del sistema portuario mexicano. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Documento preliminar 9 de diciembre de 1992.
- Rodríguez Ortega, Evelyn Eugenia. Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México. ITAM. México, 1999.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. “La Legislación y la Jurisprudencia reciente con un breve análisis histórico”. s.e, 1992.

- Salgado y Salgado, José Eusebio. El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos. Ponencia, marzo de 2000.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. Publicado por la revista Relaciones Intencionales, julio de 1982.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. La legislación y jurisprudencia recientes con un breve análisis histórico. s.e, 1992.
- Salgado, Salgado, José E. El desarrollo de la Marina Mercante mexicana y sus problemas internos e internacionales, Tesis, FCPyS, UNAM, 1967.
- Salvador Rueda Smithers. La Nao de China, riqueza a contracorriente en Arqueología mexicana Vol. VI, Núm. 33, septiembre – noviembre, 1998.
- Scheinvar, Isaac. Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México. Artículo publicado por la revista de la CEPAL, abril de 1999.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Inducción a puertos mexicanos, México, 1989.
- Sexto Informe de Gobierno del Presidente Vicente Fox Quezada.
- Tapia Guerrero Luis Arturo. Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional. Publicado por la Secretaría del Trabajo y Prevención social.
- Woodrow Borah. Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI.
- www.aduanas.sat.gob.mx
- www.camaradediputados.gob.mx
- www.fidena.edu.mx
- www.sct.gob.mx
- www.sice.oas.org
- www.transportesxxi.com