



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN

“Desarrollo del Sistema Portuario en los principales
puertos del pacífico mexicano como soporte al Comercio
Exterior”

T E S I S
que para obtener el título de
Licenciado en Relaciones Internacionales
p r e s e n t a
Jessica Osornio Sotelo

Asesor: Dr. José Eusebio Salgado y Salgado

Abril 2008



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A mi mamá mil gracias por tratar de comprender mi mundo, por respetar mis decisiones y por permitirme volar en busca de mis sueños. Gracias también por tus sacrificios, entrega, dedicación, amor y lucha constantes...en fin mil gracias por ser madre de tiempo completo, te amo.

Gracias a mi papá, mi ser inmortal, que sembraste en nosotros la honradez, la lucha, el trabajo y la fuerza para seguir adelante, mil gracias por habernos heredado esta gran institución "nuestra familia", la cual te prometemos no derrumbar recordándote que para nosotros estarás eternamente vivo (q.e.p.d).

A mis hermanos y compañeros de juego: Chely, Gustavo y Omar por su apoyo incondicional y por enseñarme a través del ejemplo el respeto, la responsabilidad y la madurez con la que han llevado sus vidas. A mis sobrinos por hacerme muy muy feliz, los quiero mucho.

A Diego, mi mejor amigo y verdadero amor, por estar desde siempre a mi lado, por hacer que mi vida sea más alegre y llena de sueños. Te agradezco con todo mi amor el apoyo, el respeto y la confianza que me has brindado para lograr mis objetivos, gracias por creer en mí. Y viviré eternamente agradecida por haber dedicado gran parte de tu tiempo para descifrarme y llenarme de amor, te amo.

A mi asesor el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado un millón de gracias por apoyarme en este proyecto y guiarme a través de sus sabias observaciones, así como también por incrementar mi gusto y preocupación por los puertos mexicanos mediante su compromiso con los mismos; al Lic. Melchor Arellano Chávez por haberse tomado el tiempo para revisar mi trabajo y apoyarme con útiles herramientas; al C.P. Armando López y la Prfra. Bertha Guillermina Nieto porque me mostraron la realidad de nuestros puertos; a mis sinodales por sus acertadas observaciones para perfeccionar mi trabajo, a ellos y a todos los que, con su apoyo, contribuyeron a la culminación de mi investigación, mil gracias.

Finalmente, a la FES-Acatlán por hacer de mí un ser con fuerza y espíritu, a mis profesores por llenarme de conocimientos y por haber fomentado en mí el cariño, el respeto y el compromiso con mi país, sabiendo que será una lucha constante e incansable.

...a todos gracias, y

Por mi raza hablará el espíritu



ÍNDICE

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
<u>CAPÍTULO I. EL PUERTO</u>	16
1.1 Su concepto	17
1.2 Sus funciones	22
1.3 Su clasificación	31
1.4 Principales puertos de México	39
1.4.1 Infraestructura portuaria	43
1.4.2 Manzanillo	45
1.4.3 Lázaro Cárdenas	51
1.4.4 Altamira	55
1.4.5 Tampico	59
1.4.6 Coatzacoalcos	62
1.4.7 Veracruz	66
<u>CAPÍTULO II. EL SISTEMA PORTUARIO EN MÉXICO</u>	71
2.1 Ley de Puertos y su Reglamento	75
2.2 Las Concesiones	83
2.3 Administración Portuaria Integral	88
2.4 La Reforma Portuaria	94
2.5 Un nuevo modelo de organización	103
<u>CAPÍTULO III. DIAGNÓSTICO GENERAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO</u>	111
3.1 Los Sistemas de Transporte	118
3.2 Visión General del Transporte Marítimo	121
3.3 Objetivos del sector del Transporte Marítimo	131
3.4 Estrategias del sector de Transporte Marítimo	132
3.5 Acciones a seguir dentro del sector de Transporte Marítimo	136

<u>CAPÍTULO IV.</u>	LOS PUERTOS COMO PARTE DE LA MARINA	
	MERCANTE MEXICANA	141
4.1	La Marina Mercante, su concepto	148
4.2	Situación actual de la Marina Mercante Mexicana	152
4.2.1	Tráfico de Cabotaje	156
4.2.1.1	Política de Cabotaje en México	159
4.2.2	Tráfico de Altura	164
4.3	El Puerto y la Flota Mercante Mexicana, su casi inexistencia	170
<u>CAPÍTULO V.</u>	LOS PUERTOS MEXICANOS AL SERVICIO DE	
	BUQUES EXTRANJEROS	175
5.1	La Operación Portuaria	178
5.1.1	Tipos de Operación	180
5.1.2	Fases de la Operación	181
5.2	Los Puertos HUB en México	186
5.2.1	Límites y posibilidades para México	199
5.3	Aparición de las grandes Alianzas Marítimas	205
5.3.1	La “Grand Alliance” de P&O-Ned Lloyd, Hapag Lloyd, NYK, OOCL y MISC	207
5.3.2	La “Unique Global Alliance” de Maersk Line y Sea Land	208
5.3.3	La “New World Alliance” de APL-NOL, Mitsui OL y Huyndai	209
5.3.4	La “United Alliance” de Hanjin, DRS-Senator y Cho Yang	211
5.3.5	La “CKYH Alliance” de COSCO, K Line, Yang Ming Line y Hanjin Shipping	211
5.4	El Comercio Exterior de México en manos de Empresas Extranjeras	212
	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	219
	BIBLIOGRAFÍA	230

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

En el umbral de un nuevo milenio, se registran en las economías de los países diversas tendencias que impulsan cambios sustanciales en sus aparatos productivos y de comercialización. La globalización de la economía internacional y el dinamismo que experimenta el comercio a nivel mundial, impone nuevos retos al transporte marítimo, y consecuentemente, a la Marina Mercante.

Hoy se refleja que la verdadera globalización empieza en los puertos y en las cadenas productivas, sin olvidar que el transporte es uno de los pilares de esta globalización que junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio, los sistemas informáticos y los servicios portuarios, facilitan el intercambio de mercancías, objetivo principal del comercio exterior.

Actualmente, los puertos mexicanos, pese a contar con una excelente ubicación geográfica, corren el riesgo de perder competitividad y, en consecuencia, volúmenes de carga que generan importantes ingresos para el desarrollo nacional.

Ante esta situación, los puertos mexicanos se ven amenazados por una competencia cada vez más intensa por parte del transporte terrestre norte-sur, un proceso que beneficia a Estados Unidos, ya que sus puertos se convierten en sistemas concentradores, mientras que en México, los puertos sucumben cada día ante su condición de alimentadores, debido a la escasa visión marítima que el país tiene aún sabiendo que goza de una de las mejores fronteras marítimas en el mundo. México debería basar su desarrollo en el transporte multimodal, esencial para incrementar la eficiencia, prestar los servicios con oportunidad y reducir los costos en el manejo de mercancías.

Por otra parte, es evidente que la economía mundial se está desarrollando globalmente en tres regiones económicas bien definidas: Unión Europea, América del Norte y el Asia Pacífico, siendo esta última la de mayor intensidad y desarrollo, de tal manera que, China se ve, en un futuro no muy lejano, como la economía más fuerte en el ámbito mundial, aunado a la recuperación económica de Japón que es la segunda economía mundial, además del acelerado crecimiento que está teniendo la República de Corea, Australia y la India, así como el gran desarrollo de los países del Sureste Asiático, agrupados en la ANSEA.

México, por su parte, con la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, no ha alcanzado un desarrollo económico y social, debido a las condiciones en que se negoció y se firmó el tratado: libertad de mercancías, libertad de capitales, pero no libertad de tránsito en la fuerza de trabajo; como tampoco ayuda de los Estados Unidos y Canadá, para que México alcanzara los mismos índices de crecimiento que sus socios comerciales.

Sin embargo, pese a que México forma parte de una de las mayores zonas comerciales del mundo, además de que tiene una excepcional ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico, no ha crecido lo suficiente en el ámbito marítimo.

Es por ello que para seguir creciendo y participar en la economía global, México requiere de puertos y buques cada vez más eficientes y competitivos, es por tal razón que se debe poner especial énfasis en su desarrollo portuario, principalmente en lo que se refiere al sector del transporte marítimo, ya que sin buques la reconstrucción y modernización de los puertos sería inútil.

Sin embargo, no debe olvidarse que los puertos son fundamentales para el sano crecimiento de cualquier nación, pues en ellos se realizan actividades de

comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas convirtiéndose en importantes polos de desarrollo.

No obstante, al parecer la construcción y modernización de los puertos se ha dejado un tanto de lado, ya que como se observa, México requiere, primeramente, de embarcaciones y no de mejores puertos, además de que han influido ciertos factores para la reconstrucción de los mismos, tales como:

- El flujo de inversiones no es a veces tan efectivo como fuera de desearse.
- Las adaptaciones de las áreas portuarias cuando son demandadas por nuevos tráficos sufren considerables atrasos (mecanizaciones para el manejo expedito de las cargas, equipos de bombeo, etc) por la dificultad para instalarlos o falta de recursos para adquirirlos.

Con esto puede notarse, que la construcción de buques en México no es tarea fácil, ya que la suma de dinero que se requiere para esto es muy elevada, principalmente, porque hoy día México gasta alrededor de 30,000 millones de dólares que se van del país por múltiples gastos como son:

- Pago de fletes a buques extranjeros;
- Pago de rezagos marítimos;
- Pago por el desvío de la carga a puertos norteamericanos, donde se pago por:
 - Gastos por el manejo en los puertos americanos
 - Gastos en el arrastre de la carga por ferrocarril o autotransporte americano hasta la frontera.

Con estos, es de considerar que México carece de un Proyecto Estado Nación de largo plazo que defina el rumbo de la economía y las relaciones exteriores, el cual tenga continuidad, ya que la política exterior del país varía

sexenalmente de acuerdo a la visión e intereses del grupo que asume la presidencia del país.

A esto es considerablemente importante destacar que en la actualidad existe un consenso casi generalizado de que las naciones menos industrializadas deben participar en el mercado marítimo internacional en el transporte de tonelajes crecientes de mercancías, aprovechando sus flotas mercantes; si bien, lo cierto es que sólo las naciones con menos problemas lo han logrado, dependiendo, gran número de países aún, de las navieras extranjeras para el transporte de su carga al no disponer de una Flota Mercante propia, colocándose de esta manera en una posición desventajosa al ser dominados por otros países.

México, por su parte al acelerar los Tratados de Libre Comercio con China y la República de Corea, así como también consolidar el Tratado con Japón, obedece a la necesidad que tiene el país de capitales con inversiones a largo plazo y a la urgencia de incorporar tecnologías de punta a su planta productiva, y por consiguiente, a la capacitación de científicos, técnicos y obreros mexicanos en dichas tecnologías. Asimismo, México necesita mayor número de empleos con mejores salarios, que le permitan consolidar su mercado interno. Dichas necesidades nacionales pueden ser cubiertas por los países asiáticos, ya que tienen los elementos que necesitamos, además de que están dispuestos a invertirlos en este país, debido a la cercanía geográfica que tiene México con el mayor mercado del mundo, Estados Unidos, y a las ventajas que representa para ellos el TLCAN. Además de que los países asiáticos continúan con su auge económico, ya que para este año se espera que alcance un crecimiento por encima del 8%.

Es por esto que es convenientemente importante plantear soluciones y estrategias que impulsen el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, primordial para el comercio exterior de México.

En el Capítulo I, se estudiará el sector portuario y la importancia que éste representa para México, el cual cada día se enfrenta ante los grandes retos de la globalización mundial quedando muy por debajo de los índices de competitividad frente a otros mercados internacionales, debido a su gran falta de conciencia marítima. Ya que, pese a la excelente ubicación marítima con la que cuenta México, no se ha dado a la tarea de poner la debida atención que se merecen sus puertos, por lo que si ha de valerse de su importancia, hay que mencionar que la existencia de los mismos propicia el establecimiento de flujos de mercancías y permite el acceso directo a mercados internacionales.

Los puertos representan también, para países en vías de desarrollo como México, un polo de desarrollo desde el punto de vista económico y social, ya que en ellos se gestan actividades que procuran empleos al desarrollar las riquezas que potencialmente tienen las costas y esteros donde se ubican.

Dentro de este capítulo lo que se pretende es dar a conocer el significado mismo del puerto, sus funciones y clasificaciones, las cuales contribuyan a definir el rumbo de los puertos mexicanos y los alcances que cada uno tiene. Así como también, analizar y tomar como base de partida los principales puertos de México, los cuales ayuden a tener un panorama general en materia marítimo-portuaria y a definir el camino que debe seguir México dentro del comercio internacional.

En el Capítulo II, se analizará el régimen jurídico portuario, ya que de esta manera se podrán conocer realmente los alcances y limitaciones que se tienen como nación dentro del entorno marítimo en el mundo. Dentro de ese régimen jurídico se encuentra la Ley de Puertos y La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con sus respectivos reglamentos, así como también, los títulos de Concesión y los Tratados y Convenios Internacionales de los que México es parte en materia marítimo portuaria.

Actualmente, en lo que a México respecta, no cuenta con una legislación marítima adecuada, ya que tanto la Ley de Puertos como la Ley de Navegación han significado un freno para las actividades económicas, políticas y sociales del país, es decir, que la legislación no crece al mismo ritmo que el entorno internacional, debido a que no contemplan algunas disposiciones importantes para el desarrollo mismo de los puertos, dejando al sistema portuario en el atraso e ineficiencia total.

Por otra parte, se analizará también la importancia que ha significado la implantación de las Administraciones Portuarias Integrales en nuestro país y si es que éstas realmente han contribuido al buen funcionamiento de los servicios portuarios y al impulso de la participación privada para la construcción de infraestructura tanto en las instalaciones portuarias como en el sector de transportes.

Asimismo, habrá que estudiar lo que se ha hecho hasta el momento para reactivar la Marina Mercante Mexicana, la cual se encuentra en total decadencia. Uno de estos aspectos, bien podría ser la reforma portuaria, la cual dentro de sus objetivos tiene: aumentar la eficiencia y competitividad de los puertos mexicanos y establecer bases que propicien el desarrollo de los mismos. Sin embargo, para alcanzar estos objetivos, es necesario hacer una retrospectiva del sector portuario para conocer el momento en que se encuentra situado y los rezagos que se tienen para hacerlos más eficientes y eficaces.

Otro aspecto imprescindible para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el cual no se debe dejar pasar, es el tema del transporte, del cual se hablará en el Capítulo III.

Para explicar un poco el por qué se ha tomado en cuenta el tema del transporte dentro de esta investigación, cabe mencionar que la problemática que hoy en día atraviesa el transporte, no sólo marítimo sino en general, es sin duda una de las prioridades que deben atenderse, ya que existen muchos rezagos en

esta cuestión, lo cual impide que México no cuente con un desarrollo óptimo a nivel nacional y por ende tampoco a nivel internacional.

Como se ha visto al pasar de los años, la infraestructura del transporte se ha convertido en un factor imprescindible para el desarrollo socio-económico de toda nación, ya que su participación en el PIB es de vital importancia, contribuyendo así al crecimiento y estabilidad económica tan anhelada por todas las naciones.

Hoy México, es considerado uno de los países exportadores más importantes del mundo, aunque débil en materia de transportes e infraestructura portuaria; tan diferente a como se observaba hace ya algunas décadas cuando se veía que nuestro país maduraba en el tráfico marítimo y sus conexos y, que la Marina Mercante Mexicana, sería considerada con visión a largo plazo, como parte de la economía y del comercio exterior del país.

Desafortunadamente, ahora no se puede pensar lo mismo de la Marina Mercante, por obvias razones, ya que se encuentra en tiempos difíciles, donde no se cuenta con los recursos necesarios para incentivarla y mucho menos con el apoyo por parte del Gobierno Federal, quien al parecer no tiene conciencia de lo que significa contar con más y mejor infraestructura de transporte, indispensable para que cualquier nación sea más eficiente, eleve su competitividad y aproveche las ventajas de la globalización.

Siguiendo esta misma línea, en el Capítulo IV, se abundará más acerca de la situación actual que atraviesa la Marina Mercante Mexicana, en donde se resalten las repercusiones que ha traído desde su inevitable decadencia y la falta de una flota mercante propia.

Desde luego que contar con una Marina Mercante adecuada garantiza un incremento en la explotación de los mares mexicanos, ya que si bien es cierto, los buques no son los únicos que conforma a la Marina Mercante, son un

instrumento primordial, el cual puede beneficiar a la economía del país, ya que el comercio internacional a nivel mundial sigue trasportándose por vía marítima, lo cual hace necesario fortalecer la flota mercante nacional.

Desde hace muchos años, ha sido una inquietud de México promover el desarrollo de la Marina Mercante, debido a que su operación proporciona a largo plazo beneficios al país, como por ejemplo se evita la salida de divisas, al no utilizarse banderas extranjeras. Desafortunadamente, al no contar con suficientes buques con bandera mexicana, México se ve en la penosa necesidad de contratarlos en el extranjero, dejando así el tráfico de altura para embarcaciones foráneas, sin olvidar que el cabotaje, supuestamente reservado para los nacionales, también es realizado, en su mayoría, por extranjeros.

En México, no se ha podido asimilar este nicho de mercado y por el contrario se han promovido los intereses extranjeros en el mercado doméstico del país sin medir los efectos negativos que se producen en la industria y economía nacional, lo que además va en perjuicio de otras actividades vitales del país.

Por último, en el Capítulo V, se estudiará la situación por la cual atraviesan los puertos mexicanos frente a los nuevos retos del entorno internacional, tal es el caso de los puertos pivotes o centralizados (puertos HUB), la aparición de las alianzas marítimas extranjeras y la expansión de nuevos mercados.

Estos nuevos retos han contribuido a frenar el desarrollo general del país, en especial la transportación marítima, servicios que ofrecen líneas navieras, ya sea de cabotaje o de altura; presenta serios problemas que obstaculizan el intercambio comercial con otros países.

Por otro lado, los puertos HUB se han convertido en el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y el comercio marítimo latinoamericanos. Paradigma

débil y poco sustentado, ya que proviene de la adaptación de formas operativas, organizacionales y tecnológicas de los países centrales, pero carece de un desarrollo conceptual que pueda dar cuenta de las condiciones, límites y posibilidades de desarrollo de este tipo de complejo portuario a países en vías de desarrollo.

México, como bien se sabe, carece de puertos HUB, donde se concentran las cargas de una determinada región marítima terrestre o continente, en base al gigantismo de los nuevos buques, ya que por el momento, ninguno de sus puertos cubre las necesidades que estos mega puertos requieren. Sin embargo, se estudiará dentro de los principales puertos de México que se han tomado como referencia, para conocer sus límites y posibilidades que tienen para convertirse en posibles puertos HUB del futuro.

Con todo esto, se intentará explicar por qué las exigencias de la modernización del Sistema Portuario son con el fin de eliminar costos innecesarios e ineficiencia en el movimiento de las exportaciones mexicanas.

Concientemente se sabe que, no sólo la modernización de los puertos mexicanos lograría un aumento en la economía con respecto al comercio exterior, sino que además el no contar con el elemento primordial, es decir, los buques, ya que el no contar con una flota eficiente, competitiva y propia hace depender cada vez más de otras naciones con mayor desarrollo en este sector.

CAPÍTULO I

EL PUERTO

CAPÍTULO I

EL PUERTO

1.1. Su Concepto

Sin duda alguna los puertos han sido, son y seguirán siendo una plataforma fundamental para apoyar el crecimiento económico de toda nación a través de su comercio exterior por vía marítima. México hoy en día se ubica ya como uno de los 10 exportadores más importantes del mundo¹, sin embargo se debe tomar en cuenta que actualmente México se encuentra por debajo de algunos países latinoamericanos, ya que el crecimiento de sus exportaciones ha sido menor en comparación de países como Perú, Chile, Brasil, entre otros en los últimos 6 años, por lo que México ha dejado de ser el país más dinámico de Latinoamérica, pues del 43 por ciento de las exportaciones de la región son manejadas por puertos norteamericanos.

	<u>País</u>	<u>%</u>
1	Perú	237
2	Chile	207
3	Brasil	150
4	Ecuador	150
5	Venezuela	93
6	Colombia	87
7	Argentina	77
8	México	51

Fuente: www.sieca.org

¹ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT. Sistema Portuario Nacional. Proceso de Modernización. México, 2000. p. 7

En este cuadro puede observarse con gran claridad el bajo dinamismo que México ha venido teniendo a través de los últimos años en el Comercio Exterior en comparación con otros países latinoamericanos en desarrollo, al igual que México, pero que tienen una visión más acertada en el desarrollo del entrono marítimo-portuario.

Es por tal motivo que no se debe olvidar la importancia que representan estos recintos en la economía y crecimiento del país, porque siendo considerado como un país en vías de desarrollo, México requiere de puertos cada vez más eficientes y competitivos para seguir creciendo y participar en la economía global, ya que la vía marítima constituye un vinculo fundamental para México con los cinco continentes.

A continuación podrán enunciarse algunas razones por las cuales se considera que los puertos son esenciales para la economía mexicana:

- Porque han demostrado ser la vía más adecuada de comunicación con los otros continentes;
- Porque apoyan la producción y exportación petroleras, así como las de otras importantes industrias como la siderurgia, la química, la petroquímica, el cemento, la automotriz y la pesquera;
- Porque permiten el abasto de productos finales destinados al consumo de la población así como de los insumos requeridos por el aparato productivo nacional; y
- Porque ofrece oportunidades de inversión que impulsan el crecimiento de la economía y del empleo.²

² Ibidem, p.11.

Se sabe, a grandes rasgos, que los puertos son lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica la etimología del latín *porta*: puerto.³

El puerto también se define, según como lo establece el Artículo 2, fracción II de la Ley de Puertos, que para efectos de la misma se entiende como sigue:

“Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la y transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.”⁴

De acuerdo a la etimología de puerto, éste es una puerta a través de la cual un país establece los flujos de su comercio internacional y en gran medida, de su comercio nacional. El puerto es un factor determinante en la conquista del mercado mundial.

La existencia de un puerto, según lo dicho por el autor mexicano Fernando Hernández de Labra, propicia el establecimiento de flujos de mercancías y en la implantación de actividades comerciales, permite el acceso directo a los mercados internacionales.

Se dice, pues, que un puerto debe ser:

³ Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo. Editorial Porrúa. México, 2001. p. 362.

⁴ “Ley de Puertos”. Ley de Vías de Comunicación. México, Editorial Porrúa, 2001. Colección Leyes y Códigos de México, Trigésima Edición, Artículo 2, fracción II.

- Una Terminal segura en la costa, en la margen de un río o de un lago, protegida de la acción de los fenómenos meteorológicos.
- Un lugar que disponga de espacios adecuados para la navegación segura del buque, su atraque y la protección de las mercancías que por éste vayan a ser transportadas; esto es, que dispongan de una adecuada infraestructura.
- Un polo que conjunte los medios de transporte.
- Un centro que permita establecer los flujos hacia o desde el puerto, al contar con el equipamiento y las instalaciones adecuadas para facilitar tanto al buque como a los modos de transporte terrestre, la realización de las tareas de carga y/o descarga en el mínimo tiempo posible.
- Una Terminal que cuente con el personal entrenado, que cumpla con sus tareas en todos los campos del quehacer portuario.
- De este modo, un puerto resulta ser en esencia:
- Un conjunto de instalaciones adecuadamente equipadas, cada una con una función característica y propia.
- El lugar donde existe el elemento humano capacitado, que efectúa las operaciones.⁵

⁵ Hernández de Labra, Fernando. Puertos. SCT. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México, 1988. p. 142

El puerto también puede ser definido como:

*“el conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permite al hombre aprovechar un lugar de la costa más o menos favorable para realizar operaciones de intercambio de mercancía entre el tráfico terrestre y marítimo, añadiendo el embarque y desembarque de pasajeros”.*⁶

En la actualidad, y en especial en los países en vías de desarrollo como en México, el puerto es también un polo de desarrollo desde el punto de vista económico-social, pues en él y sus respectivas ciudades se gestan actividades que procuran empleos al desarrollar las riquezas que potencialmente tienen las costas y esteros donde se ubican.

También el puerto en algunos casos se ha convertido en un centro de consolidación de mercancías, materias primas y productos elaborados en un área industrial que en mayor escala forma los Puertos Industriales, los cuales se verán con más detalle en el siguiente apartado.

Para las actividades que se desarrollan se requieren de obras e instalaciones cuyas dimensiones puedan satisfacer requerimientos de una tecnología del transporte internacional y estar en posibilidades de prestar servicios eficientes.

Puede decirse que, un puerto es un conjunto de instalaciones y servicios que permiten la realización del intercambio de mercancías entre el medio terrestre y acuático. Es la puerta por donde pasa la mayoría de los productos del comercio internacional, es decir, es la interfase entre el transporte terrestre y marítimo.

⁶ Puertos Mexicanos, Vocalía de Planeación. Manual de Dimensionamiento Portuario. México, 1982. p. 2.3.

1.2. Sus Funciones

Los puertos surgen por la necesidad de participar en las corrientes del comercio internacional aprovechando el medio acuático para transportar personas y bienes, en la actualidad, su establecimiento está determinado por factores tan importantes como son:

- El incremento constante de la población que demanda cada vez mayores volúmenes de productos alimenticios y energéticos principalmente, y como consecuencia de ello la explotación intensiva de las fuentes existentes y la exploración de nuevas áreas susceptibles de ser explotadas.

El intercambio de productos entre los países es lo que define el comercio exterior, y el volumen de mercancías y su naturaleza es lo que condiciona y fija las características de los modos de transporte en general y en particular de los buques y los puertos que los sirven, por medio de los cuales se posibilita la realización de los actos de comercio. En la medida que se han incrementado los volúmenes de bienes susceptibles a ser transportados para su comercialización, los buques han incrementado su tamaño y su número se ha multiplicado.

- Las distancias cada vez más grandes entre las fuentes de producción y los centros de consumo, ha impuesto la necesidad de contar con buques de mayor capacidad de carga, buscando así, tener el máximo de economía; a ello se debe que la transportación se haga en forma masiva, básicamente con el fin de abatir costos.
- La actividad industrial de los países requiere de grandes cantidades de materias primas para su transformación a insumos y

bienes terminados y como el transporte es un importante componente de los costos, es que las industrias se han trasladado a los puertos, dando así origen al concepto de *Áreas de Desarrollo Industrial Marítimo y Portuario*.⁷

- La simplificación de los buques ha requerido de grandes eficiencias en el manejo de las mercancías y ha propiciado el desarrollo de terminales marítimas especializadas, las cuales han crecido gracias a la existencia de cargas masivas como son los crudos y los derivados del petróleo; productos agrícolas como el trigo, maíz y azúcar; otros, como los fertilizantes, cemento a granel y minerales como el carbón, acero, etc.

Además, de que los puertos permiten hacer más eficiente el sistema de transporte, fomentar el crecimiento del comercio, aliviar la congestión de los principales corredores terrestres, mejorar los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas y reforzar el transporte multimodal y la logística del transporte, entre otras funciones.

Antiguamente, obtener beneficios de los puertos no era factor determinante para los gobiernos, ya que anteriormente, el papel tradicional de los puertos era cumplir una función social y política. Los puertos eran considerados entidades administrativas y no órganos comerciales, es decir, que la función principal de los puertos gubernamentales era solamente la seguridad nacional y contribuir al presupuesto del estado o el empleo a nivel local.

Sin embargo, quizás por virtud de que hoy día se piensa que un puerto es un centro de actividad económica y un foco de atención política, es importante mencionar la idea de tales funciones.

⁷ Hernández de Labra, Fernando. Puertos. SCT. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. México, 1988. p. 138.

Estas funciones globales, actualmente se dan interrelacionadas, mezcladas entre sí, a veces no fácilmente identificables, ni fáciles de disociar, ya que por su parte, los aspectos *económicos* identificables tienen relación con las mercancías que una zona de influencia genera o requiere; los aspectos *políticos* tienen una íntima relación con los económicos, en cuanto a la forma de producir, según se trate de economías de mercado libre o centralizadas; y los aspectos *sociales* nacen del hecho mismo de que un puerto es un centro de trabajo, donde el hombre aprovecha los medios de producción para ofrecer un servicio al usuario, o bien del hecho de que un puerto es la base para establecer las corrientes migratorias intranacionales e internacionales.

Por otra parte, de la función económica de un puerto, se derivan algunas cuestiones importantes que en alguna medida complementan el concepto y que fundamentalmente se refieren a la importancia que cobra como modo de un sistema de transporte.

Un puerto será importante, en la medida que esté desarrollada el área geoeconómica que lo sirve o se sirve del puerto; de este modo, si su función económica es importante, su influencia se extenderá a un ámbito más amplio.

Dentro de esta función económica caben además de la actividad comercial e industrial, la pesquera y la turística. Por lo que es conveniente puntualizar que dentro de la actividad comercial encajan una serie de actividades que la definen como son:

- La que se da con la llamada carga general y carga consolidada.
- La que obedece al campo de los productos granulares y alimenticios.
- La que obedece al campo de los productos granulares minerales.
- La que se da en terminales petroleras y petroquímicas.

Entre muchas otras más, las cuales también son objeto de actos de comercio y que encuadran el concepto de “gran actividad comercial” con la que cuenta cada puerto y su zona de influencia.

En la actualidad, la tendencia de las principales funciones de un puerto, ha cambiado, ya que en el mundo moderno, el papel de los puertos es estimular la economía y el comercio. Los puertos se han convertido en focos modales de la cadena de transporte, sitios estratégicos en el sistema de producción, comercialización, logístico y de transporte internacional, puntos de partida y llegada del transporte marítimo y centros concentradores del flujo de carga. Por lo que los puertos actuales, tienen entre sus principales funciones servir como:

- Centros de enlace;
- Centros comerciales;
- Centros de industria; y
- Centros de almacenaje.

Los puertos como Centros de Enlace

El puerto, como órgano de enlace de los diversos modos de transporte, es un núcleo concentrador de pasajeros y mercancías para su ulterior despacho, y por este hecho se constituye en un centro de actividad de las compañías marítimas, de los transportistas terrestres y, en general, de los usuarios de las instalaciones, importadores y exportadores; es un centro de consolidación de mercancías y siendo un cruce de los subsistemas del transporte, es también un centro de distribución de las mismas.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El papel de los puertos en la cadena de transporte es hacer más eficiente el sistema de transporte, fomentar el crecimiento del comercio, aliviar la congestión de los principales corredores terrestres, mejorar los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas, reforzar el transporte multimodal y la logística del transporte.

Debido a esta importante función, los puertos constituyen, sin lugar a dudas, un importante elemento dentro de la cadena de transporte. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe, necesariamente, tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

Sin duda, la función principal de un puerto es proveer con eficiencia y a bajo costo, la transferencia intermodal, la inspección, el almacenamiento, la seguridad y el control de la carga. Por lo tanto, un puerto es un eslabón integral dentro de la cadena del transporte diseñado para el movimiento de la carga de un lugar de baja utilidad a otro de alta utilidad en un sitio correcto con tecnología apropiada y a un costo adecuado. Idealmente, los puertos deben de tener la capacidad para proveer o suministrar un flujo continuo de mercancías entre tierra y agua como también entre agua y agua en los modos de transporte. Asimismo, los puertos son los puntos claves entre los principales eslabones del transporte.

Es menester afirmar que los puertos son un elemento esencial dentro de la cadena de transporte, en especial, si se les considera como puntos de interconexión modal. Al margen de la función operativa que los mismos juegan dentro del transporte marítimo, estos juegan una función económica que muchas veces no se analiza en su verdadera dimensión.

Los puertos como Centros Comerciales

La existencia de los puertos forma una parte importante y fundamental dentro del conjunto de las actividades comerciales y de transporte. El alcance de las

actividades portuarias individuales puede diferir grandemente, no obstante, a que todos los puertos poseen varias actividades comunes que le son propias.

Aquí, la tendencia es que haya puertos especializados, que puedan ejercer función y carácter comercial y operan en el mercado altamente competitivo nacional e internacional. Deben de tener un enfoque administrativo con orientación comercial ya que son catalizadores de la economía y se genera actividad comercial en zonas circundantes y zonas terrestres de influencia.

Como podemos ver, en el actual mundo moderno, los puntos fuertes en la economía de los países que poseen grandes extensiones de costas lo constituyen los puertos, que actúan como verdaderos pulmones en el comercio exterior. Por lo tanto, sirviendo como el punto de tránsito compulsorio para la mayoría del comercio, permitiendo la importación de productos que el país no produce en cantidades suficientes y la exportación de su excedente. De ahí, que contribuyan fuertemente al desarrollo de las economías nacionales, sirviendo como lugares apropiados para el suministro requerido debido a la expansión de los servicios agregándole valor a su vez, a los productos transportados y al mismo tiempo ayudando a mejorar las necesidades derivadas del crecimiento del comercio.

Los puertos como Centros de Industria

El puerto tradicional que sirve tan sólo como punto de transferencia de las mercancías de tierra al barco y viceversa, constituye un puerto llamado de la Primera Generación, este es el típico puerto que todos conocemos, y que coincide cronológicamente con los puertos tradicionales que existieron hasta la década de los 50.

Sin embargo, el puerto de la Segunda Generación es uno en torno al cual se desarrolla un área industrial que recibe la materia prima a través de aquél o que produce las mercancías que habrán de ser exportadas. Estos puertos

corresponden a los llamados Puertos Industriales aparecidos en la década de los 60 y los 70.

Un puerto de Tercera Generación, en cambio, viene a ser un puerto que descansa sobre el mercadeo y el intercambio electrónico de datos (EDI), y cuya misión es la de convertirse en un centro logístico de distribución de cargas o una plataforma de exportación/importación. En este sentido, el puerto deja de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo que traza estrategias y planifica un desarrollo integral de su área de influencia.

Sin embargo, pese al avance tecnológico, que algunos puertos en el mundo han demostrado, su función social siempre debe ser dada por la premisa de que aquéllos deben, al igual que en el pasado, ser fuente directa de trabajo para el sector de la estiba o manipulación de cargas, esto sin importar las variaciones de tráfico y cargas manipuladas, mucho menos el grado de modernización alcanzado por el terminal portuario.

Los puertos como Centros de Almacenaje

Es obvio que puertos eficientes fomentan el Comercio Internacional y hacen que un país sea competitivo y está comprobado que puertos ineficientes tienen el resultado opuesto. Esto es aplicable para todas las categorías de puertos, pero muy en especial para los que mueven lo que se llama *carga general y contenedores*. Este axioma es tenido rigurosamente en cuenta en todos los países industrializados y también en muchos países en vías de desarrollo.

Se observa que en muchos casos nadie analiza las restricciones que sufren muchos puertos para brindar eficientes conexiones con el transporte terrestre y la imposibilidad para crear instalaciones aptas para integrar el puerto eficientemente con el sistema global del comercio y la logística, tanto en el ciclo de importación como de exportación.

Las Naciones Unidas consideran que evaluar un puerto solamente sobre la base de sus servicios al buque está lejos de ser satisfactorio. Los mayores intereses de la carga se encuentran en la cadena logística en tierra y con un buen sistema se puede hacer ahorros iguales a una buena porción de los fletes marítimos.

Para entender mejor esta cuestión, es útil hacer un análisis de cómo evolucionó el transporte de carga general en las últimas décadas. Los grandes cambios, que no se limitaron al transporte marítimo y a los puertos, se comenzaron a manifestar claramente a partir del uso masivo del contenedor. Por su *intermodalidad*, es decir, por su facilidad de intercambiarlo entre modos de transporte, aumentó enormemente la eficiencia y bajó los costos del transporte.

Con el uso masivo de contenedores comenzó una profunda transformación en toda la logística en general y los puertos son ahora eslabones de la cadena logística, que requieren zonas complementarias para ejercer eficientemente su función.

Sin embargo, las cinco reglas más importantes de un puerto marítimo internacional pueden ser resumidas de la forma siguiente:

- Proveer un lugar seguro para el anclaje y muellaje de las embarcaciones contra los elementos naturales que puedan surgir de condiciones climatológicas adversas como serían las tormentas marítimas.
- El manejo de la carga y/o pasajeros. Un lugar donde los barcos puedan cargar o descargar su carga y/o pasajeros. Esto es, en efecto, la función principal de un puerto.

- Los servicios de apoyo para los buques abarcan virtualmente el avituallamiento o el aprovisionamiento de los combustibles, alimentos, bebidas, cambios de tripulación, ofreciendo facilidades de recepción para reciclar los aceites usados, tratar las aguas negras y los desperdicios sólidos, además, de las facilidades de astilleros/diques e inspectores navales para los propósitos de mantenimiento y reparaciones mayores, semejante a los servicios que ofrecen los puertos de Singapur, Hong Kong, Nagoya, Rotterdam, Hamburgo, Londres, etc.
- Una base para el desarrollo industrial. Esto envuelve las provisiones de industrias y sus infraestructuras para facilitar el desarrollo del comercio que fluye a través del puerto, como refinerías de petróleo, fábricas de cementos, fundición de aceros, centros de embarques para azúcar o granos alimenticios, compañías manufactureras de equipos electrónicos, plantas de ensamblajes de equipos y maquinarias industriales y agrícolas, etc., pudiendo servir también como punto de embarque para productos de zonas francas.
- Una terminal que forme parte de una cadena de transporte sirviendo de punto de intercambio entre los servicios de embarques combinados con otros modos de transporte que contribuyen a formar una red de distribución para el intercambio comercial, frecuentemente bajo el concepto de la operación de transporte combinado. Esto envuelve el transporte terrestre, aéreo, ferroviario o fluvial.

En síntesis, los puertos modernos son más lógicos y estratégicos para concentrar actividades que combinen ventajosamente factores de producción y son la interfaz entre modos de transporte. Son intensivos en capital para poder

dar respuesta adecuada a los servicios que ofrecen y la tendencia apunta a la especialización e integración vertical de las actividades.

1.3. Su Clasificación

Una investigación detallada sobre los puertos marítimos muestra que, pese a sus dos funciones básicas comunes (refugio y transporte), hay aspectos en los que se diferencian mucho. La causa de ello reside en el marco dentro del cual el puerto desempeña sus tareas. Esto está condicionado por su situación geográfica, es decir su localización respecto del mar, su localización respecto a la costa, su localización respecto a las regiones interiores, etc.

Una manera muy general de clasificar a los puertos es como nos lo presenta la Ley de Puertos en su artículo 9º, el cual dice:

“Artículo 9º. Los puertos y terminales se clasifican:

I. Por su navegación en:

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

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

- a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;*
- b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;*

- c) *Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y*
- d) *Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.*⁸

Los puertos son de dos clases, por lo que respecta a la navegación a la que prestan sus servicios, es decir, se consideran:

- a) *Puertos interiores o de cabotaje*, a aquellos que prestan servicio sólo a la navegación de cabotaje, o sea entre puertos nacionales, estos a su vez suelen clasificarse en tres clases: internacionales como La Libertad y Panamá; nacionales como Altamira, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso; y mixtos como Altamira, Veracruz, Progreso, entre otros.
- b) *Puertos de altura o internacionales*, que son habilitados para prestar servicios a la navegación internacional, estos suelen ser mixtos, es decir, de cabotaje y de altura.

Sin embargo, existen diversos criterios para poder clasificar a los puertos, ya que éstos pueden clasificarse partiendo de los fines que se pretenden alcanzar, de las definiciones y funciones obtenidas en cierta investigación las cuales ayuden a entender las características propias que los definen.

Por lo que a continuación, se tomarán en cuenta ciertos criterios que ayuden al entendimiento de la clasificación de los puertos.

⁸ “Ley de Puertos”. Ley de Vías de Comunicación. México, Editorial Porrúa, 2001. Colección Leyes y Códigos de México, Trigésima Edición, Artículo 9.

Desde el punto de vista físico:

1. Por la naturaleza de la protección de las instalaciones.

a) Puertos Naturales; así considerados si la conformación de la costa, proporciona una adecuada protección de la acción del oleaje a las instalaciones portuarias y existen las profundidades necesarias para permitir la navegación de las embarcaciones. Por lo general, dichos puertos se establecen en bahías y estuarios como el puerto de Guaymas, Sonora y Acapulco, Guerrero.

Aunque cabe destacar que estas características naturales han sido realizadas artificialmente, puesto que muchas veces no tienen las condiciones adecuadas para que de inmediato el puerto pueda funcionar, por lo que para ello deben efectuarse algunos dragados y la habilitación de áreas en tierra, para permitir la construcción de las instalaciones.

b) Puertos Artificiales; son aquellos en que es necesario construir las obras de protección, rompeolas o escolleras; los dragados y los rellenos para las áreas de desarrollo terrestre de las instalaciones. Estos puertos se construyen ganando terrenos al mar, como es el caso de los puertos que se encuentran constreñidos por las ciudades, para ello se aprovechan las zonas bajas que al ser rellenas con el material producto de dragado, se incorporan al puerto. Son solo algunos ejemplos de puertos artificiales en México, Ensenada, San Pedrito-Manzanillo y Veracruz; sin olvidar Mazatlán y Puerto Vallarta los cuales son considerados artificiales debido a que están contruidos penetrando las dársenas en tierra, en donde por lo general, se aprovecha la existencia de alguna laguna litoral.

No obstante, la construcción de un puerto cien por ciento artificial penetrando en tierra, en el que haya que construir la totalidad de la obra

exterior y el dragado de las obras de navegación, se procura evitarlos por el alto costo que implica.

2. Por el influjo de las corrientes marítimas y las mareas.

a) *Puertos abiertos*, son aquellos que reciben la influencia de las mareas y las corrientes marítimas.

b) *Puertos cerrados*, son puertos bajo el influjo de las mareas y controlan sus niveles de agua, con esclusas que sólo se abren durante el tiempo en que ésta es superior a cierto nivel. Las esclusas se instalan en puertos con mareas de más de 4.5 metros de carrera o en puertos que a través de canales, unen mares a diferente nivel.

En México las mareas de más de 4.5 metros de carrera se dan en la zona norte del Golfo de California solo que por razones de orden económico los puertos construidos en esa zona, son abiertos.

3. Por su situación en las costas y ríos.

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

b) *Puertos exteriores*, los cuales a su vez suelen dividirse en:

- De varada
- De aguas profundas⁹

⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. Los Puertos en el Derecho del Mar. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. México, 2000. p. 5.

c) *Puertos interiores*, son aquellos que se construyen en la ribera de un río, y estos a su vez se clasifican de acuerdo a lo siguiente: si los puertos interiores se localizan sobre la margen de un río son llamados fluviales, Tampico por ejemplo, y si se localizan en la margen de un lago se les denomina lacustres. Aunque también se consideran interiores aquellos que se establecen en la margen de un canal construido tierra adentro. Estos se dividen en:

- Fluviales
- Lacustres
- De estuario¹⁰

d) *Puertos fluviomarítimos*, son los que se localizan en la ribera de un río y reciben el influjo de las mareas, como Coatzacoalcos y Lázaro Cárdenas.

Desde el punto de vista de la naturaleza de su función económica:

1. Por su destino.

a) *Puertos militares*, los cuales tienen que presentar características que permitan la protección contra la fuerza del mar y contra el enemigo; su emplazamiento obedece a razones de estrategia militar que, a su vez, depende de las fluctuaciones de la política internacional. Su entrada debe ser angosta y con posibilidades de ser minada o defendida por redes que la cierren completamente, para evitar la sorpresa de la flota enemiga dentro del puerto. Sus muelles no precisan grandes extensiones, tienen que disponer de lugares protegidos para depósitos de combustibles, polvorines y acuartelamiento. La posibilidad de defenderse contra los ataques aéreos también es importante y por eso se sitúan con preferencia en las costas montañosas. Las instalaciones de grúas para la carga y descarga, así como para reparar a los buques, tienen que ser modernas y funcionales y no es necesario, por el contrario, contar con muchas

¹⁰ Ibidem, p.5

comunicaciones por tierra; de ser posible esta comunicación debe ser una sola, fácilmente vigilable.

b) *Puertos Comerciales* como Tampico, Tamaulipas; Veracruz, Veracruz; y Manzanillo, Colima.

- Para buques de carga general
- Graneleros
- Petroleros
- Gaseros
- Salineros
- Industriales
- Turísticos¹¹

c) *Puertos pesqueros*, considerados así por su actividad fundamental, es decir la pesca, complementada con plantas industriales que procesan los productos capturados en el mar.

Los *puertos pesqueros* no han tenido una evolución uniforme a lo largo del tiempo; su desarrollo ha sido irregular. En algunas regiones, la pesca continúa siendo artesanal y se realiza con barcos pequeños, muy cerca de la costa y con permanencia corta en el mar. Para atender las necesidades de estas flotillas bastan puertos muy pequeños con instalaciones sencillas.

Sin embargo, para la pesca industrializada que se lleva a cabo con grandes barcos, se hace necesaria la "terminal pesquera" con instalaciones especiales para realizar labores de carga y descarga, procesamiento del producto, almacenamiento, aprovisionamiento de la embarcación y reparación.

¹¹ Ibidem, p. 6

- d) *Puertos turísticos o deportivos*, donde la actividad turística ligada con el mar es preponderante, tal es el caso de Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Acapulco, etc.

En este tipo de puertos se observa la especialización más moderna de las instalaciones; su existencia no llega a 50 años y está ligada a la elevación del nivel de vida de algunos países, que han incrementado su actividad dentro de los deportes náuticos.

Estos puertos se caracterizan por tener, además de las instalaciones generales de un puerto, una superficie de agua abrigada, con línea de atraque suficiente, tanto para las embarcaciones que tienen el puerto como base, como para aquellas que llegan de visita; espacios en tierra para el estacionamiento de vehículos y para la reparación y depósito de las embarcaciones; locales comerciales para implementos deportivos; suministros de agua, electricidad, carburantes, y lavanderías, servicios higiénicos, etcétera.

- e) *Puertos de Refugio*, esta clasificación obedece al tipo de las flotas que recorren los océanos, aún cuando hoy día se puede decir que un puerto está exclusivamente dedicado a esas funciones, pues en un mismo puerto podemos encontrar buques mercantes, buques militares, buques pesqueros, o bien turísticos o deportivos, ejemplo de ello lo tenemos con Veracruz o Manzanillo. Además que todos los puertos son de refugio para un buque en problemas en el alta mar.

2. Por su construcción tomando en cuenta el tipo de carga que manejan.

- a) *Puertos de carga general*.
- b) *Puertos graneleros*, aquellos que cuentan con instalaciones tanto para el almacenamiento como para el manejo de granos y cuya actividad fundamental lo es el manejo de productos granulares y agrícolas.

- c) *Puertos Petroleros*, considerados aquellos quienes reciben o envían crudos o derivados de petróleo para que sean transformados o distribuidos en su zona de influencia como Cd. Madero, Tamaulipas; Tuxpan, Veracruz; y Salina Cruz, Oaxaca.

- d) *Puertos gaseros*.

- e) *Puertos para minerales*, considerados como principales Tampico, Tamaulipas, que mueve volúmenes importantes de zinc, manganeso, etc. y Coatzacoalcos, Veracruz, donde existen instalaciones mecanizadas a través de las cuales se mueve azufre a granel y líquido.
- f) *Puertos yeseros*.
- g) *Puertos salineros*.
- h) *Puertos quimiqueros*.
- i) *Puertos madereros*.
- j) *Puertos fruteros*.
- k) *Puertos carboneros*.
- l) *Puertos frigoríficos*.¹²

- m) *Puertos Industriales*, son lo que a través de sus instalaciones sirven a las industrias establecidas en sus inmediaciones y que los aprovechan para mover grandes volúmenes de materias primas o productos manufacturados. Aquí cabe mencionar que el puerto más desarrollado en México, como puerto industrial, es sin duda Lázaro Cárdenas, del cual nos referiremos más adelante como punto de partida hacia un mejor desarrollo del sistema portuario en nuestro país.

Los puertos industriales también son considerados como tal, por que se combina el tráfico marítimo con la manufactura de diversos productos y su comercialización portuaria a través de la vía marítima.

¹² Ibidem, p.7

Es importante mencionar que en este concepto existe un “frente de agua” asociado al terreno industrial.¹³

Desde el punto de vista de su importancia:

Hay puertos cuya importancia se reduce a la localidad, al no tener una zona de influencia muy extendida; otros, tienen importancia regional y depende de la extensión del área de influencia, de los medios de transporte que lo cruzan y la estructura de su producción (agropecuaria, industrial, mineral, etc.). Es así que algunos puertos llegan a tener importancia nacional, cuando en alguna forma influyen en todo el territorio y los hay de importancia en la esfera internacional cuando se constituyen en centros de convergencia de cargamentos y buques.

A todo esto puede decirse que la actividad es la que da al puerto en cuestión su característica determinante, de ahí que se considere que en México los puertos son de *propósitos múltiples*. Es por lo que la clasificación de los puertos podría ser inmensa y llevarse al nivel que se desee llegar, siempre y cuando se cumpla con un propósito práctico.

1.4. Principales Puertos en México

No cabe duda que los puertos son esenciales para el desarrollo económico de México, ya que en 1998 se manejaron 237 millones de toneladas, lo que representa el 37% del volumen total transportado por el país, atendiendo el 85% del comercio exterior de la nación¹⁴. Sin embargo, esta cifra debe ser superada, porque según informes dados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los servicios regulares de transporte marítimo se dan en los principales puertos del país

¹³ Puertos Mexicanos, Vocalía de Planeación. Manual de Dimensionamiento Portuario. México, 1982. p.2.3

¹⁴ Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. Grupo Noriega Editores. México, 1999. p. 141.

vecino del norte, Estados Unidos, entre los que destacan Long Beach y Los Ángeles.

Para que México siga creciendo en el ámbito marítimo portuario, se deben buscar alternativas de desarrollo y operación tanto en los puertos como en el transporte marítimo. Es por tal motivo que a continuación se tomarán en cuenta los principales puertos mexicanos, ya que la mayor parte de la carga está destinada a uno de los mercados más importantes, es decir, a países europeos y asiáticos.

La necesidad y la preocupación que hoy se observa por lograr un sector marítimo moderno y competitivo es inmensa, ya que hasta se ha trabajado sobre la elaboración de programas maestros y planes de desarrollo a mediano plazo para los principales puertos mexicanos, en los cuales se den a conocer los principales retos a corto y largo plazo que tienen que enfrentar los puertos mexicanos en el contexto global, partiendo de su panorama actual.

El desarrollo portuario y las tendencias de la economía y la industria marítima mundial plantean nuevos retos y oportunidades:

- Ampliar la capacidad instalada en puertos con altos índices de operación.
- Dotar a los principales puertos con la infraestructura necesaria para atender las embarcaciones de gran tamaño de las nuevas generaciones, como sería entre otros, canales de navegación, dársenas, terminales y conexiones intermodales.
- Aprovechar el crecimiento del comercio y de las inversiones derivadas de los acuerdos comerciales con otros países.

- Promover los agrupamientos industriales, las actividades que añadan valor a las mercancías recibidas y la operación de maquiladoras.
- Modernizar la infraestructura y terminales para el manejo de productos petroleros.
- Promover una mayor participación de México en la industria mundial de cruceros mediante el desarrollo de los servicios turísticos en tierra y la oferta de nuevos destinos turísticos.
- Mantener a los puertos de México dentro de las principales rutas de comercio internacional.¹⁵

Estos retos y oportunidades que se plantean para el desarrollo portuario de México, desde luego parecen ser, a simple vista, un beneficio a largo plazo. Sin embargo, esto no resultaría ser la llave que abra las puertas hacia la economía mundial, ya que sin una flota propia lo único que se logrará es seguir atendiendo a buques extranjeros que arriben a mares mexicanos para su explotación.

Ahora bien, pese a la casi inexistencia de embarcaciones mexicanas y a la falta de infraestructura tanto en el sector de transportes como en los puertos, no debe dejarse de lado la existencia de los principales puertos de México, sobre los cuales causan efecto los demás.

¹⁵ Sistema Portuario Nacional. Proceso de Modernización. SCT, México 2000. p. 71.

Cuadro 1. Estadística del sector de transporte marítimo y puertos.

Principales Puertos del Pacífico	Longitud de atraque comercial (m)	Áreas de almacenamiento (m ²)
Ensenada, B.C.	1,783	70,719
Morro Redondo, B.C.	1,290	112,500
Isla San Marcos, B.C.	300	90,000
Manzanillo, Col.	722	7,398
Guaymas, Son.	1,669	149,637
Mazatlán, Sin.	1,257	84,897
Topolobampo, Sin.	587	137,700
Lázaro Cárdenas, Mich.	3,217	1,319,753
Salina Cruz, Oax.	1,201	97,161
Principales Puertos del Golfo y Caribe.	Longitud de atraque comercial (m)	Áreas de almacenamiento (m ²)
Altamira, Tamps.	2,000	351,273
Tampico, Tamps.	3,124	179,072
Coatzacoalcos, Ver.	1,977	123,676
Tuxpan, Ver.	1,119	342,542
Veracruz, Ver.	3,610	425,108
San Francisco, Cam.	2,000	--
Isla Aguada, Cam.	2,750	--
Campeche, Cam.	6,740	--
Progreso, Yuc.	957	26,975

Fuente: Elaboración propia con datos tomados del libro de la Comisión de Transportes H. Congreso de la Unión LVIII Legislatura. *Políticas Públicas en Materia de Transportes. Contribuciones del Poder Legislativo*. México, 2001. p. 141-150.

1.4.1. Infraestructura Portuaria

Una de las desventajas que sin duda ponen en tela de juicio a México es el tema del Comercio Exterior y la deficiencia en el Sistema Portuario Nacional, ya que, en su mayoría, los puertos mexicanos no cuentan con la infraestructura necesaria para enfrentar los retos que actualmente se presentan en el entorno internacional.

A lo anterior, cabe mencionar que para el 2005, la inversión canalizada para el desarrollo de la infraestructura portuaria y a la adquisición de equipo, alcanzó un monto total de 7,652.6 millones de pesos y para el 2006 se registró una inversión conjunta de 5,860.8 millones de pesos, de los cuales 3,280.6 son de inversión privada y 2,580.2 de recursos públicos; de éstos, 1,977.3 corresponden a las APIS, para la modernización y ampliación de su infraestructura portuaria básica y 602.9 a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para el mantenimiento y conservación de puertos no concesionados.

Cuadro 2. Inversión Pública y Privada en Infraestructura Portuaria, 2000-2006
(Millones de pesos)

Concepto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pública	1085.7	1004.3	903.1	1154.6	1429.5	2443.0	2580.2
SCT*	161.5	156.2	162.6	140.0	256.1	546.8	602.9
APIS	924.2	848.1	740.5	1014.6	1173.4	1896.2	1977.3
Privada	1654.8	5334.2	3247.5	1620.0	5961.0	5209.6	3280.6
Total	2740.5	6338.5	4150.6	2774.6	7390.5	7652.6	5860.8

* Incluye FIDENA.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El cuadro anterior refleja la importancia de contar con inversión tanto pública como privada. Sin embargo, las cifras anteriores no son suficientes, ya que el país aún carece de recursos para construir nueva infraestructura, incluso se ven limitadas las partidas para el mantenimiento de la infraestructura existente, por lo que es necesario buscar nuevas fuentes de financiamiento.

Para superar crisis económicas que llegasen a ocurrir, el presente Gobierno de la República debe apoyar el fomento del Comercio Exterior para generar divisas adicionales a los ingresos petroleros, ya que este ingreso ayudaría a que los puertos jueguen un papel relevante en el Desarrollo de México, es decir, deben crecer y modernizarse para lograr competitividad y eficiencia en el panorama internacional, con una infraestructura que permita el desplazamiento seguro y oportuno de las mercancías para dar fluidez a las corrientes internacionales de intercambio.

Actualmente, los principales puertos del país, es decir, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico, Coatzacoalcos, Veracruz y Manzanillo cuentan con una amplia infraestructura en comparación con los demás puertos, aunque insuficiente, la cual comprende:

- Obras de Protección
- Obras de Atraque
- Áreas de agua
- Señalamiento Marítimo
- Áreas de almacenamiento
- Acceso de transporte carretero y ferroviario

A continuación, se observa de manera más detallada, los principales puertos de México para analizar lo que la inversión pública ha logrado hasta el momento.

1.4.2. Manzanillo

Fortalezas

Manzanillo es actualmente el principal puerto comercial del Pacífico Mexicano y por su ubicación, constituye la puerta occidental de entrada y salida de la porción central del país, por lo que el incremento del comercio con el Oriente está mejorando sus perspectivas de desarrollo.

La naturaleza y geografía han sido pródigas y hasta generosas con su litoral en el Océano Pacífico, de poco más de cien kilómetros de los que sesenta, festonados de magníficos cuerpos de agua, definen y acogen el esplendor de la prodigalidad natural, concentrada y desconcertada, en el rico municipio y la región metropolitana de Manzanillo, con fuerte y recuperada vocación de destino turístico de primer orden y sede del puerto mercante más importante y de mayor protección en nuestro continente latinoamericano.

El puerto cuenta con una amplia infraestructura, que comprende obras de protección, obras de atraque, áreas de agua, señalamiento marítimo, área de almacenamiento y acceso de transporte carretero y ferroviario. Además de contar con buenas vías de comunicación terrestre y aérea que lo vinculan con las poblaciones más importantes del país, así como con otras del extranjero.

Manzanillo cuenta también con 7 empresas maniobristas, 15 operadoras de terminales e instalaciones, cuenta con 89 prestadores de servicios, 27 agencias navieras, 125 agencias aduanales, 33 líneas navieras, además de recibir 1,700 embarcaciones con dimensión de hasta 294 metros de eslora, con un calado de 13.5 metros de calado de embarcaciones y con un flujo vehicular aproximado de 1500 camiones por día.

En cuanto al manejo de carga cuenta con capacidad para mover 18 millones 500 mil toneladas, con capacidad para 18 posiciones de atraque, 15 terminales e instalaciones, 416,450 metros cuadrados de patios, con 3,535 metros cúbicos de frentes de agua, con un calado de 14 metros y eslora máxima de 300 metros.

Manzanillo en el 2005 movió 872,569 TEUS, representando un 5.03% más que en el 2004. Por otra parte, se movilizaron 18 millones 487 mil 479 toneladas, incluyendo productos petroleros, mismas que representaron el 9.54% más que en el 2004; mientras que el rubro con mayor dinamismo fue el de los vehículos, con un importante crecimiento de 44.10%, al haber llegado a los 70 mil 886 unidades. Por su parte, durante el 2005 arribaron un total de 50 cruceros, con un total de 99 mil 514 pasajeros.

En cuanto al número de buques, en el 2005 arribaron un total de 1,729, creciendo 15.7 puntos porcentuales comparados con el 2004. De los cuales 1,558 fueron comerciales y 171 petroleros.¹⁶

Aunque, Manzanillo sea considerado el segundo puerto más importante del Pacífico Mexicano en volumen de carga transportada y el tercero a nivel nacional, sólo después de Lázaro Cárdenas y Veracruz, sin duda, la fortaleza más importante que tiene el puerto de Manzanillo es que ha demostrado ser el Puerto del Pacífico Mexicano con un pasado y un presente exitoso, con un futuro sin precedentes.

Se ha logrado con la inversión pública la ampliación de la posición de atraque 15; la construcción del patio posterior a la posición de atraque 15; la construcción del muelle de la Armada; Equipamiento de la aduana; conclusión de la construcción del paso a desnivel (Glorieta del Pez Vela); conclusión de la construcción de drenes; ampliación de la carretera a Jalita, de dos a seis carriles

¹⁶ Ezquerro de la Colina, José Luis. Historia y Futuro del Desarrollo Turístico y Portuario del Litoral en Manzanillo, Col. COEDI, S.A. de C.V. México, 2006. p. 146.

por 2.2 Km. de vialidad y conclusión de un cuerpo separador central; la rehabilitación del área de almacenamiento y la construcción del centro de emergencias portuarias.¹⁷

Oportunidades

Dentro de la geografía económica planteada a largo plazo para el estado de Colima, se identifica al desarrollo del litoral, ámbito natural de desarrollo turístico y portuario de Manzanillo, como una estrategia de alto impacto para el crecimiento y desarrollo económico. Las actuales tendencias hacia la globalización e integración de las economías mundiales, muy especialmente las de los países de la cuenca del Océano Pacífico, obligan a fortalecer las ventajas comparativas e incrementar el aprovechamiento de la localización geográfica estratégica así como, las muy favorables condiciones socio-ambientales y culturales para la consolidación del destino turístico y el puerto mercante.

Por otra parte, el puerto de Manzanillo cuenta con 18 posiciones de atraque, que incluye 14 comerciales, las cuales suman 3,133 metros cuadrados; 10 pesqueras, que suman 655 metros cuadrados; 3 de hidrocarburos, que suman 670 metros cuadrados, y próximamente 2 posiciones de atraque para cruceros, que suman 505 metros cuadrados en el Centro Histórico de la Ciudad; en lo que respecta al calado máximo del puerto, es de 14 metros, lo cual permite recibir buques *megacarrier*.

Se cerró el 2005 con 33 navieras, que conectan al puerto a más de 74 destinos en el mundo, con alternativas de rutas.

Actualmente la API de Manzanillo ha logrado privatizar todos los servicios que actualmente se presentan dentro del recinto portuario, siendo un beneficio

¹⁷ SCT. Comercio y Transporte: Infraestructura y Tecnología para la integración y el desarrollo de México. Colección editorial del gobierno del cambio. FCE. México, 2006. p. 255.

para todos los clientes, ya que se ha logrado una sana competencia, en cuanto a la promoción de tarifas se refiere.

De igual forma, se continúa trabajando en la atracción de nuevas inversiones privadas para el puerto de Manzanillo, así como una mayor inversión pública, con recursos propios de la API, para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria.

Como resultado de la apertura a la inversión privada en los puertos, y la facultad para la API de invertir los recursos que se generan en el mismo, a la fecha, han sido captados más de 1,600 millones de pesos aplicados a la construcción y desarrollo de nueva infraestructura, terminales, instalaciones y servicios en el puerto, de los cuales corresponden a la iniciativa privada el 61.3%, y el resto a recursos propios de la Administración Portuaria Integral generados en el puerto.

Esto ha permitido atender la creciente demanda del tráfico de mercancías, pasando de 3, 825,000 toneladas en 1994, fecha en que inició operaciones la API, a 10, 400,000 toneladas que se esperan manejar en el presente año.

De igual forma, el tráfico de mercancías ha crecido de 63,807 contenedores de 20 pies a más de 500,000 TEUS que se espera manejar en este año, ubicándose como el puerto que más crecimiento ha experimentado en los últimos años, con una tasa media de crecimiento anual compuesta del 37%, en lo que a tráfico de contenedores se refiere, como lo que el puerto alcanza el primer lugar en el Pacífico Mexicano, y segundo a nivel nacional.¹⁸

Hoy por hoy Manzanillo es un lugar de vocación comercial y turística, que constituye el principal vínculo entre el Océano Pacífico y el corredor industrial y comercial para el centro y el bajo del país, su posición estratégica es ideal para

¹⁸ Ibidem, p. 148.

el comercio internacional con los Estados Unidos, Canadá, Centro Sudamérica, además de los países que conforman la Cuenca del Pacífico.

Además de que Manzanillo ha suscrito en los últimos dos años, convenios de cooperación comercial y de amistad con Houston, Texas con Kansas City Smart Port, y con Shanghai, y se encuentra en negociaciones para que próximamente se suscriba un nuevo convenio en el puerto de Long Beach.

Debilidades

Sin embargo y a pesar del dinamismo del puerto, Manzanillo, por ser un puerto natural, necesita un mantenimiento de dragado mínimo que no representa inversiones importantes para el puerto, pero que debe hacerse para mantener el desarrollo competitivo que hasta el momento ha logrado.

El puerto sigue creciendo aunque quizás se necesite el calado de 14 metros para poder recibir barcos aún más grandes de 330 metros y hasta 70 mil toneladas. Actualmente Manzanillo puede recibir barcos de hasta 60 mil toneladas. La flota nacional llegó a 80 o 90 barcos de gran calado, la flota de PEMEX es grande y, como es conocido, usa banderas de conveniencia.

Debido al dinamismo y su ubicación geográfica estratégica, el puerto requiere ampliar su capacidad para facilitar la recepción y desalojo de mercancías, además de crear las condiciones para recibir grandes buques.

Las dársenas de ciaboga norte y sur, tan sólo permiten el atraque de embarcaciones de hasta 300 metros de eslora, entre 28 y 32 metros de manga y con profundidad de entre 14 y 16 metros, significan aún una baja competitividad en comparación con otros puertos internacionales.

Manzanillo a pesar de ser el corredor multimodal más consolidado de los puertos mexicanos, su servicio Manzanillo - Monterrey es para estiba sencilla y el corredor maneja volúmenes pequeños.

A pesar del gran volumen de contenedores que se movilizan, no se ha consolidado el servicio regular de doble estiba por falta de competencia entre las empresas ferroviarias que arriban al puerto.

Amenazas

Una de las amenazas que quizás afecte al puerto de Manzanillo es el narcotráfico, ya que por su gran movimiento de carga este puerto no está exento de dicho problema. Aunque cuenta con una fiscaliza especializada de la PGR, quienes tienen agentes que constantemente revisan los barcos y en dado caso, pueden pedir apoyo a la marina, ya que además existe una buena coordinación con otras instalaciones gubernamentales.

La creciente participación de la inversión privada en el puerto ha causado que el capital privado sea el que intervenga cada vez más en la operación y equipamiento de las terminales, lo que provoca la creación de una nueva reforma laboral, se crean nuevos sindicatos y se firman nuevos contratos colectivos de trabajo, ya que son ahora las empresas de la iniciativa privada, las que celebran directamente los convenios con los sindicatos de los trabajadores.

También representa una amenaza, el crecimiento acelerado de los puertos norteamericanos, tales como Long Beach y Los Ángeles, los cuales debido a su gran infraestructura y tamaño representan una amenaza para los principales puertos del pacífico mexicano, quienes además de no contar con la infraestructura necesaria, requieren de mayor expansión y mejores vías terrestres para descongestionar el puerto y evitar que la mayoría de la nuestra carga salga por estos puertos norteamericanos.

1.4.3. Lázaro Cárdenas

Fortalezas

Cuenta con la instalación de mega empresas de gran nivel calificadas por los estándares mundiales de calidad, lo que caracteriza al puerto de Lázaro Cárdenas como puerto industrial.

Considerado actualmente como uno de los puertos más importantes del país debido a que desde un inicio se dotó de una importante infraestructura.

Esta ciudad es sede de la planta siderúrgica Lázaro Cárdenas - Las Truchas, donde el ingenio del hombre edificó este complejo industrial y un puerto que son orgullo nacional.

Lázaro Cárdenas es el puerto industrial del Pacífico mexicano, y uno de los cinco puertos principales del país.

Representa un polo de desarrollo estratégico, no solo para la economía de la región, sino para el área de influencia a la cual sirve.

Es el puerto número uno del país en extensión, ya que tiene 1,850 hectáreas de terrenos con frente de agua y 1,600 para la zona de desarrollo, es también el número uno en carga de cabotaje, tiene el canal de navegación más profundo del país con 16.5 metros.

Es el puerto número uno en términos de activos, ya que tiene un valor aproximado de 150 mil millones de pesos.¹⁹

¹⁹ Información tomada de la página de Internet de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante en una entrevista llevada a cabo por Mónica Lavin, editora de Infoport, a Luis Felipe Nieto, Coordinador Comercial de la Coordinación de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), el 21 de mayo de 1999.

Fue hecho con todas las bases para desarrollarse a 50 años.

Puede recibir barcos de tercera y cuarta generación, los famosos “Postpanamax”, hasta el momento solo ha recibido barcos de 120 mil toneladas, ya que las grandes embarcaciones de 160,000; 180,000 y 200,000 toneladas que hoy en día dominan el tráfico mundial son recibidas por los puertos HUB o pivotes.

Se ha logrado con la inversión pública la reconstrucción y rehabilitación de escolleras; dragado de construcción en canales de acceso y dársena de ciaboga; y la reparación de espigones.²⁰

Oportunidades

En su zona de influencia se vislumbran importantes inversiones que fungen como detonadores para la instalación de nuevas industrias y encadenamientos productivos que le dan mayor dinamismo al puerto.

Su justa ubicación geográfica en la cuenca del Pacífico y en la parte media del país es ideal para la comunicación y el transporte con el centro, el norte y el sur por vía terrestre o vía marítima.

Posee las mayores reservas territoriales, de las cuáles sólo están ocupadas el 20 por ciento. Tiene para crecer y desarrollarse y jugar en las grandes ligas, es un puerto hecho para competir a escala internacional de manera muy fuerte.

Sin duda la gran oportunidad que ofrece Lázaro Cárdenas por el lado del Pacífico es que, en lugar de llegar a Long Beach o Los Ángeles lleguen a Lázaro Cárdenas esas cargas y aprovechar la ruta de ferrocarril.

²⁰ SCT. Comercio y Transporte: Infraestructura y Tecnología para la integración y el desarrollo de México. Colección editorial del gobierno del cambio. FCE. México, 2006. p. 255.

Lázaro Cárdenas se encuentra enclavado en una región fuertemente económica, conformada por los estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, México, Distrito Federal y Morelos. Lugares donde se asientan el 33% de la población total del país y que participa con el 42% del PIB.

En materia de servicios urbano industrial, el puerto cuenta con acceso carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua cruda, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria que pueda establecerse.

Debilidades

Falta de carreteras, para incrementar y facilitar las vías de comunicación dentro del mismo país, ya que como se menciona anteriormente, su ubicación geográfica le permite comunicarse a lo largo de la República Mexicana.

Hoy día Lázaro Cárdenas aún no es puerto turístico y la derrama económica en la zona de las industrias allí instaladas es básicamente la generación del empleo.

La ciudad no cuenta con los suficientes servicios hospitalarios, educativos, de comunicación y de higiene para estar a la altura de su puerto industrial. La ciudad no se vive como puerto y urge hacer de Lázaro Cárdenas una ciudad atractiva, amable, es decir, convertirla en una comunidad portuaria.

El servicio multimodal, Lázaro Cárdenas - El Bajío - México, es un proyecto cuya viabilidad y potencial dependerá del interés de los inversionistas en la Terminal especializada de contenedores y de las líneas navieras de servicios regulares que sean atraídos por el puerto.

Amenazas

Hacer de la ciudad un sitio amable y digno para vivir, integrarlo al puerto y procurar más inversiones son algunas de las cosas que se pueden lograr si las partes que integran a Lázaro Cárdenas no se encontrarán hilvanadas.

Es el puerto que tiene el mayor reto en el ámbito nacional entre los puertos industriales, ya que para algunos podría ser el principal cluster metal - mecánico de todo Latinoamérica, pero necesita desarrollar una mejor infraestructura tanto urbana, como de carreteras y de transporte terrestre para realmente darle larga vida al puerto.

Entre sus principales retos, no sólo de la comunidad portuaria sino también de las empresas, de los concesionarios, de los prestadores de servicios, del municipio y del gobierno del Estado es ofrecer las condiciones de ciudad civilizada que la vuelvan atractiva para el mayor número de inversionistas.

Otro gran reto es que las empresas que se establezcan estén integradas a las cadenas productivas. Existen un grupo de empresas que están aisladas del resto de la economía local, regional e inclusive nacional. Son empresas que reciben materias primas, pero igual que las reciben las están sacando con los procesos de transformación por lo que, aparte del empleo, no hay mayores beneficios para la población local, por lo que no hay una derrama económica.

El clima en el puerto no es muy favorable, ya que en la zona se registra un clima mayormente nublado, con fuertes lluvias y vientos con rachas de entre 60 y 80 km/hr.

Debido a las amenazas de bomba que el puerto ha presentado, se ha caído en la necesidad de dotar de seguridad a las instalaciones marítimas ubicadas en los dos litorales mexicanos a raíz de los ataques del grupo

guerrillero EPR contra gasoductos de PEMEX en los estados de Guanajuato, Querétaro y Veracruz.

1.4.4. Altamira

Fortalezas

El puerto de Altamira fue creado con la finalidad de establecer una ventana adicional al comercio exterior para los estados del centro y norte de México. El cual ha mantenido un crecimiento sostenido que le ha permitido convertirse en uno de los cinco puertos más importantes del país y el único puerto industrial situado en el Golfo de México.

Su ubicación en el Golfo de México es estratégica, ya que cuenta con amplios espacios para desarrollos portuarios e industriales. Además de tener comunicación con las tres ciudades más importantes del país, es decir, Distrito Federal con una distancia de 488km, Guadalajara a 742 Km. y Monterrey ubicado a 530 Km. de distancia.

Cuenta con amplísimos frentes de agua y terrenos para construir grandes terminales e instalaciones portuarias e industriales de todo tipo.

El puerto de Altamira es considerado un cluster integrado por tres áreas estratégicas:

- Un corredor petroquímico, construido por empresas cuya producción representa más del 30% del total nacional del sector.
- Un parque industrial, el cual ofrece amplias reservas territoriales, de las cuales, actualmente más de 500 has. Se han habilitado con

todos los servicios básicos y se encuentran disponibles para su disposición.

- Las instalaciones portuarias. El puerto de Altamira es el desarrollo portuario más extenso del país, capaz de albergar más de 90 posiciones de atraque con profundidad en sus canales de navegación de 16, 14 y 12 metros.²¹

Es una Terminal moderna, ya que tiene la capacidad para descargar de 8 a 10 mil toneladas por día, tienen patios para almacenar 140 mil toneladas y en breve 50 mil más, esto no lo hay en otros recintos portuarios.

Dentro de sus principales fortalezas se encuentra que cuenta con terminales especializadas, lo que permite mejorar la productividad.

Además es una Terminal fiscalizada, lo cual representa una ventaja en cuanto al tiempo de descarga, ya que mientras las líneas navieras descargan en otros lugares en dos días, en Altamira lo hacen en tan sólo 12 horas.

Se ha logrado con la inversión pública la pavimentación de 11.5 ha. de terrenos; vialidad en el Golfo de California de 2.12 km.; la construcción de un gasoducto de 12"; la construcción de un puente vehicular en el distribuidor vial; y la ampliación de la red de distribución eléctrica de 13.2 km.²²

Oportunidades

Con ayuda de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la ciudad de Altamira ha obtenido la instalación de varias empresas industriales, esto a través

²¹ Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Los nuevos puertos mexicanos. Grupo Noriega Editores. México, 1999. p. 155.

²² SCT. Comercio y Transporte: Infraestructura y Tecnología para la integración y el desarrollo de México. Colección editorial del gobierno del cambio. FCE. México, 2006. p. 255.

de convocatorias hechas al sector industrial privado para invertir en infraestructura portuaria de Altamira.

La intensa actividad petrolera en la zona ha contribuido al surgimiento de numerosas e importantes industrias petroquímicas de gran escala, que encabezan el despegue y crecimiento económico de la región.

El acondicionamiento de nuevas áreas para el establecimiento de nuevas industrias y terminales marítimas se encuentran en proceso de acondicionamiento.

Además de moderno, el puerto es el más dinámico del país, ya que el 45 por ciento de sus importaciones se destinan a la industria química y petroquímica nacional, lo cual lo lleva a considerarse como la gran puerta industrial de México.

Su ubicación estratégica le ha permitido tener un intercambio comercial con Canadá, Estados Unidos, Sudamérica, Europa y el Caribe.

Es un puerto de altura que compite con los mejores del mundo en cuanto calidad y productividad.

Ya casi no hay flota mexicana de carga general, porque los barcos traen bandera de conveniencia como Panamá y Liberia.

Debilidades

Es una Terminal capaz de atender tan sólo buques de hasta 4 mil TEU's de 250 metros de eslora y 12 metros de calado.

No cuenta con la capacidad suficiente para atender a los grandes portacontenedores de 160, 000; 180,000 y 200,000 toneladas de registro bruto (TRB).

Requiere de una mayor infraestructura en la red de conexiones terrestres, la cual permita a las empresas la manufactura de productos en el complejo y su distribución a los principales centros de consumo del país.

A principios de 2002 se inauguró el corredor multimodal Altamira - Querétaro; sin embargo, no ha podido consolidarse por la falta de competitividad por la infraestructura ferroviaria en el tramo San Luis Potosí - Tampico, que impide la operación de trenes de doble estiba y por los conflictos entre empresas ferroviarias por los derechos de arrastre.

Limitada aplicación de mecanismos de financiamiento para atender las necesidades de inversión de largo plazo.

Insuficiente coordinación de los programas de desarrollo regional y los portuarios.

Amenazas

Falta conectividad ferroviaria que vuelva atractivo el recinto para las empresas automotrices.

La opción ferroviaria está imposibilitada para realizar el tránsito del puerto a los principales centros de consumo, debido a que existe una limitante para el paso de ferrocarril por la existencia de nueve túneles en la ruta hacia San Luis Potosí que no dan la altura necesaria para la circulación de los carros especializados en el transporte de vehículos.

Como consecuencia del agua contaminada que llega a la Laguna del Chairel y debido a que ésta surte agua potable a las tomas domiciliarias en Altamira, de no tomarse cartas en el asunto y prevenir el problema podrían suscitarse serios padecimientos infecciosos entre sus habitantes.

A causa del riesgo que provocan las actividades cotidianas de los puertos para las especies en peligro de extinción y debido a la diversidad de especies naturales y animales con las que cuenta Altamira, el puerto debe llevar a cabo sus actividades bajo estrictos programas de protección al medio ambiente, a los cuales se les de seguimiento para garantizar así un desarrollo sustentable.

Debido a la entrada masiva de empresas transnacionales en el sector marítimo y debido a que las únicas beneficiadas son sólo empresas extranjeras ha traído como consecuencia que la Marina Mercante Mexicana esté a punto de extinguirse.

1.4.5. Tampico

Fortalezas

Considerado el segundo puerto de altura en importancia en el Golfo de México y a nivel nacional, en el cual diferentes tipos de carga son manejados por el puerto como carga general, contenedores, graneles agrícolas y minerales, fluidos, petróleo y derivados.

Maneja mayor volumen de exportación que de importación.

El puerto ofrece más de 30 kilómetros de frentes de agua disponibles para el desarrollo de terminales privadas, personal laboral experimentado con capacidad de respuesta y calidad de servicio, ocho patios para la construcción de plataformas marinas, carreteras y vías de ferrocarril que enlazan al puerto con las principales ciudades y regiones económicas del país, incluyendo Monterrey,

los otros puertos del Golfo y el área Metropolitana de la Ciudad de México, vías férreas especiales que enlazan a Tampico con el puerto de Manzanillo, localizado en la zona del Pacífico.

Entre otra de sus fortalezas está que es el puerto más seguro de la República y su aduana es considerada una aduana blanca.

Considera también su fortaleza a los 33 mil metros de bodegas, los 5 mil 600 metros de cobertizos y los 190 mil metros cuadrados de patios.

El puerto de Tampico cumple con la infraestructura e instalaciones requeridas puesto que cuenta con 11 muelles de atraque de 30" y 31". Su capacidad en terminales públicas de 11 muelles representa una fortaleza en posiciones de atraque por lo que no hay problemas de congestiónamiento.²³

Se ha logrado con la inversión pública la construcción del edificio de la aduana marítima; ampliación de la bodega 1.²⁴

Oportunidades

Es una puerta importante para el comercio exterior en materia industrial, petroquímica, agrícola y mineral.

Tiene oportunidades de inversión y desarrollo. El recinto portuario cuenta con 110 ha., de las cuales en 30 ha. se encuentra la infraestructura de uso público administrada por la API, 2.9 ha. son propiedad de la Secretaría de Marina y 76.55 ha. son las áreas de desarrollo potencial en el puerto.

²³ Información tomada de una encuesta realizada al Ing. Manuel Flores Guerra, Director General de API Tampico S.A. de C.V. en el año 2006.

²⁴ SCT. Comercio y Transporte: Infraestructura y Tecnología para la integración y el desarrollo de México. Colección editorial del gobierno del cambio. FCE. México, 2006. p. 255.

Tiene rutas de servicio regular con Norteamérica, Centro y Sudamérica, el Caribe, Europa y Asia, lo cual genera una gran oportunidad para establecer contacto marítimo con los principales puertos del mundo²⁵.

Dentro de sus competencias se considera la zona de influencia geoeconómica para poder identificar las ventajas competitivas del Puerto y de los servicios que éste ofrece. De la misma manera, podrá definirse que es un competidor real de los Ferrocarriles y que debe enfrentarse a dicha competencia, así como a la de otros puertos para determinar en qué nichos de mercado es un Puerto complementario.

Debilidades

A diferencia del puerto de Altamira, Tampico no cuenta con terminales especializadas, lo cual genera una gran debilidad, ya que Altamira le ha quitado carga por granel agrícola y granel mineral.

Hace falta cultura portuaria.

Las debilidades identificadas son el puente de Tampico, puesto que mide 52 metros de altura con la marea media y no permite el acceso a buques con altura mayor, así como el bajo calado oficial y ancho máximo de dársena de 220 metros.²⁶

Requiere de innovaciones tecnológicas que satisfagan las necesidades del mercado, esto derivado del análisis de mercado, del pronóstico de carga, de las oportunidades de negocio detectadas y de las posibilidades de inversión.

²⁵ Información tomada de una encuesta realizada al Ing. Manuel Flores Guerra, Director General de API Tampico S.A. de C.V. en el año 2006.

²⁶ Ibidem.

Amenazas

Como consecuencia del mal tiempo el puerto de Tampico ha permanecido cerrado a la navegación de todo tipo de embarcaciones.

La cercanía que hay en el ex basurero municipal ubicado a unos cuantos pasos del canal del Zapote cuyas aguas desbordadas van a dar a la Laguna del Cairel, empieza a ser un grave riesgo para la población de la zona conurbada, pues el vaso lacustre es la fuente de abastecimiento de agua potable.

Además de las malas condiciones en que se encuentra el agua potable en esta región y a raíz de la frecuente lluvia registrada, la región se encuentra susceptible a graves enfermedades provocadas por la gran contaminación de las aguas estancadas.

Debido a la entrada masiva de empresas transnacionales en el sector marítimo y debido a que las únicas beneficiadas son sólo empresas extranjeras ha traído como consecuencia que la Marina Mercante Mexicana esté a punto de extinguirse.

Otra gran amenaza es sin duda la cada vez más extensa participación de Estados Unidos en nuestro cabotaje, supuestamente reservado para los nacionales, ya que hasta el momento se han registrado alrededor de 700 barcos norteamericanos haciendo cabotaje.

1.4.6. Coatzacoalcos

Fortalezas

El puerto de Coatzacoalcos fue el más importante puerto del país hasta antes de la apertura del canal de Panamá, ya que para aquel entonces un alto porcentaje

del movimiento comercial entre el Pacífico y el Atlántico, se hacía a través del Istmo de Tehuantepec. Actualmente su importancia radica en el tráfico de petróleo, azufre y fertilizantes, aunque en realidad al hablar del puerto, se debe considerar más bien el conjunto de terminales formadas por la de Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán. Estas dos últimas convierten al río Coatzacoalcos en la vía fluvial de mayor longitud aprovechada del país.

Coatzacoalcos es un puerto comercial e industrial que conforma un conjunto de instalaciones portuarias de gran capacidad para el manejo de embarcaciones de gran tamaño y altos volúmenes de carga.

En las últimas décadas, la ciudad ha vivido un espectacular proceso de industrialización que le llevo a ocupar el primer lugar en producción petroquímica del país.

Coatzacoalcos cuenta con un recinto portuario que dispone de capacidad instalada suficiente en infraestructura y servicios, para atender importantes volúmenes de carga, de almacenamiento y de embarcaciones, ya sean en tráfico de altura o cabotaje.

La infraestructura del puerto comprende los siguientes aspectos: en obras de protección cuenta con 2 escolleras, la este con una longitud de 1440 metros y la oeste con 905 metros, así como las de protecciones marginales este, con longitud de 740 metros y la oeste con 1000 metros y la que se localiza en la margen derecha con 260 metros.

Coatzacoalcos cuenta entre sus obras de atraque con 1846 metros de muelles de altura y 325 metros de muelles de cabotaje, que hacen un total de 2,171 metros con una profundidad de 10 metros.

Las áreas de almacenamiento se constituyen en 13 patios para carga general, contenedores, contenedores refrigerados, que hacen un total de

110,866 metros cuadrados y seis bodegas para mercancías de importación, exportación y cabotaje con una superficie de 17,428 metros cuadrados.²⁷

En la zona conurbada que comprende los municipios de Coatzacoalcos, Minatitlan y Cosoleacaque, se encuentra la industria petroquímica secundaria, tanto privada como pública más importante de la región, lo cual ha permitido el establecimiento de cadenas productivas.

Se ha logrado con la inversión pública la prolongación de escolleras sumergidas; la construcción de bodegas de usos múltiples y la construcción de tablestacado en muelles 1, 2, 3, 4 y 5.

Oportunidades

De las principales ventajas que ofrece el puerto de Coatzacoalcos, frente al conjunto de puertos mexicanos del Golfo y el Caribe, es su ubicación geoestratégica en el Istmo de Tehuantepec y que comunica al puerto de Salina Cruz, con el, Océano Pacífico. Dicha ubicación facilitara la comunicación interoceánica ya sea por vía férrea o carretera, sin tener que utilizar el Canal de Panamá.

Tiene una zona de influencia muy dinámica, ya que los orígenes y destinos de la carga pueden cambiar de un año a otro, de acuerdo con las fluctuaciones de la economía nacional e internacional, así como con la calidad de los servicios ofrecidos por el Puerto.

La participación de los gobiernos municipales, estatales y federal, con los sectores social y privado para desarrollar proyectos altamente generadores de empleo.

²⁷ Trabajo elaborado por el Lic. Juan Filigrana Castro a solicitud del Ing. Víctor Mahbub Matta, subdirector de infraestructura del Instituto de estudios políticos económicos y sociales del PRI en 1988. Análisis del Sistema Portuario Mexicano.

Interés de las empresas por agregar valor en el puerto.

Debilidades

Entre sus debilidades se encuentran: suelos con degradación química, población con poco acceso a servicios de agua entubada, deficiencia eléctrica, Ineficacia por parte del Gobierno para incrementar el desarrollo sustentable del puerto y su zona de influencia.

Crecimiento desbalanceado entre los diferentes puertos. (carencia de integración regional).

Reducida integración de los instrumentos de planeación y gestión.

Complejidad de requisitos para el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones y contratos portuarios.

Amenazas

Su principal amenaza es la piratería, la cual deber ser controlada, ya que Coatzacoalcos representa uno de los más importantes recintos de recepción de carga del Golfo.

Es el puerto más caro, ya que el pago por el uso de instalaciones es de 10 mil dólares por permanecer dos días para bajar la carga.

Las tarifas de los remolcadores son inverosímiles, por ejemplo un cargamento con 5 mil toneladas de sal desde Las Coloradas a Coatzacoalcos sale en alrededor de 69 mil pesos lo que impide que el cabotaje se desarrolle.

La competencia externa que se hace cada vez más fuerte y la enorme desventaja que se tiene debido a la escasez de recursos no renovables y las

malas condiciones en que se encuentran los ecosistemas lo deja fuera de toda competitividad.

Tenemos, pues, la amenaza de que las actividades humanas modifique en forma significativa el clima del planeta, con afectaciones dramáticas a los ecosistemas y con efectos muy negativos a la economía.

Por lo que para enfrentar esta amenaza serán necesarias muchas acciones concretas para rediseñar los sistemas de producción y consumo a fin de limitar la emisión de gases de efecto invernadero.

Debido a la entrada masiva de empresas transnacionales en el sector marítimo y debido a que las únicas beneficiadas son sólo empresas extranjeras ha traído como consecuencia que la Marina Mercante Mexicana esté a punto de extinguirse.

1.4.7. Veracruz

Fortalezas

Veracruz ha sido el principal protagonista del sistema de transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos en el país.

A pesar de haber pasado por una etapa de poca actividad debido a las políticas de sustitución de importaciones, Veracruz vuelve a tomar el liderazgo como primer puerto de México, con el ingreso al GATT, la apertura de fronteras y la firma de tratados de libre comercio con varios países.

Cuenta con una Comisión Consultiva del Puerto de Veracruz, cuya función principal es coadyuvar en la promoción del puerto y la cual sesiona por lo menos una vez cada tres meses.

Esta Comisión tiene en su plan de acción conjuntar los siguientes objetivos:

Lograr la participación activa de la comunidad empresarial e instituciones vinculadas a la actividad portuaria en el crecimiento y desarrollo del Puerto.

Promover a nivel nacional e internacional a Veracruz, como el primer puerto de México.

Mantener e incrementar los flujos de carga.

Contribuir a la consolidación de las empresas que operan el Puerto.

La seguridad en el puerto de Veracruz ya es una realidad.

A partir de la transformación del sistema portuario, el puerto de Veracruz ha mostrado notables avances en cuanto a la productividad y capacidad instalada. Se distingue como el puerto con más eficiente manejo de contenedores.

El estado cuenta con parques industriales con un notable crecimiento, con actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras muy importantes y con un sector de servicios desarrollado y con claras expectativas de crecimiento.

Veracruz es el principal puerto comercial de altura del país. Tiene una excelente ubicación estratégica con 60 millones de consumidores potenciales en la zona de influencia. Constituye uno de los puntos más importantes para el abasto de graneles y productos industriales para los principales centros productivos y comerciales del país.

Por lo que se refiere al movimiento de contenedores, ocupa el primer lugar en el país.

Tiene ocho mil empleos directos cuya modernización y eficiencia lo mantiene en crecimiento.

Se ha logrado con la inversión pública dragado de construcción en canales de navegación, dársenas de ciaboga y muelles de contenedores; pavimentación en el recinto portuario; rehabilitación de áreas administrativas; rehabilitación de vías férreas; obras diversas en aduanas; habilitación de patios de la Terminal de Usos Múltiples; pavimentación de manzana 1; rehabilitación de escolleras noroeste y sureste; red ferroviaria en el recinto portuario; tablestacado en San Juan de Ulúa y la habilitación del nuevo estacionamiento de tráileres.²⁸

Oportunidades

Veracruz es la puerta de México al mundo, ya que por él se establecen lazos con Europa, Asia y África, así como el resto de América.

Para afrontar sus retos y aprovechar mejor sus oportunidades, el estado de Veracruz está modernizando un sector agropecuario y desarrollando corredores y parques industriales, fortaleciendo la unidad empresarial, impulsando negocios y alianzas estratégicas y creando infraestructura de comunicaciones.

Por otro lado los ferrocarriles están cambiando para bien, para atender empresas multimodales.

El estado de Veracruz por la abundancia de sus recursos naturales, sus recursos humanos, su infraestructura y servicios, ofrece grandes ventajas competitivas para inversionistas y empresas.

²⁸ SCT. Comercio y Transporte: Infraestructura y Tecnología para la integración y el desarrollo de México. Colección editorial del gobierno del cambio. FCE. México, 2006. p. 255.

Las sinergias con los Home-Ports del Golfo de México representan también una oportunidad para el puerto de Veracruz.²⁹

La posición estratégica de ciertas porciones de los litorales nacionales.

Debilidades

La infraestructura portuaria existente, así como todos los terrenos y áreas de agua de los recintos portuarios, no se desincorporan del dominio público, pero su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en cesión parcial de derechos a compañías privadas.

Es un puerto que requiere de dragado permanente para grandes embarcaciones.

Existe una alta competencia de los Home-Ports del Golfo de México.³⁰

No se han desarrollado los servicios regulares de doble estiba por la misma razón que en Manzanillo; no obstante el elevado volumen de contenedores que maneja el puerto. El problema obedece, entre otras causas, el cobro de derechos de arrastre entre las empresas ferrocarrileras y a la competitividad del autotransporte en la ruta del Valle de México. El servicio fue inaugurado recientemente con escasa comercialización y una frecuencia semanal.

Falta de aprovechamiento de las oportunidades de negocio en los corredores multimodales.

²⁹ Información tomada de una encuesta realizada al Lic. Jorge Alejandro González Olivieri, Director General de API Tampico S.A. de C.V. en el año 2006.

³⁰ Ibidem.

Ineficiencias en la segunda maniobra, por deficiencias en la conectividad y procesos de revisión que requieren modernizarse.

Amenazas

Dentro de sus amenazas cabe resaltar los fenómenos climáticos estacionales de gran impacto regional, así como también la fuerte amenaza que representa el contar con playas sucias con arenas grises y agua poco transparente.³¹

³¹ Ibidem.

CAPÍTULO II
EL SISTEMA PORTUARIO EN
MÉXICO

CAPÍTULO II

EL SISTEMA PORTUARIO EN MÉXICO

El proceso de transformación de la economía y el comercio mundiales, en el marco de la globalización, colocan a los sistemas de distribución e información como elementos claves dentro de la cadena productiva, y a los servicios en torno a ella en condiciones de franca competencia en términos de oportunidad, calidad y precio.

Desde la década de los ochenta, con la apertura comercial en México y la creciente globalización de los procesos productivos, el comercio exterior se convirtió en piedra angular del crecimiento económico del país y, por ende, los puertos revalorizaron su función de infraestructura para el manejo, la transferencia y la distribución de mercancías. Bajo el nuevo escenario, se estableció la necesidad de contar con un sistema de transporte y de puertos que apoyasen el intercambio comercial con diversos países y continentes.¹ Sin embargo, hasta el momento no se ha visto una verdadera revalorización en el sistema de transporte, ya que es insuficiente e ineficiente.

En la realidad podemos observar que la flota mercante mexicana prácticamente es inexistente, ya que de los buques que encontramos en nuestros puertos son, en su mayoría, de extranjeros dejando en el olvido las viejas embarcaciones mexicanas para su reconstrucción, la red camionera se encuentra mal estructurada y el ferrocarril inservible.

¹ Instituto Mexicano del Transporte. Publicación mensual de divulgación externa. Reestructuración portuaria e integración logística de los puertos mexicanos. Notas núm. 88, octubre 2004, artículo 1.

Ahora bien, al respecto de tales demandas, a principios de la década de los ochenta, se inició un proceso de mejora en los puertos mexicanos que contempló aspectos de operación, infraestructura, equipo, desarrollo de la logística y de las redes intermodales. Sin embargo, es hasta la década de los noventa cuando se comienza un profundo proceso de reestructuración en el sector, amparado en la Ley de Puertos de 1993, misma que propicia, entre otras cosas, la descentralización y privatización de los puertos mexicanos.²

Punto importante y acertado por parte de la Ley de Puertos, sin embargo debe notarse que, actualmente, no se cuenta con una legislación marítima adecuada, ya que tanto la Ley de Puertos como la Ley de Navegación significan un freno para las actividades económicas, políticas y sociales del país, porque además de atentar contra los derechos de todos los trabajadores del mar, limitan el desarrollo de México frente otras naciones, debido a que no contempla algunas disposiciones y los puertos mexicanos se quedan estancados, es decir, que la misma legislación no crece al mismo ritmo que el entorno marítimo y por ende el Sistema Portuario Nacional es escaso e ineficiente.

Además de que existe una evidente violación al orden jerárquico de las leyes, existe una violación a los acuerdos internacionales de los que México es parte, ya que a la legislación mexicana le faltan ciertas disposiciones por considerar tales como las relativas al dragado para la recepción de buques de quinta generación.

Como es bien sabido, México forma parte de una de las mayores zonas comerciales del mundo, además de que tiene una excepcional ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico. México abarca una superficie de 1,964,365 kilómetros cuadrados y más de 10 mil kilómetros de litorales, repartidos en el Océano Pacífico, Golfo de California,

² Ibidem.

Golfo de México y Mar Caribe, por lo que hay que considerar que México cuenta con un Sistema Portuario estratégicamente ubicado, en el cual tiene en su conjunto 108 puertos, de los cuales 18 son terminales portuarias, 3 son lacustres, 18 son fluviales y 86 son puertos de altura y cabotaje,³ los cuales cuentan con una longitud total de muelles que asciende a 110 kilómetros; de esa longitud total, el 45 por ciento se localiza en el Océano Pacífico y el 55 por ciento en el Golfo de México y el Caribe.⁴

Sin embargo, no debe olvidarse que el 76 por ciento de las importaciones provenientes del Oriente entran por los puertos de Long Beach y Los Ángeles, al igual que entre un 45 y un 50 por ciento de las exportaciones salen por estos mismos.

Por lo que debe considerarse además de la reconstrucción y modernización de los puertos, una adecuada legislación marítima que propicie el desarrollo de buques y, asimismo, se fortalezca el comercio exterior de México.

Como ya se ha visto los puertos son fundamentales para el apoyo del sano crecimiento de cualquier nación, pues en ellos se realizan, muy cotidianamente, actividades de comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas convirtiéndose en importantes polos de desarrollo. Apoyan también la producción y exportaciones petroleras, así como las de otras importantes industrias como la siderurgia, la química, la petroquímica, la automotriz, etc., permitiendo también el abasto de productos finales destinados al consumo de la población, así como el de los insumos requeridos para el aparato productivo nacional y ofrecen oportunidades de inversión que impulsan el crecimiento de la economía y del empleo.

³ Información tomada de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT. Los Puertos Mexicanos en Cifras, 1994-2000. México, 2001. p. 19-21.

⁴ Bravo Díaz, Mauro. Cómo exportar por vía marítima, introducción fundamental para el exportador. México, 1997.

Dentro del marco jurídico que regula los puertos mexicanos cabe destacar la promulgación de la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993 y su Reglamento, expedido el 21 de noviembre de 1994; la promulgación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 30 de mayo del 2006, Diario Oficial de la Federación del 1º de junio del 2006, con lo que se ha pretendido reforzar jurídicamente la modernización del Sistema Portuario Nacional.

En este sentido, de acuerdo a la política de desincorporación portuaria, se creó la figura jurídica conocida como Administración Portuaria Integral (API), y que no es otra cosa más que la creación de una Sociedad Mercantil encargada de la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, de la cual se hablará más adelante.

2.1. La Ley de Puertos y su Reglamento

A ya varios años de iniciada la reestructuración portuaria en México, no quedan dudas acerca del cambio sustancial sufrido tanto en la organización, operación y tecnología como en la infraestructura de los principales puertos nacionales. En todo caso, es ineludible realizar al menos un somero recuento del impacto que ha tenido este proceso, así como de los desafíos pendientes que tendrá que enfrentar para elevar la competitividad de los puertos nacionales.

La Ley de Puertos de 1993, marca el rompimiento definitivo con las políticas públicas del sector que caracterizaron el periodo previo basado en un modelo de desarrollo vía la sustitución de importaciones, la creación de la industria nacional y la formación de un mercado interno.

Sin duda el cambio sustantivo de la Ley de Puertos de 1993, con respecto a sus antecesoras, consiste en permitir la privatización portuaria mediante la figura de la cesión parcial de derechos. En pocas palabras, la Ley de Puertos de 1993 redefine el papel del Estado en la actividad portuaria. Se pretende que el

aparato estatal deje de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. En el futuro, el papel del Gobierno Federal tenderá a ser exclusivamente normativo y de supervisión, dejando a los capitales privados y/o sociales la administración, la construcción de terminales y la operación de los puertos. De acuerdo a la nueva normativa, “se pretende eliminar las barreras de entrada con la finalidad de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, esperando generar un ambiente competitivo dentro del puerto”.⁵

Existen diversas opiniones acerca de las leyes y si es que conviene hacer reglamentos de las mismas, ya que algunos piensan que para que los fenómenos funcionen deben existir leyes no hechas por los hombres, o con normas no establecidas por los hombres. Sin embargo, hay quienes piensan que, por el contrario, la actividad humana debe estar regulada por una norma. Debe saberse cuál es el comportamiento que deben tener los individuos en todos los fenómenos económicos y no dejar que el flujo de ciertas leyes económicas nos conduzca a lugares que no deseamos.

Sobre este fenómeno, Hugo Cruz Valdés en su participación en el Seminario el Nuevo Derecho Marítimo y Portuario Mexicano, nos dice: *“...que la sociedad y el fenómeno social en sí mismos son tambaleantes, que bambolean, son inestables y que lo único que les proporciona estabilidad es la norma; la norma que se contempla en leyes, en reglamentos y en otras disposiciones de este carácter”*.⁶

⁵ Cruz Valdés, Hugo. “Seminario Nuevo Derecho Marítimo y Portuario Mexicano”. CANAINTRAM. Ciudad de México, 8 de marzo de 1994. Versión estenográfica.

⁶ Ibidem, p.12.

Ahora bien, para la realización de una ley y llevarla a cabo es necesario conocer que metodología se está trabajando para lograr la elaboración y ejecución de estos instrumentos, es decir la ley y su reglamento. Así como conocer en qué casos es necesario implantar un reglamento a dicha ley, para lo cual se hace referencia a ¿qué es un reglamento?, y ¿para qué nos va a servir en el caso concreto un instrumento reglamentario?

Un reglamento es un conjunto de normas el cual está subordinado a la ley. Tiene las características de una norma jurídica, porque es obligatoria y de carácter general. Por lo que no deben existir reglamentos para resolver situaciones particulares, es pues una abstracción de la norma jurídica. A esto, puede decirse que la ley es el aspecto formal y el reglamento un aspecto material, es decir, hacer el ejercicio de la ley.⁷

El reglamento además es unilateral y es expedido únicamente por el Presidente de la República, sin intervención de ningún otro poder. Sin embargo, el Presidente tiene ciertas limitaciones a la hora de expedir reglamentos, la primera limitante es la ley que reglamenta, es decir, no puede ir más allá de ella; y la segunda, es respetar los principios generales del derecho, aunque no estén en la ley y sobre todo el respeto absoluto de la Constitución Mexicana.

⁷ *Ibidem*, p 14.

** La operación de los puertos registraba serios problemas y rezagos que afectaban a la economía y al comercio exterior de México. Entre ellos, cabe mencionar los siguientes:

- ♦ La calidad y productividad de los servicios eran inferiores a los estándares internacionales.
- ♦ La construcción y administración de los puertos correspondía exclusivamente al Gobierno Federal, y la prestación de los servicios estaba monopolizada por empresas paraestatales.
- ♦ Las inversiones públicas resultaban insuficientes y dispersas, lo que provocaba rezagos en equipamiento e instalaciones. Las inversiones privadas eran prácticamente inexistentes.
- ♦ Debían otorgarse subsidios importantes para la operación y desarrollo de los puertos.
- ♦ La capacidad instalada en algunos puertos se hallaba subutilizada, al tiempo que otros estaban cercanos a la saturación.
- ♦ Los precios y las tarifas se fijaban centralmente y de manera uniforme para todos los puertos.
- ♦ Como consecuencia de estas deficiencias, el dinamismo de la actividad portuaria era reducido.

La revisión exhaustiva y la adecuación a las necesidades actuales de la actual Ley de Puertos es indudablemente necesaria dado que el fenómeno económico y social que regula ha cambiado sustancialmente y los problemas que anquilosaban a los puertos en 1994** se han superado; pero han surgido otros que merecen atención inmediata.

Existen aspectos que es necesario analizar para su regulación precisa en la ley de la materia.

El fomento de inversiones en el sector portuario está vinculado a la confianza, seguridad y certeza jurídicas que la legislación de la materia otorgue a los potenciales inversionistas; por lo que para lograrlo deben fortalecerse en la regulación, aspectos tan importantes como son los siguientes:

- Transparencia en la adjudicación de espacios portuarios o para la prestación de servicios.
- El modelo vigente que obliga a la licitación, como regla general, con las excepciones que la propia ley prevé, podría matizarse con otras excepciones, pero siempre concretas, para garantizar la equidad en el acceso a la actividad portuaria, sin que ello signifique que la regla general sea adjudicación directa y la excepción sea la licitación pública.
- Uno de los documentos más importantes de la normatividad portuaria es el Programa Maestro que, de conformidad con lo que establece el artículo 41 de la Ley de Puertos, es obligatorio para las APIS y, consecuentemente, para los cesionarios.⁸

⁸ Cruz Valdés, Hugo. "Hacia una nueva legislación portuaria". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2ª. Época. mayo-junio 2005. num. 12, p.18.

En la nueva Ley, los aspectos territoriales se resuelven con el llamado *recinto portuario*, el cual es el objeto mismo de la concesión, es decir, son los bienes del dominio público de la concesión, pero además en la Ley de Puertos se mencionan unas *zonas de desarrollo portuario*.

Otro problema se presenta con la *autoridad portuaria*, ya que muchas de las cosas que se resumían como actos de autoridad, se están convirtiendo en actos de administración. Por lo que se deben precisar los alcances mismos de lo que es la autoridad portuaria.

Por su parte las Administraciones Portuarias Integrales tienen una circunstancia, ya que, si bien se hablan de veinte puertos bajo este esquema también se habla de que existen otros más que son de administración estatal y unos cuantos menos, pero existentes, de administración gubernamental. En tal caso la Ley de Puertos es bastante escasa sobre los puertos que no tengan administración portuaria integral, por lo que habrá que establecer también cómo se van a administrar los puertos de administración gubernamental.

Si bien la ley vigente expresa como uno de sus objetivos la descentralización en la toma de decisiones, y para ello crea la figura de la Administración Portuaria Integral, al no haberse concesionado éstas a particulares, carecen de la suficiente autonomía, por estar sujetas a las regulaciones de las empresas paraestatales y a una tendencia natural de la administración pública a centralizar su manejo y control.

En virtud de lo anterior, sería conveniente insistir en la reforma de la ley que se impulsen los procesos de la privatización de las APIS y, en el caso de que se decida que continúen siendo empresas propiedad de los gobiernos federal y estatal, se les dote de órganos de administración con plena autonomía orgánica y funcional, de tal manera que garanticen una gestión que considere al puerto como actividad industrial y de negocios y no como una oficina gubernamental.

Mucho del esfuerzo que se realiza para proponer reformas a la Ley de Puertos, sobre todo por parte de la administración pública federal y del Poder Legislativo, se orienta a la incorporación de las costas nacionales a la figura de la administración integral, que contempla la ley para los puertos.

Asimismo, se resalta la situación que prevalece en las amplias zonas costeras del país, mencionando que, a pesar de que se desarrollan múltiples actividades de los usuarios y prestadores de servicios, no existe autoridad regulatoria, lo que ha dado lugar a: alta ocupación irregular, rezago en infraestructura, pésimo servicio al público, ausencia de coordinación de autoridades en los distintos órdenes de gobierno, toma de decisiones contra el interés de la comunidad y pérdida recaudatoria.

Ante la necesidad apremiante de responder a las exigencias del comercio exterior del país, durante el Segundo Encuentro Portuario Nacional, celebrado del 18 al 20 de mayo del 2005 en Manzanillo, Colima, se presentaron propuestas de reforma a la Ley de Puertos de 1993, ya que el Presidente de la Asociación Nacional de Terminales Marítimas y Portuarias (ANTMP) Arturo López Riestra, advirtió que en la actual legislación portuaria existen las siguientes lagunas:

- En el corto plazo, se renovarán concesiones y contratos. La Ley de Puertos, no es específica respecto a las diversas situaciones que habrá que generar la renovación de dichas concesiones y contratos, lo cual hace necesario trabajar en este tema.
- Los contratos que suscriban los concesionarios o permisionarios por el uso de infraestructura deberían registrarse. Sin embargo, no existe un registro formal que pueda ser consultado por los interesados, ni existe un plazo perentorio para realizar tal procedimiento, lo que hace urgente su regulación.

- De igual forma, existen operaciones menores en ríos, lagunas y en los litorales en general, que no caen dentro del alcance de las administraciones portuarias integrales (APIS) y que la Coordinación General y Dirección General de Puertos, han propuesto para incorporarlas y regularlas a través de la creación de administraciones costeras integrales (ACIS).⁹

Sin embargo, esta propuesta de creación de administraciones costeras integrales (ACIS), representa una opción aún incierta, no obstante la existencia de una legislación y mecanismos para regular las ocupaciones de áreas, prestación de servicios náuticos y de procedimientos y convenios específicos para la recaudación, se propone un nuevo esquema de control que rompa con lo establecido y pretende que sea la solución de los problemas existentes.

Aunque cabría mencionar en este apartado, que aceptar esta propuesta resultaría una completa enajenación marítima por parte de los ciudadanos mexicanos, ya que sin costas no tendríamos libertad de goce de nuestros propios mares, lo cual a parte de ser grave para la ciudadanía es totalmente inconstitucional.

Los promotores de estas políticas consideran viable la estrategia de crear administraciones costeras integrales que reciban las concesiones de zonas específicas de las costas mexicanas y que, igual que ocurre con las administraciones portuarias, se encarguen de administrar y derivar ocupaciones de áreas y prestación de servicios mediante contratos con terceras personas. Se deduce que si se ha tenido éxito con este tipo de ocupación portuaria, ocurrirá lo mismo en el caso de las costas y, pareciera lo más simple, incrustar en la Ley de Puertos esta nueva figura.¹⁰

⁹ López Riestra, Arturo. "Puertos de México, eficientes y competitivos". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2ª. Época. No. 12. mayo-junio 2005. p.32.

¹⁰ Cruz Valdés, Hugo. "Hacia una nueva legislación portuaria". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2ª. Época. mayo-junio 2005. num. 12, p.20.

Sin embargo, incluir a las administraciones costeras integrales (ACIS) dentro de la Ley de Puertos es algo en lo cual no podría pensarse, ya que dicha Ley y su posterior reglamento se tratan de una normatividad especial que regula y normaliza una actividad estratégica y fundamental para la buena marcha de la economía del país. Por su parte, los problemas que presenta la administración de las costas son esencialmente diferentes, ya que no se ocupan de actividades estratégicas, ni de servicios públicos, ni el conjunto de las actividades que en ellas se realiza, tiene un propósito común, como lo es en el caso de los puertos.

Tratar de implementar las zonas costeras a este régimen no funcionaría como afirma tal iniciativa, por las siguientes razones y dudas: La Ley de Puertos contiene la posibilidad de que las concesiones para la API puedan otorgarse a empresas privadas; en virtud de que la ocupación costera y la prestación de servicios al público se deberá contratar con la administración costera mediante la figura del contrato de concesión parcial de derechos y obligaciones; ¿en el caso de las costas se respetaría esa práctica, o las concesiones se otorgarían a empresas públicas?; ¿para ocupar un área dentro del recinto costero se deberá licitar con los procedimientos de la Ley de Puertos, aunque se trate de usos menores y de escasa duración?; ¿los recintos costeros estarán bloqueados como los recintos portuarios para facilitar la vigilancia?; ¿se pretende otorgar a actividades, como la venta al menudeo, la misma naturaleza jurídica que a la que la ley otorga a los servicios públicos portuarios?; ¿todos los prestadores de servicios y ocupantes de áreas deberán constituir comités de operación; prestar programas de desarrollo, con análisis de inversiones y datos sobre productividad?

Evidentemente no, ya que la naturaleza de las actividades en las costas no tiene la complejidad de las que se llevan a cabo en los puertos y tratar de imponerles la normatividad de éstas, es un exceso que en lugar de facilitar su control, lo dificultaría y sería fuente de múltiples conflictos.¹¹

¹¹ Ibidem. p.22

2.2. Las Concesiones

Se requerirá de concesiones para la explotación, uso y aprovechamiento del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, dichas concesiones o permisos son otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a lo que establece la Ley de Puertos en su artículo 20 fracciones I y II, las cuales dicen:

Capítulo IV. Concesiones y Permisos

- I. Concesiones para la Administración Portuaria Integral;¹²*
- II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral :*
 - a) Concesiones sobre bienes del dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias y,*
 - b) Permisos para prestar servicios portuarios para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y además similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo*

¹² Las concesiones mencionadas sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas y las demás concesiones, así como los permisos, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanas.

terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social. Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según en caso, en los términos previstos en esta ley y además disposiciones aplicables.¹³

Por otra parte, las concesiones serán otorgadas por la Secretaría por un plazo de 50 años y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente.

Algo importante de destacar es sin duda lo que establece el artículo 26 de la Ley de Puertos, el cual dice lo que el título de concesión deberá contener:

- I. Los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;
- II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos;
- III. Los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo;

¹³ “Ley de Puertos”. Ley de Vías de Comunicación. México, Editorial Porrúa, 2001. Colección Leyes y Códigos de México, Trigésima Edición, Artículo 20.

- IV. Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades;
- V. Las bases de regulación tarifaria;
- VI. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica;
- VII. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;
- VIII. El período de vigencia;
- IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario. En el caso de terminales y marinas, ésta se cancelará una vez que se haya concluido la construcción;
- X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en su personas o bienes, y los que pudieran sufrir las construcciones e instalaciones;
- XI. Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal, y
- XII. Las causas de revocación. En los títulos de concesión para la administración portuaria integral se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.¹⁴

¹⁴ Ibidem. Artículo 26.

Las concesiones terminarán por:

- I. Vencimiento de plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Rescate;
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, y
- VI. Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física. La terminación de la concesión no exime a l concesionario de las responsabilidades contraídas durante la vigencia de la misma con el Gobierno Federal y con terceros.¹⁵

Dentro del ámbito de las concesiones que el Gobierno Federal otorgó a las Administraciones Portuarias Integrales se establece el objeto por la que fueron otorgadas, el mismo que señala:

- El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integra el recinto portuario;
- El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario;

¹⁵ Ibidem. Artículo 32.

- La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en el recinto de que se trata; y la
- Prestación de los servicios portuarios.¹⁶

Además, los Títulos de Concesión establecen que las concesionarias se sujetarán a Programas Maestros de Desarrollo Portuario que deberán entregar a la Secretaría, para su aprobación, dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha de otorgamiento de los respectivos títulos y tendrán una vigencia de 5 años a partir de la autorización.¹⁷

A su vez los Títulos de Concesión establecen que las concesionarias deben elaborar sus Programas Operativos Anuales, los cuales deben considerar las acciones que deberán llevar a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y, en general, en los Títulos de Concesión; así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio del que se trate, las concesionarias se proponen alcanzar directamente a través de terceros con los que tengan celebrados contratos.¹⁸

A todo esto, tal parece que el Gobierno Federal lejos de explotar el patrimonio, propiedad de todos los mexicanos, para beneficio propio, está otorgando todas las facilidades para que se quede en manos de particulares. Ya que si observamos, en la mayor parte de los países, principalmente en los desarrollados, existen normas que procuran la explotación, uso y aprovechamiento de sus instalaciones para beneficio de la nación, mientras que en México sucede todo lo contrario.

¹⁶ Azcona Gallardo, Alberto. "Modelo del Proceso de Planificación Portuaria". Puertos de México. Órgano informativo de la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la SCT. México, revista bimestral. Noviembre-Diciembre 2005. año 2. num. 10, p. 9.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

Esto no sólo refleja lo mal que se encuentra constituida la legislación marítima portuaria en México, sino que además dejamos de lado que tales instalaciones, puertos, terminales y marinas, son un elemento fundamental de la seguridad nacional y el ejercicio de la soberanía.

Por lo que, a continuación se mencionan algunas recomendaciones generales para una Política de Concesiones Portuarias.

- Definir objetivos nacionales en materia portuaria considerando las ventajas comparativas que ofrece el país y los beneficios esperados de esta industria.
- Promover el desarrollo de actividades que añadan valor y permitan un mejor aprovechamiento de la posición geográfica.
- Establecer métricos de desempeño para evaluar el cumplimiento de los objetivos.

Se debe de tener un plan de desarrollo portuario y se deben de poner las cosas en orden, los que concesionan deben tener claro que el Estado debe de tener la figura de regulador.¹⁹

2.3. Administración Portuaria Integral

Como se vió en el capítulo I, los puertos pueden clasificarse de diversas maneras, una de ellas es la clasificación que se le da a los puertos como puertos de “Administración Autónoma”, es decir, en los que se crea una administración portuaria autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propios y con amplias funciones para regular y dirigir la administración del puerto. Este régimen portuario va imponiéndose por las necesidades modernas de la navegación, que exigen de los puertos cada vez mayor eficiencia.

¹⁹ Información tomada de: El Lenguaje Global de los Negocios. Boletín Informativo. Panamá: Plataforma Logística de las Américas. I Foro Global de Logística y Comercio Internacional. Panamá, Cd. de Panamá. Año 7. núm. 4. Mayo, 2006.

En los principales puertos del mundo, este tipo de administración ha dado magníficos resultados. Entre otros, se pueden citar, los puertos de Rotterdam y Amsterdam en Holanda, de Amberes en Bélgica, de El Havre y de Burdeos en Francia, Londres en Inglaterra, y en América, el de Buenos Aires en Argentina y el de Acajutla en la República del Salvador.²⁰

Organizar la autoridad portuaria autónoma es una medida necesaria para la eficiencia de los servicios portuarios y el consiguiente desarrollo de la navegación. Como bien es sabido todos puertos mexicanos están pésimamente organizados y no prestan los servicios que deberían prestar, esto debido a que en ocasiones se pierde de vista el papel que juegan cada una de las autoridades dentro del puerto.

La API, como anteriormente se mencionó, no es más que una sociedad mercantil encargada de la plantación, programación y desarrollo de los bienes y servicios de un puerto, por lo cual el Administrador de dicha figura jurídica no debe ni puede pasar por encima de la máxima autoridad portuaria, es decir, el Capitán.

Aunado a esto, la intervención de muchas secretarías de Estado, tales como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la misma aduana del puerto, entre otras provoca que la labor del puerto no sea la adecuada y no preste los servicios que debiera prestar.

Por lo que el tema de una administración ideal de los puertos se describen algunos principios básicos en los que las organizaciones portuarias se pueden apoyar para obtener una máxima eficiencia, estos principios son: autonomía, independencia económica, autoridad total en el puerto y la administración de tipo comercial.

²⁰ Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Porrúa, México, 2001. p.363.

Dichos principios son aplicados con gran éxito en la mayoría de los puertos del mundo; sin embargo, para enfrentar un ambiente cada vez más global y competitivo se han incorporado dos principios más:

- Que la gestión portuaria es cada vez más dinámica y compleja, en razón de los factores con los que se vincula, entre los que destacan los aspectos siguientes: laborales, ambientales, de seguridad, de comercio, transporte, control aduanero, logística y construcción; y
- Que los cambios en el ámbito comercial, ocurridos en los últimos años, han sido tan importantes que inclusive trastocan las condiciones macroeconómicas de los países, obligando a los gobiernos a replantear sus políticas públicas.²¹

Las Administraciones Portuarias Integrales (APIS), son sociedades mercantiles encargadas de la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto. A través de ella se impulsa la participación privada de la construcción de infraestructura y prestación de servicios.

Las Administraciones Portuarias son autónomas en su gestión operativa y financiera y están inmersas a un Programa de Desarrollo en el que se observarán, los usos, destinos y modos de operación para las diferentes zonas del puerto y también las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios.

²¹ Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. SCT. México, 2002. p. 292.

Por lo que cabe destacar las principales características de estas administraciones portuarias integrales (APIS) las cuales son:

- Se trata de sociedades mercantiles creadas para este propósito, es decir autonomía, en las que el Gobierno Federal suscribe el 99% del capital social. A lo que a todo esto, la Ley de Puertos dispone en su artículo 38 que;

“Existirá Administración Portuaria Integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden, en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos. Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.”²²

- Cuenta con autonomía operativa y financiera.²³ La participación estatal en estas sociedades será transitoria, por ello se busca aprovechar en toda su dimensión la autonomía que les otorgan las Leyes de Puertos y Federal de Entidades Paraestatales.

²² “Ley de Puertos”. Ley de Vías de Comunicación. México, Editorial Porrúa, 2001. Colección Leyes y Códigos de México, Trigésima Edición, Artículo 38.

²³ Ibidem. Artículo 39.

- Estas tienen funciones relativas a la construcción, planeación, promoción y fomento de puertos, así como a la operación de los sistemas internos de vigilancia y seguridad.
- Se les otorga una concesión múltiple que comprende todos los bienes, las obras y los servicios del puerto de que se trate.²⁴

Ahora bien, un puerto, como tradicionalmente lo conocemos, no es solamente un lugar de abrigo y protección para las embarcaciones sino que actualmente se distingue por ser de uso común, por encontrarse a disposición no sólo de los buques sino de todos los medios de transporte que enlaza y porque ahí se prestan servicios tanto públicos como privados.

Pueden distinguirse tres tipos de servicios portuarios: el primero, los que prestan a las embarcaciones, como el practicaaje, el remolque; segundo, las de suministro, como agua, electricidad, combustible, etc.; y tercero, las maniobras que consisten en la carga y descarga de las mercancías.

Se revierten mayores espacios para la participación de la sociedad en la administración portuaria, a través de la Administración Portuaria Integral en un marco que establece reglas claras y evita prácticas monopólicas.

Este nuevo esquema facilita la descentralización de competencias así como el manejo y entorno individual de cada puerto. El administrador portuario integral se convierte en el único interlocutor del puerto ante el Estado.

²⁴ Ibidem. Artículo 40.

Cuadro 1. Puertos del Pacífico concesionados a las APIS.

Administración Portuaria Integral (API)	Puertos Concesionados	Fecha del Título de Concesión	
		Otorgamiento	Publicación
Ensenada	Ensenada	30-Jun-94	26-Sep-94
Baja California Sur (Estatal)	San Carlos Pichilingue La Paz San Juan de la Costa Puerto Escondido Santa Rosalía Isla San Marcos Santa María	19-May-97	11-Jul-97
Cabo San Lucas (Fideicomiso Público Fonatur)	Cabo San Lucas	19-May-97	11-Jul-97
Guaymas	Guaymas	30-Jun-94	25-Nov-94
Topolobampo	Topolobampo	26-Jul-94	23-Nov-94
Mazatlán	Mazatlán	26-Jul-94	14-Nov-94
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta	26-Jul-94	18-Nov-94
Manzanillo	Manzanillo San Pedrito	1-Feb-94	2-Feb-94
Lázaro Cárdenas	Lázaro Cárdenas	6-May-94	12-Sep-94
Acapulco (Privada)	Acapulco	30-Jun-94 Modificación: 20-Jun-96	15-Nov-94 4-Jul-96
Bahías de Huatulco (Fideicomiso Público Fonatur)	Bahías de Huatulco	24-Dic-99	17-Ene-00
Salina Cruz	Salina Cruz	26-Jul-94	24-Nov-94
Puerto Madero	Puerto Madero	1-Feb-94	15-Jun-94

Fuente: SCT. Los Puertos Mexicanos en Cifras (1994-2000).

2.4. La Reforma Portuaria

Con motivo de la crisis de los años ochenta, la Marina Mercante Mexicana llegó a un fuerte rezago en varias de sus áreas fundamentales y la calidad y productividad de los servicios era inferior a los estándares internacionales. El equipamiento y las instalaciones mostraban también atrasos importantes. Existía un bajo dinamismo en los volúmenes transportados vía marítima en relación con el tamaño de la economía y había 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 existían fuertes rigideces laborales, asociadas a la existencia de un único sindicato por puerto.

Además, la globalización de las economías exigía mayores recursos para implementar los cambios que se requerían. El ingreso del GATT en 1986 hizo más notables las ineficiencias portuarias debido a la apertura comercial que conllevaba.

Ante todo ello, se hacía necesaria la descentralización para lograr mayor autonomía, para permitir un desarrollo sostenido en cada puerto, buscando mayor eficiencia y menor burocracia, a la vez de promover la participación de la iniciativa privada y el mejoramiento en la prestación de servicios.

Sin duda la privatización de los puertos en 1994 ha sido exitosa, pero debido a que el riesgo y los compromisos recaen en el operador es necesario adecuar la normatividad que retome los principios básicos de la Reforma Portuaria, para impulsar la eficiencia e inversión en los puertos mexicanos.

Esto con la finalidad de crear conciencia en el Estado del concepto societario que debe privar, es decir, que debe compartir más los riesgos e invertir junto con el operador para apoyar e impulsar la actividad productiva.

Respecto a lo anterior, existe un ensayo de Evelyne Rodríguez Ortega en el cual dice:

“...la administración centralizada de los puertos; la falta de participación privada en los mismos; la situación monopólica de los prestadores de servicios; el tipo de contratación laboral; los excesos de regulación, su obsolescencia y la discrecionalidad de la autoridad en la aplicación; y la fragmentación de la operación portuaria, eran las causas principales que limitaban la posibilidad de dar un servicio integral, con un nivel de competitividad satisfactorio de los puertos nacionales con respecto a los del exterior, y del transporte marítimo respecto de otras alternativas de transporte.

Esto llevó a que los industriales mexicanos prefirieran utilizar los puertos de Long Beach y Houston y traer su carga por ferrocarril o autotransporte, que utilizar los puertos mexicanos.”²⁵

Dentro de la Reforma Portuaria destacan, entre otros, los siguientes objetivos:

- Aumentar la eficiencia y competitividad de los puertos mexicanos.
- Establecer bases que propicien el desarrollo de los puertos.

²⁵ Rodríguez Ortega, Evelyne Eugenia. Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México. ITAM. México, 1999.

Las reformas y adiciones efectuadas por la Cámara de Senadores, fueron dictaminadas favorablemente en Comisiones y en Pleno de la Cámara de Diputados, por lo que en los términos del artículo 72 fracción A, de nuestra Constitución General, recientemente se remitió la iniciativa de Ley al Ejecutivo Federal, para su publicación.

Según se ha manifestado, dicha iniciativa tiene como propósito fundamental, la reactivación de la Marina Mercante Nacional sobre bases competitivas frente a navieras y embarcaciones extranjeras; y específicamente, regular los permisos temporales de navegación de cabotaje; incrementar la flota mercante nacional; y fomentar el empleo de marinos mercantes mexicanos.

Las aportaciones más importantes, que contiene la nueva Ley, son:

- Establece la posibilidad de otorgar a las entidades federativas, competencia administrativa y jurisdiccional en los espejos de aguas interiores, la navegación, el señalamiento y comercio marítimos. Con esta medida, además de desconcentración administrativa, la autoridad marítima podrá dedicar todos sus recursos, a atender el transporte marítimo en sus diversas modalidades, que se efectúa en aguas sometidas a la jurisdicción de México.
- Se actualiza la normatividad relativa a la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante Nacional, estableciendo funciones que incorporarán en este proceso, las instituciones educativas registradas ante Secretaría, en beneficio de la educación náutica que se imparte en nuestro país.
- Se fortalece la figura del Capitán de Puerto, como máxima autoridad marítima frente a Administraciones Portuarias Integrales; a la par de flexibilizar el sistema de despachos de salida de embarcaciones particulares de recreo y deportivas, fomentando

de esa manera el turismo náutico, sin poner en riesgo la seguridad de la vida humana en la mar.

- Se acota la temporalidad en la que las embarcaciones extranjeras podrán realizar navegación de cabotaje, y su permanencia en aguas nacionales.
- Se actualizan las disposiciones aplicables al seguro marítimo, encuadrándose en la normatividad internacional que rige en la materia, dando seguridad y certeza jurídica a las partes, y garantizando el cumplimiento de las obligaciones a cargo de compañías aseguradoras, en beneficio de los asegurados.
- Se retoma la normatividad en materia de comercio marítimo, que había sido derogada de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, sin incluirse en la Ley de Navegación en vigor. En el apartado correspondiente de la iniciativa de ley, se incorporan los INCOTERMS 2000, emitidos por la Cámara de Comercio Internacional, que tienen una gran utilización a nivel mundial, en las operaciones de compraventa de mercancías objeto de comercio exterior, que se realizan por vía marítima.
- Se establece por primera vez en la legislación, un apartado procesal específicamente aplicable al sector marítimo, en que se incluyen la investigación de los accidentes marítimos; embargo de embarcaciones; ejecución de la hipoteca marítima; y reclamación de abordaje.²⁶

²⁶ Chávez, Rodrigo. “Nueva Legislación Marítima”. *Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México*. México, revista bimestral. 2^a. Época. mayo-junio 2006. num. 17, p.6.

Sin embargo, la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que supuestamente serviría para fortalecer y desarrollar la Marina Mercante Nacional, no es otra cosa que la "puntilla" para desaparecer a los marinos mercantes mexicanos y a la flota de transporte del mar del país, debido a la falta de disposiciones legales, como por ejemplo aquellas normas procesales que rijan los juicios que se deriven de prácticas comerciales.

Entre las disposiciones más controvertidas de la iniciativa de Ley, se encuentran:

- Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y que por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública...²⁷
- “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 las embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

²⁷ Ibidem. Ver Artículo 10, inciso e), fracción I. de la iniciativa de Ley.

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 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 Secretaría estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje, de acuerdo con la siguiente relación:

- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y
- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento. Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser revocado en más de siete ocasiones.

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.

De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado. Para la aplicación de esta disposición se considerara que tiene la categoría de naviero la persona o entidad que tiene el control efectivo sobre la embarcación de que se trate.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.²⁸

La política portuaria en México en un futuro inmediato debe tener como visión que el sistema portuario mexicano se constituya en el promotor efectivo del desarrollo de las costas nacionales; que los puertos se transformen en centros de negocios, con la participación activa y equitativa de los sectores público y privado; y que las APIS adquieran una mayor independencia lo cual les permita actuar como empresas mercantiles redituables y competitivas.

Deben funcionar como centros de negocios portuarios que promuevan también el desarrollo regional; que se constituyan en nodos estratégicos que integren los modos de transporte marítimo y terrestre; que incentive la productividad portuaria premiando la eficiencia y que promueva la inversión privada y el libre mercado, sobre bases de eficiencia y eficacia. Lo anterior, sólo se podrá llevar acabo si se modifican la legislación y normatividad en la materia hacia la creación de un Programa de gran visión en los litorales mexicanos, del cual se desprenden los siguientes programas:

²⁸ Ibidem. Ver Artículo 34 de la actual Ley de Navegación.

- El rector del desarrollo costero de los estados.
- El maestro de desarrollo de las APIS.
- Los específicos de cruceros, cabotaje, graneles, contenedores y autos.
- El flujo de carga multimodal y plataforma logísticas.²⁹

No obstante, para alcanzar estos objetivos, es necesario hacer una retrospectiva del sector portuario para conocer el momento en que se encuentra y los rezagos que se tienen para hacerlos más eficientes y eficaces.

Por otra parte, dentro del marco legal, con la aprobación de una nueva legislación y normatividad, se ha modificado tanto la figura del puerto como las actividades que en él se desarrollan, lo cual se plasma en la siguiente normatividad que se circunscribe en la legislación marítima portuaria.

Ley de puertos, 1993. Establece la creación de una administración descentralizada en cada puerto o grupo de puertos de los cuales promueven la participación de la inversión privada en la construcción, operación y prestación de los servicios portuarios.

Fomenta un clima de competencia razonable con la libre entrada de empresas en la operación de terminales y la prestación de los servicios que garanticen las condiciones satisfactorias de calidad, seguridad y permanencia.

Establece los casos de excepción en que deben fijarse regulación, evitando prácticas desleales o monopólicas, así como la simplificación de la regulación portuaria, y una mejor coordinación entre las diferentes autoridades que interactúan en el puerto.

²⁹ González Rul, Ángel. “Reforma Portuaria y pago de contraprestaciones en México”. Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. Febrero-Marzo, 2004. 2ª. Época, núm. 3 y 4. p. 32.

Reglamento de la Ley de Puertos, 1994. Simplifica la regulación en materia portuaria precisando los requisitos de las solicitudes y trámites de concesiones, permisos y autorizaciones.

Favorece el acceso a inversionistas nacionales y extranjeros a las actividades portuarias y a la prestación de servicios, precisando la apertura que establece la ley; y garantiza la competencia en todos los servicios portuarios.

Bajo este marco jurídico, la infraestructura portuaria y terminales se modificaron como se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro 2. Terminales y Muelles Especializados

CONCEPTO	1994	2000	VAR. %
Terminales especializadas de graneles agrícolas	3	8	167
Terminales especializadas de graneles minerales	7	7	71
Terminales para fluidos no petroleros (se incluyen petroquímicos)	5	11	120
Posición de atraque en terminales especializadas para cruceros	6	15	150
Posición de atraque en terminales especializadas de contenedores	7	14	100
Kilómetros de atraque para carga comercial en tráfico de altura (sin incluir petróleo, sal y yeso)	18.5	24.6	6.33

Fuente: Artículo realizado por Ángel González Rul. Revista Intermodal. Pág. 34

Con ello se dieron mejoras en los servicios, ya que al compararse los rendimientos operativos en las terminales especializadas de contenedores, se alcanzaron los estándares internacionales que actualmente se encuentran en alrededor de 25 contenedores por hora grúa, lo que se tradujo en una evolución positiva en el sistema portuario.

2.5. Un Nuevo Modelo de Organización

Desde la década de los noventa se asiste, a la tercera gran transformación estructural en la organización del transporte marítimo y los puertos. Se trata de la proliferación masiva de alianzas estratégicas y, muy especialmente, de la formación de alianzas globales, las cuales emergieron durante la segunda mitad de los noventa.

El primer cambio estructural de la era moderna en esta área lo constituyó la introducción de los buques de vapor en el siglo XIX, el segundo hito fue la invención del contenedor y ahora las alianzas parecen ser un elemento clave para la reestructuración del sector marítimo portuario.³⁰

Durante 1993 y 1994 se estableció un nuevo régimen jurídico con la expedición de las leyes antes mencionadas a la vez que se definió el modelo de organización institucional y se fortaleció la autoridad marítimo portuaria.

El nuevo modelo de organización se apoya en una base que conforma el sector privado, mediante operadores y prestadores de servicios en terminales e instalaciones especializadas, como servicios de maniobras, dragado, pilotaje, servicios de báscula y locomotora, remolque, lanchaje, avituallamiento, amarre de cabos, suministro de combustibles, etc.

³⁰ *Op. Cit.* Martner Peyrelongue, Carlos. Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los Puertos Mexicanos. Sanfandila, Querétaro. SCT, 2001. p. 33.

La manera de participación del capital externo puede ser de dos formas. La primera, hasta por un 49% como accionista en las APIS, para la 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.
- Construcción de empresas para prestar servicios portuarios como maniobras, avituallamiento, recolección de basura, etc.
- Concesión para la administración de terminales, para graneles, contenedores, líquidos, usos múltiples, marinas turísticas o terminales de cruceros.
- Inversiones en zonas de desarrollo portuario, para industrias, almacenes, industrias pesqueras o astilleros.³¹

En el centro de la pirámide se encuentran las Administraciones Portuarias Integrales, las que se encargan principalmente de la administración, mantenimiento y expansión (inversión), planeación estratégica del puerto, promoción de la inversión privada y del fomento de la competencia dentro de los puertos.

La parte superior está constituida por el Gobierno Federal, que ejerce funciones de autoridad, políticas, propiedad de recinto portuario y regulación.

Por otra parte, con la publicación de la Ley de Puertos se perfeccionan las bases de la planificación portuaria en México, con la cual se tienen las

³¹ Elaborado con datos tomados de Transformación del Sistema Portuario Mexicano. SCT. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Agosto de 1999.

herramientas que permiten aprovechar diversos aspectos para desarrollar la operación portuaria, principalmente en aquellos puertos donde se dispone de una administración portuaria integral; tales herramientas son:

- La facultad que guarda el Estado para formular y conducir políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- La obligación, por parte de las APIS de realizar Programas Maestros de Desarrollo que permitan orientar la operación del puerto de manera precisa y llegar a acuerdos con los diversos actores de la comunidad portuaria, con objeto de ordenar y maximizar el aprovechamiento y la aplicación de los recursos; y
- La conformación de los Programas Operativos Anuales, que fungen como instrumento para cumplir con los objetivos, metas y estrategias establecidas en los Programas Maestros.

Las bases del proceso de planificación portuaria nacional se establecen básicamente con cuatro ordenamientos jurídicos:

- La Ley de Puertos;
- El Reglamento de la Ley de Puertos;
- Los títulos de Concesión;
- Tratados y Convenios Internacionales de los que México es parte en materia marítimo portuaria.

Los factores clave que muy posiblemente tendrán que replantearse para los puertos comerciales de México serán los siguientes:

1. Esquema Organizacional.

La autoridad debiera reforzar su papel como instancia normativa y reguladora de prácticas adecuadas para: el desarrollo, la inversión, la comercialización, la productividad, la protección del ambiente, la seguridad y la coordinación con otras instancias involucradas en la gestión portuaria, sin expandirse en tareas de carácter operativo.

En el caso de las APIS, sus consejos de administración debieran reforzarse con consejeros expertos en temas de administración, comercio y transporte y adicionalmente, la estructura organizacional de la administración debiera alinearse de acuerdo con las necesidades y características de cada comunidad portuaria y abarcar todo el control operativo del puerto, incluyendo los servicios marítimos y de inspección.

En todos los casos, la definición de objetivos claros y congruentes con la misión y visión del puerto, sin menoscabo de las de su respectiva organización, sería algo que mejoraría la toma de decisiones así como la evaluación y el seguimiento de la gestión, con lo cual generaría una nueva cultura organizacional.

2. Esquema de Planeación y Desarrollo Portuario.

A pesar de que la legislación portuaria vigente y en los títulos de concesión de las administraciones portuarias integrales está claramente definida la forma y el alcance de los diferentes niveles de planificación para orientar el desarrollo del sistema portuario, en la práctica predominan las decisiones casuísticas, en función de los obstáculos que presenta la gestión del ejercicio del presupuesto oficial, más que aspectos de competitividad y competencial del mercado.

Si un puerto pretende continuar en la industria del transporte, es necesario mandar mensajes claros al mercado sobre las posibilidades y

estrategias reales de cada puerto comercial, con lo cual se trazará la participación de inversión privada o en su defecto, negociar la obtención de fondos públicos y por supuesto gestionar las reservas territoriales para el desarrollo futuro de los puertos y disminuir eventuales conflictos de tenencia o de uso del suelo.

3. Esquemas de Financiamiento.

La necesidad de generar recursos para enfrentar el desarrollo portuario es uno de los aspectos no resueltos bajo el actual modelo de administración, la política es que la inversión privada aporte lo necesario; sin embargo, la infraestructura básica en la mayoría de los puertos del mundo sigue proviniendo de alguna forma de fondos públicos.

La imposibilidad normativa para disponer de los excedentes de ejercicios anuales y la no posibilidad del endeudamiento de las administraciones portuarias, representan limitantes que generan pérdida de competitividad para los puertos de México, por lo que una posible política pública por adoptar sería que, para proyectos de inversión rentables, desde el punto de vista financiero, permitir el endeudamiento del negocio y no del gobierno.

Para ello sería necesario retomar el esquema tarifarlo por el uso de infraestructura de los puertos realizado en 1994, en el cual logró pasar de un esquema tarifario por uso de infraestructura donde existían subsidios entre puertos y al interior de los mismos y cobros uniformes en todo el sistema portuario, a uno flexible que respondiera con mayor racionalidad a centro de costos e ingresos y a las oportunidades del mercado imperante; sin embargo, por cuestiones de control presupuestal que impuso el Gobierno en la segunda parte de la década de los noventa, las tarifas públicas se indexaron y el modelo se desvió de su planteamiento original, registrándose en la actualidad tarifas que discriminan a los puertos con un menor tráfico.

El nuevo modelo de organización del sistema portuario conlleva los siguientes cambios y políticas:

- Se redefine el papel del Estado en la actividad portuaria. Esto es, el Gobierno dejará de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. En el futuro, el papel del Gobierno será exclusivamente normativo y de supervisión.
- Se descentraliza la administración de los puertos. Es decir, cada puertotendrá su propia administración autónoma y así, el sistema portuario mexicano estará conformado por puertos autosuficientes que compitan entre sí.
- Se promueve la participación de los sectores privado y social en todos los renglones de la actividad portuaria, incluyendo el de la propia administración de los puertos.
- Se simplifica la normatividad con el fin de eliminar regulaciones innecesarias y redundantes y se expedirá un nuevo reglamento para facilitar y mejorar la coordinación entre las distintas autoridades que intervienen en los puertos.
- Se eliminan las barreras de entrada, con el propósito de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, en un ambiente altamente competitivo dentro del puerto.
- Se establece un mecanismo, la Comisión Consultiva del Puerto, para que las autoridades estatales y municipales, así como las cámaras regionales y los usuarios, puedan participar en la promoción y desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que

afecten la actividad económica y urbana o el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica.³²

Por su parte, las APIS desempeñarán un papel básicamente administrativo, por lo que estarán habilitadas para celebrar con terceros contratos de cesión parcial de los derechos derivados de su concesión, de modo que sean estos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios. Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitania de puerto, o las de aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerán bajo el control directo del Gobierno.

En cada puerto se establecerá un Comité de Operaciones que conocerá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicio y los usuarios. La API formulará las reglas de operación del puerto, las cuales serán sometidas a la aprobación del Comité. Una vez aprobadas, estas reglas tendrán carácter de obligatorias al ser registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Comité de Operaciones podrá emitir recomendaciones sobre distintos asuntos relacionados con el puerto, tales como:

- Las reglas de operación y horarios del puerto;
- El programa maestro y sus modificaciones;
- La asignación de posiciones de atraque;
- Precios y tarifas;
- Quejas de los usuarios y
- La necesaria coordinación entre todas las partes involucradas en el puerto, de forma tal que éste pueda operar de una manera eficiente.

³² Información tomada de una publicación bimestral de divulgación externa del Instituto Mexicano del Transporte. Julio-Agosto 1995.

Todo esto quizás tenga óptimos resultados si dejase de existir la inevitable burocratización que existe dentro de los puertos hoy en día, esto debido, en gran medida a la intervención de diversas secretarías de Estado, las cuales, como ya se ha dicho, deben estar bajo el control del Gobierno Federal.

Esta intervención ha provocado no sólo la mala administración y operación portuaria sino que además ha incidido en la elevación de los costos portuarios en México, ya que a diferencia de puertos asiáticos, de Europa del norte y del Mediterráneo, en donde el movimiento de un solo contenedor cuesta entre 273 y 448 dólares, en México el movimiento de un contenedor cuesta al rededor de 574 dólares, es decir entre un 20% y un 50% más caro en comparación con otros puertos de mundo, con lo que se coloca fuera de toda competencia ante los mercados internacionales.

CAPÍTULO III
DIAGNÓSTICO GENERAL DEL
TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO GENERAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La problemática actual en lo que al transporte respecta, no sólo marítimo, sino en general, el carretero, aéreo y ferroviario; es sin duda una de las prioridades que deben atenderse, ya que es de suma importancia modernizar dicho sector, pues como se ha venido observando existen muchos rezagos en esta cuestión, lo cual impide que México no cuente con un desarrollo óptimo a nivel nacional y por ende tampoco a nivel internacional.

La Infraestructura de Transporte es un factor imprescindible para el desarrollo socio-económico de una nación, hay que ver tan sólo, según la OCDE, la participación del transporte en el PIB de Francia que fue del 5%, Alemania 6%, Italia 7% y E.U.A. 6% en el año de 1984, es decir, hace ya más de 20 años estos países tenían claro que la infraestructura de transporte en una nación es fundamental para su desarrollo económico.

Por lo que respecta a México, el sector de transportes ocupa el tercer lugar como las principales actividades económicas del país, generadoras de Valor Agregado Bruto, con una tasa de crecimiento en el periodo 93-01 de 3.1% anual según el Instituto Mexicano del Transporte.

Los transportes no sólo se han convertido en el principal punto de contacto con las demás regiones, sino que además son un elemento fundamental para el desarrollo, crecimiento económico y justicia social que tan anhelado. Lo cual significa que la demanda es creciente y necesaria, más aún debido a la apertura comercial que ha tenido México en los últimos años.

Para lograr que dicho sector se fortalezca debe someterse a un proceso de transformación, logrando un desarrollo de largo plazo, por lo que es necesario conservar, modernizar, ampliar, mejorar la calidad, crear competitividad y no olvidar los niveles de seguridad que son tan importantes para dicho fin.

Sin embargo, para lograrlo se necesita de inversión, es por tal que la participación del sector privado en estas cuestiones es importantísima; sin olvidar el sector público, el cual es necesario en lo que se refiere a la creación de leyes más estrictas en cuestiones tales como, la privatización, licitaciones, financiamiento, entre otros elementos.

Aunque, no debe olvidarse, que dicho sector se ha estancado en algunos aspectos, principalmente en su marco normativo e institucional, el cual no responde a las exigencias marcadas por el desarrollo interno que el país demanda y de acuerdo a las demandas agregadas por el sistema global y abierto de mercado que se ha generado en el ámbito internacional.

Por otra parte dentro del anterior Plan Nacional de Desarrollo, México alcanzó niveles importantes, pero insuficientes dentro de la modernización, conservación y ampliación de la infraestructura en el sector del transporte. Dentro de los pocos avances legales que se obtuvieron, está la reforma al artículo 28 Constitucional en donde se da lugar a la participación de particulares en materia de transportes, asimismo los lineamientos generales para la apertura a la inversión privada, principalmente en la Administración Portuaria.¹

Actualmente, México es considerado uno de los países exportadores más importantes del mundo, aunque débil en materia de transportes e infraestructura portuaria. Esto debido a la falta de apoyo por parte del gobierno federal, ya que si se remonta a décadas anteriores, se puede observar que tanto la Marina

¹ Comisión de transportes LVIII Legislatura. Políticas Públicas en material de Transportes. Contribuciones del Poder Legislativo. H. Congreso de la Unión. México, 2001. p. 36.

Mercante como la Industria Naval vivieron su mejor época a principios de los ochenta, haciendo pensar incluso que México maduraba en el tráfico marítimo y sus conexos y, que la Marina Mercante Mexicana, sería considerada con visión a largo plazo, como parte de la economía y del comercio exterior del país.

En ese período, el país tenía 80 millones de habitantes y su comercio exterior se realizaba 92% vía marítima, lo cual demandaba una flota propia y red de astilleros en las costas nacionales, para satisfacer las necesidades de construcción de barcos propios que estimularan el comercio interior y exterior.²

Se generó una demanda de 156 buques de gran calado, entre petroleros, graneleros y carga general; 397 para apoyo a la industria petrolera; y 317 de soporte al servicio marítimo y portuario. Dicha demanda representó un total de 5.3 millones de toneladas de peso muerto (TPM), más de seis veces de los que se tiene actualmente.³

Siguiendo con el mismo esquema, en una reunión con los dirigentes de la Alianza de Marineros Mercantes y Transportistas Campesinos de México, adherida a la Confederación Nacional Campesina (CNC), el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, anunció al respecto que: "México tenía hasta el 31 de diciembre de 1984 una flota mercante de 2,761,949 toneladas de registro bruto (TRB), luego inició su declive, encontrándose actualmente en un estado de involución, ya que después de 20 años, al 31 de diciembre de 2004, apenas se cuenta con 736,241 TRB; es decir, habían salido del pabellón mexicano 2, 025,708 TRB".⁴

² Arellano Chávez, Melchor. "Industria Naval, crónica de un naufragio". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2ª. Época. noviembre-diciembre 2005. núm. 14. p. 24.

³ Ibidem.

⁴ Alianza de Marineros Mercantes y Transportistas Campesinos de México, CNC. Juicio de amparo contra la Ley de Navegación; es una vergüenza para México y apuñala a la Marina Mercante. Secretaría de Prensa y Difusión. México, D.F. 8 de junio de 2006.

En la misma década de los ochenta se inició un programa de fomento a la industria naval, con mecanismos de protección mercantil, que garantizara el desarrollo a largo plazo de la industria; y un programa de construcción dirigido a satisfacer la demanda interna del sector oficial. Asimismo, se diseñó una estrategia orientada a eficientar la industria naval, que buscaba: estimular un número superior de 200 empresas auxiliares agrupadas en 18 ramas económicas; generar empleos calificados; y ahorro de divisas por sustitución de compra y fletamento de barcos en el extranjero.

Lo anterior, implicaba un valor de mercado superior a 5 000 millones de dólares. No obstante, apareció Miguel de la Madrid en escena y canceló todos los apoyos y estímulos, así como la operación de nuevas flotas, quedando la industria con una ejecución inferior al 15% de la demanda prevista y actualmente, no alcanza ni el 0.1%.⁵

A todo esto, un aspecto importante es que, en el año 2000 México movilizó su comercio exterior por 7000 barcos extranjeros que tocaron puertos mexicanos y tan sólo dos naves nacionales, 213,000 vehículos de autotransporte, 32% de ellos con más de 20 años de antigüedad, y un limitado uso de unidades ferroviarias y aéreas de carga, por el rezago en esos rubros. Y aunque en materia de infraestructura, el sector privado reconoce que se ha avanzado, el grado de desarrollo y competitividad internacional que se desea para México, requiere de una inversión que se estima en 400 000 millones de dólares anuales.⁶

Sin duda el transporte marítimo es el medio que ha experimentado mayores cambios tecnológicos y de organización a nivel mundial, como resultado de la evolución e incremento del comercio por mar. Los siguientes hechos lo demuestran:

⁵ Ibidem.

⁶ Comisión de transportes LVIII Legislatura. Políticas Públicas en material de Transportes. Contribuciones del Poder Legislativo. H. Congreso de la Unión. México, 2001. p. 42.

- Por cientos de años se registraron únicamente pequeños incrementos en el tamaño de los barcos. El primer buque tanque, construido en 1886, tenía una capacidad de 3,000 toneladas. En 1976, noventa años más tarde, un buque tanque podía transportar 550,000 toneladas, o 180 veces más. El 90% del incremento en el tamaño de los barcos tuvo lugar a partir de los cincuenta. Los barcos graneleros actualmente operan ofreciendo capacidades del orden de 300,000 toneladas.
- Los barcos destinados al manejo de carga general, compuesta por productos manufacturados, han evolucionado significativamente: de tener una capacidad de almacenaje de 10,000 a 15,000 toneladas de diversos tipos de carga general, como cajas, tambores, sacos, rollos, etc., desplazándose a una velocidad de crucero del orden de 18 kilómetros por hora; ahora pueden transportar hasta 75,000 toneladas en 5,000 contenedores de 20 pies de largo, cruzando el océano a una velocidad promedio de 50 kilómetros por hora.
- En cuanto a su organización, se ha cambiado el concepto de servicio de los barcos de carga general no especializados, que antes ofrecía servicios a varios puertos en su ruta para poder mantener un índice de ocupación razonable, y ahora operan servicios entre dos puertos que concentran carga suficiente para proporcionar los volúmenes necesarios que den un uso casi total a la capacidad del barco especializado.

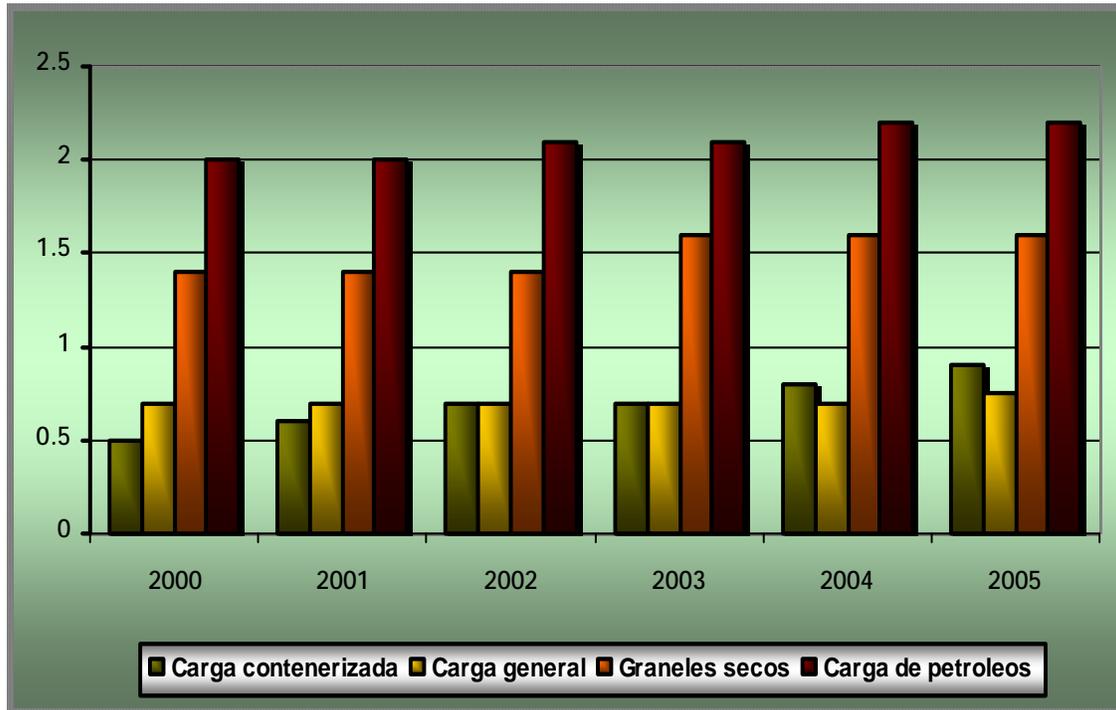
En un futuro inmediato el mundo enfrenta el reto de satisfacer las necesidades de transporte marítimo para abastecer 8 mil millones de personas. En la actualidad ya hay cuellos de botella importantes en el transporte, no obstante la existencia de cerca de 29,000 barcos de diferentes tipos, con capacidad para transportar casi 5 mil millones de toneladas de carga por año,

que constituye, sin duda, la mayor parte de las mercancías y productos movidos en grandes distancias al nivel mundial.⁷

Más aún, la competencia entre los países productores continuará propiciando la incorporación de sistemas de manejo para la carga general que aseguren economías de escala favorables a la posición competitiva de dichos países en los mercados internacionales, con lo que el movimiento de contenedores y sistemas de transporte de alta eficiencia observará también una tendencia creciente.

En la gráfica siguiente se presenta la evolución observada entre el período 2000-2005 por grandes grupos de cargas.

Gráfica 1. Tráfico Marítimo 2000-2005
(Millones de toneladas cargadas)



Fuente: DRI/Mc Graw-Hill. World Sea Trade Service.

⁷ López Gutiérrez, Héctor. Operación Administración y Planeación Portuarias. AMIP. 1ª Edición. México, 1999.p.25-26.

Es por tal motivo que es necesario impulsar sistemas multimodales de transporte y contar con servicios integrales basados en economías de escala que adquieren mayor relevancia ante la conformación de regiones económicas en América, Europa y Asia.

Se necesita una modernización integral en todos los sectores de transporte cuyas características fortalezcan la integridad física, tanto de personas como de los bienes y vehículos, para mejorar las condiciones de seguridad de los servicios de transporte para la prevención de accidentes y también reducir la incidencia de hechos ilícitos en las vías generales de comunicación.

Es por eso que a continuación se presenta, de manera muy general, la eficacia que representa contar con un sistema de transportes que impulsen el desarrollo económico del país.

3.1. Los Sistemas de Transporte

El intenso proceso de cambio del comercio mundial ha incorporado modificaciones estructurales en los sistemas utilizados para la distribución de productos terminados en los distintos mercados mundiales. Tales modificaciones han implicado, fundamentalmente, una vinculación eficiente, frecuente y oportuna, entre el barco y el transporte terrestre, principalmente el ferrocarril.

La especialización y rapidez de los barcos que transportan contenedores llevan asociados altos costos, que obligan a una utilización intensiva de ellos, reduciendo, en consecuencia, sus períodos de permanencia en los puertos, pero asegurando, al propio tiempo, que en estos períodos se desocupen y ocupen a su máxima capacidad. La responsabilidad de ello corresponde al transporte

terrestre, que desaloja del puerto las mercancías descargadas y lleva a él las que serán cargadas.

Este proceso de intercambio ha demandado la eliminación gradual de las barreras aduanales, la rápida generación de información relacionada con el origen y destino de las cargas transportadas, y notables mejoras en la infraestructura de comunicaciones y transportes. La exigencia de lograr economías de escala ha motivado incrementos en la capacidad del transporte marítimo y ferroviario.

Los sistemas de transporte internacional, entendidos como la combinación de los nodos marítimo y terrestre, han observado cambios estructurales que pueden resumirse en la siguiente forma:

- La eliminación gradual de las barreras de comercio, la rápida generación de información relacionada con el comportamiento de los mercados y las notables mejoras en la infraestructura de comunicaciones y transportes, han dado gran movilidad y flexibilidad a los cambios de los flujos de comercio.
- Las modificaciones estructurales en las políticas económicas de numerosos países, de reducir importaciones para incrementar sus exportaciones, han desembocado en aumentos significativos de competencia en los mercados internacionales.
- La búsqueda de economías de escala es continua, incrementando la capacidad del transporte marítimo y ferroviario de contenedores, no obstante el riesgo creciente de alcanzar el punto en que ello conduzca a la reducción de beneficios.

- Los avances en sofisticados sistemas de logística y distribución han propiciado un marcado desarrollo en el intercambio internacional de cargas de alto valor, todo ello sustentado en servicios integrados de transporte tierra-mar que simplifican y hacen más rápido, seguro y eficiente el proceso de distribución, como son la entrega desde la puerta del productor a la puerta del consumidor o, inclusive, de almacén a almacén.

- Las innovaciones tecnológicas basadas en la mecanización, automatización y avanzados sistemas computarizados de comunicación.⁸

Y por esta razón es que, una parte fundamental dentro de este proceso de modernización sin duda alguna es el transporte, ya que de su eficiencia depende, en gran medida, que la producción del país logre llegar con oportunidad y bajo costo a los mercados extranjeros.

Así como también, habrá que poner especial atención en las tendencias mundiales de desarrollo que están haciendo del transporte una palanca cada vez más importante para generar crecimiento económico y social, ya que actualmente nos encontramos en la generación de más y mejor infraestructura de transporte, indispensable para que cualquier nación sea más eficiente, eleve su competitividad y aproveche las ventajas de la globalización.

Para lograr estos objetivos, México requiere optimizar el uso de la infraestructura de transporte con la que dispone, y con ello, hacer frente a los retos de crecimiento que tiene por delante.

⁸ Tapia Guerrero, Luis Arturo. Desregulación laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la Marina Mercante Nacional. Cuaderno de trabajo 24. Secretaria del Trabajo y Previsión Social (STPS). IMP. p. 32-33.

Hoy por hoy, México se encuentra en constante decadencia, en términos de competitividad, ya que según estimaciones del World Economic Forum, México ocupó el lugar 55 en el Reporte Global de Competitividad en el año 2005, es decir 22 lugares más abajo que hace una década.⁹

Es por ello que se requiere impulsar aquellas estrategias que permitan aprovechar las ventajas comparativas y generar las ventajas competitivas necesarias, para instrumentar un sistema de redes de diversos modos de transporte y logística para el traslado de bienes y personas, capaces de hallar aquel segmento de la demanda en el cual son más eficientes y representen la alternativa de menor costo, proporcionando servicios de calidad a los usuarios con un enfoque intermodal, eficiente, seguro, integrado y competitivo.

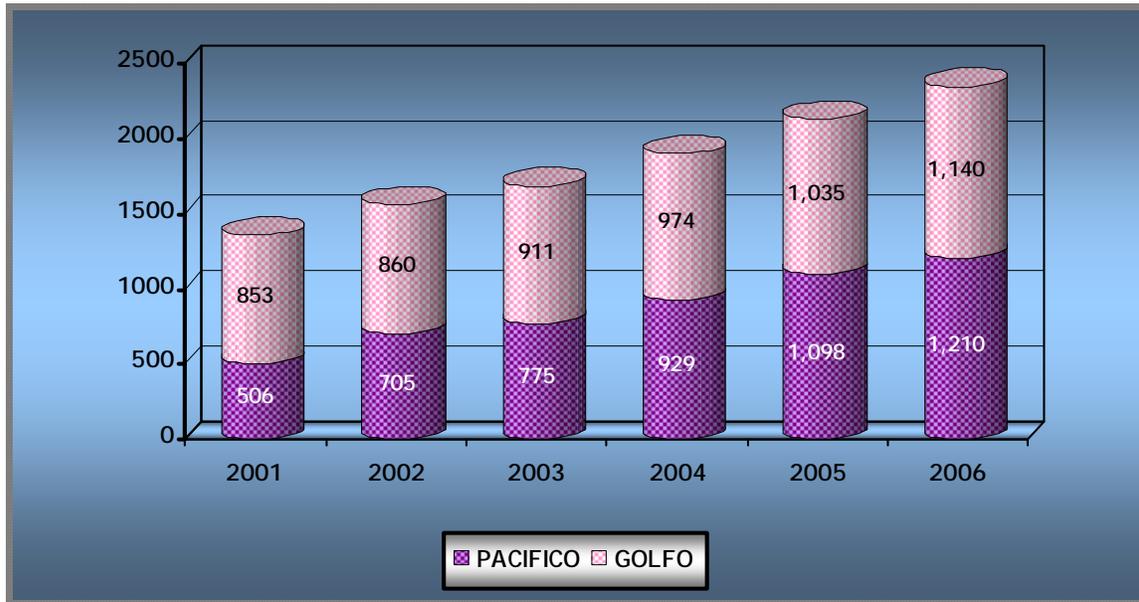
3.2. Visión General del Transporte Marítimo

El Comercio Exterior, como se ha visto, es de suma importancia para México, por lo que es menester contar con una infraestructura adecuada y más aún medios de transporte necesarios para mover la carga de mercancías tanto de importación como de exportación.

Para darnos una idea acerca de la situación por la cual atraviesa el comercio exterior de México en los principales puertos del pacífico se presenta a continuación una gráfica, la cual refleja los movimientos de cargas en tiempos recientes.

⁹ García Cano, Juan José Erazo. “Transporte Intermodal, elemento clave para elevar la competitividad”. Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2ª. Época. mayo-junio 2006. núm. 17, p.38.

Gráfica 2. Movimiento Portuario de Contenedores
(Miles de TEUS)



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

En el 2005 se movieron más de 283 millones de toneladas en los puertos mexicanos. En el litoral del Pacífico, los puertos que manejan mayor volumen son: Lázaro Cárdenas, Michoacán; Manzanillo, Colima y Salina Cruz, Oaxaca.

Cuadro 1. Movimiento de carga en puertos del Pacífico, 2000-2005

PUERTOS DEL PACÍFICO	MOVIMIENTO DE CARGA (TONELADAS)	
	2000	2005
Acapulco, Guerrero	541,523	460,993
El Sauzal, Baja California	528,784	390,416
Ensenada, Baja California	1,569,690	2,962,437
Guaymas, Sonora	3,954,295	3,036,196

Diagnóstico General del Transporte Marítimo

Continuación...

Guerrero Negro, Baja California Sur	7,391,079	7,215,818
Isla Cedros, Baja California	14,842,987	14,459,696
Isla San Marcos, Baja California Sur	2,118,100	1,671,920
La Paz, Baja California Sur	1,738,403	1,616,750
Lázaro Cárdenas, Michoacán	18,084,113	17,417,169
Manzanillo, Colima	11,978,238	16,604,964
Mazatlán, Sinaloa	2,275,707	2,979,666
Pichilingue, Baja California Sur	720,538	1,653,250
Puerto Libertad, Sonora	0	882,547
Puerto Madero, Chiapas	35,383	9,013
Puerto Vallarta, Jalisco	0	0
Rosarito, Baja California	2,827,412	2,488,682
Salina Cruz, Oaxaca	16,828,835	16,408,306
San Carlos, Baja California Sur	95,067	154,689
San Juan de la Costa, Baja California Sur	1,163,317	0
Santa María, Baja California Sur	805,459	1,081,325
Santa Rosalía, Baja California Sur	70,944	20,948
Topolobampo, Sinaloa	4,047,781	4,555,106
Total	91,617,655	96,069,891

Fuente: SCT. Información extraída del SIE.

Con respecto a lo anterior, es inevitable analizar la situación tan alarmante que se presenta en la inexistente flota mercante mexicana, como puede ser posible que habiendo registros tan elevados de tráfico marítimo en los últimos años y teniendo por hecho que el comercio exterior vía marítima es la puerta de entrada al crecimiento de la economía del país, aún no se haga algo para incentivar este sector tan importante y primordial hoy en día.

Es sabido que, aunque el cabotaje esta reservado por la Ley de Navegación a los nacionales, esto al parecer no se aplica en México, ya que actualmente es manejado en un 78 % por buques de otros países.

Por su parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes informó que México en 2003, movió 682 millones de toneladas de carga diversa por vía marítima, por lo cual pagó a buques y empresas aseguradoras extranjeras la suma de alrededor de 30 mil millones de dólares, además de los 3,050 millones de dólares que captó la limitada flota mercante nacional y las compañías aseguradoras marítimas, según información proporcionada por los expertos en el manejo de la balanza de pagos, renglón de invisibles.¹⁰

Cuadro 2. Gastos del Gobierno en el Transporte según Modo

(Millones de USD)

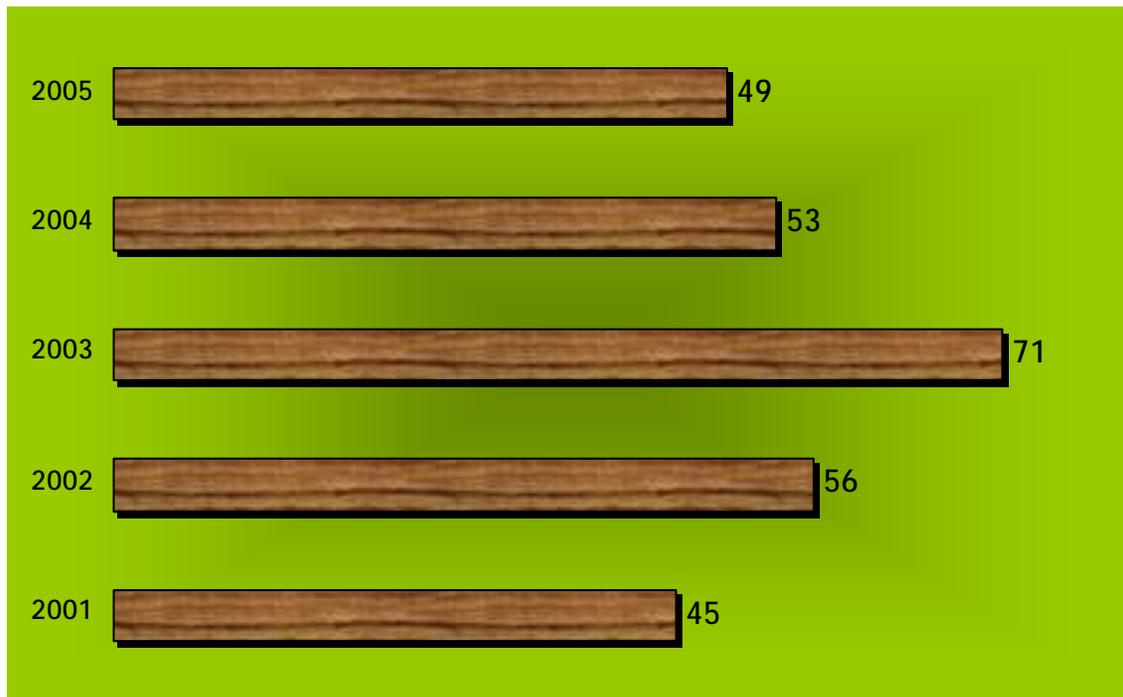
JERARQUÍA	2000	2001	2002	2003	2004
Transporte aéreo	256.7	260.7	271	256.4	267.7
Transporte por agua	193.9	222.3	227.5	239.2	239.9
Transporte ferroviario	567.5	620.9	571.7	524.5	553.4
Transporte carretero	699.9	795.6	918.5	827	861.2

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional y Estadísticas Económicas. *Sistema de Cuentas Nacionales de México. (Aguascalientes, Ags. varias ediciones).*

¹⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. México, 2000. p. 8.

También, para el 2006, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes informó al respecto, los nuevos buques abanderados como mexicanos, en donde se refleja una disminución considerablemente preocupante, ya que como se observa en la gráfica 3, el número de buques abanderados mexicanos del 2003 al 2005 disminuye las expectativas de crecimiento, es por tal motivo que debe pensarse en buscar la creación de fondos que ayuden al desarrollo de nuestra Marina Mercante, así como también revisar de manera exhaustiva la legislación marítimo-portuaria, ya que representa una limitante para el crecimiento acelerado del país en este sentido.

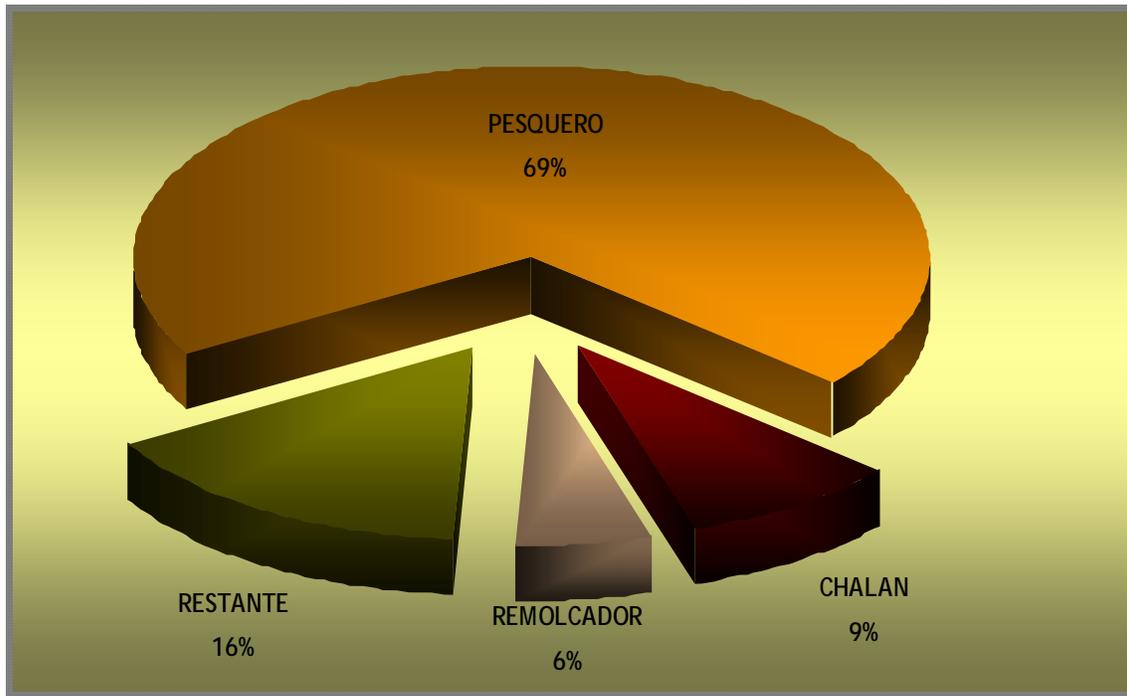
Gráfica 3. Nuevos Buques Abanderados Mexicanos



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. e-mar, 2006. p. 14.

De los cuales, el 69.6% son pesqueros, el 9.1% chalanes, el 5.6% remolcadores y el 15.7% son gaseros, azufreros, de pasaje, transbordadores, de draga, abastecedores, buques tanque, de productos químicos, de investigación, entre otros.

Gráfica 4. Distribución porcentual de la Flota Mercante Mexicana



FUENTE: Sector de Comunicaciones y Transportes. Anuario Estadístico, 2006. p. 102.

Actualmente no existen embarcaciones de bandera mexicana que realicen tráfico de cabotaje. La navegación de cabotaje es prácticamente concedida a las embarcaciones de bandera extranjera, debido, precisamente, a que no se cuenta con una Marina Mercante sólida que pueda llevar a cabo esta actividad. Por lo que ésta es una razón más por la cual debe fomentarse el desarrollo de esta industria para que empresarios mexicanos inviertan en este sector tan primordial y de seguridad nacional.

Como ya se ha mencionado anteriormente, “La Flota Mercante Mexicana, en buques de más de 1000 TRB representa apenas el 0.1 % en el ámbito mundial; ocupando el lugar 45 de 48 países; sus buques tienen 25 años, lo cual es sub-estándar; es decir, esta fuera de la normatividad internacional establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI)”.¹¹

¹¹ Alianza de Marineros Mercantes y Transportistas Campesinos de México, CNC. Juicio de amparo contra la Ley de Navegación; es una vergüenza para México y apuñala a la Marina Mercante. Secretaría de Prensa y Difusión. México, D.F. 8 de junio de 2006.

Cuadro 3. Flota Mercante Mundial

(Millones de GT - Edad media años)

AÑO	PETROLEROS	GRANELEROS	OTROS	TOTAL	EDAD
2000	155,429	161,186	241,439	558,054	20
2001	156,068	168,000	250,483	574,551	20
2002	154,559	169,954	261,070	585,583	22
2003	159,273	173,071	272,874	605,218	21
2004	165,345	181,444	286,532	633,321	22
2005	174,467	193,213	307,436	675,116	22

Fuente: Lloyd's Register of Shipping. Datos a 30 de Junio de cada año. (Statistics Tables)

“En México, el sector marítimo mercante está en una crisis muy importante no hay embarcaciones y las actividades comerciales son otorgadas a los extranjeros. México gasta alrededor de 14 mil millones de dólares anualmente en fletes marítimos, en la producción de petróleo del país, donde no se mueven embarcaciones mexicanas”, comentó el Secretario Técnico de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, Mario Augusto Chichitz.¹²

Luego entonces, es necesario desarrollar políticas y planes, es necesario transformar y mejorar permanentemente la infraestructura que genera en forma dinámica en relación con la construcción, modernización y conservación de la misma infraestructura.

Transformar al sector de transportes parece ser una tarea de gran importancia para el actual gobierno, elaborar una política de modernización presenta una gran dificultad puesto que los avances que hay al interior de los sistemas de transporte están determinados por la falta de organización, falta de productividad, bajos niveles de servicio y calidad en los diversos sistemas de

¹² Nieto, Giovanni. “México vuelve a la mar”. *Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México*. México, revista bimestral. 2ª. Época. mayo-junio 2006. núm. 17. p. 16.

transportes. De la misma manera se debe avanzar en ciertos puntos que son referencia para mantener un nivel de infraestructura de transportes aceptable, por el cual se dé una mayor productividad de este sector al interior del país.

Por otra parte la globalización y la liberalización de los intercambios de bienes, servicios y capitales, que amplía considerablemente la dimensión de los mercados, se ha venido acelerando desde los años 80, con el proceso de desreglamentación así como con la internacionalización y la privatización de empresas.

Paralelamente, se ha reforzado la regionalización a escala mundial. Así, los intercambios comerciales aumentan más rápidamente al interior de las grandes zonas económicas (América del Norte, Europa Occidental, Sudeste de Asia, América del Sur) que entre ellas. Esas asociaciones se institucionalizan (TLC, Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México; APEC, Organización para la Cooperación Económica Asia Pacífico; ASEAN, Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático y MERCOSUR, Mercado Común del Sur) siguiendo el ejemplo del mercado único de la Unión Europea, que se empeña en suprimir las últimas fronteras económicas.

Los transportes han estimulado el crecimiento económico mediante interacciones complejas, y el transporte de pasajeros y de mercancías por carretera está directamente implicado en el proceso de liberalización y de desregulación. Dicho transporte puede evolucionar ahora en espacios geográficos mucho más vasto, y la acción de las fuerzas del mercado y de la competencia aumenta la calidad de sus servicios, su eficacia y su capacidad de innovación. Ese proceso de liberalización y desregulación incita a los transportistas a realzar sus ventajas, a desarrollar sus prestaciones de tipo logístico y a celebrar alianzas estratégicas.

Algo que no se debe dejar atrás debido a la gran relevancia que significa para el desarrollo del tema es que, los flujos de mercancías que circulan a través de las costas del país empiezan a mostrar gran dinamismo, principalmente en el litoral del Pacífico. Esto ha sido posible, en buena medida, debido a la reciente modernización portuaria que ha propiciado mejoras en la operación y en la infraestructura de las terminales marítimas. Sin embargo, el incremento y la diversificación de los flujos de comercio exterior plantea nuevas necesidades, nuevos roles y nuevos problemas para alcanzar el desarrollo sostenido de los puertos. Uno de los problemas centrales consiste en establecer una vinculación efectiva del litoral con las regiones interiores, donde se localizan los principales centros de producción, distribución y consumo del país. Por tal razón, se debe abocar no sólo a la idea del transporte marítimo, sino también a la idea de realizar un análisis sobre la integración modal y las conexiones de los principales puertos del Pacífico mexicano con las regiones del interior del país.

Los puertos en cuestión son: Ensenada, en Baja California; Guaymas, en Sonora; Topolobampo, en Sinaloa; Manzanillo, en Colima; Lázaro Cárdenas, en Michoacán y Salina Cruz, en Oaxaca. Ellos concentran más del 90 por ciento del valor de los flujos internacionales de mercancías en el litoral.¹³

El desarrollo explosivo del transporte multimodal a nivel mundial se ha traducido en un importante crecimiento de la industria de los contenedores. Las necesidades de movilización de carga general y cargas específicas han demandado, en los últimos años, una gama de servicios complementarios y, sobre todo, la fabricación de un mayor y más diversificado tipo de contenedores para atender las solicitudes de navieros y arrendatarios.

El problema marcado al interior de este sistema de transporte define la posición del país ante la necesidad de aprovechar la situación actual y definir las posibles soluciones a esta situación. El sistema de transporte multimodal, por lo

¹³ Instituto Mexicano del Transporte. Flujos Comerciales e Integración de los sistemas de transporte en puertos del Pacífico. Publicación bimestral de divulgación externa. Núm. 41. julio-agosto 1998.

tanto necesita: enfatizar los servicios de puerto a puerto mediante la coordinación de las diversas empresas que prestan su servicio al sistema, integrando un sistema ferroviario, aeropuertos, autotransporte federal sin olvidar, claro está, la vía marítima; generar mayor conciencia y participación con respecto a este sistema de transporte; por lo que para esto debe contarse, primeramente, con una legislación actualizada en la materia, asimismo, revisar la normatividad en materia de los procedimientos para el cobro de las garantías a favor de los particulares, además de buscar beneficios en cuanto a los costos de almacenaje, rodamiento y otros servicios que se presentan al interior del servicio, concluyendo en una mayor demanda del servicio y finalmente, revisar los proyectos y programas encaminados a revisar los mecanismos de inversión neutra y estímulos fiscales a la industria.

Cabe mencionar, en lo que a la infraestructura del transporte marítimo se refiere, algunos puntos a considerar, como son:

- Que debe mejorarse la administración que se maneja al interior de los puertos, terminales o instalaciones y lograr los recursos financieros para dar mantenimiento y mayor operación a la infraestructura actual;
- La promoción en el ámbito municipal, estatal y nacional de todos los beneficios que ofrecen los puertos e instalaciones marítimas del país;
- Integrar las políticas de PEMEX en los proyectos de desarrollo portuario en sus diversos ámbitos, ya sean pesquero, turístico, industrial y comercial;
- La operación de limpia y dragado que es determinante para un óptimo nivel de operación en las diferentes terminales y puertos del país;
- El determinar que los puertos son un importante medio dentro del sistema de transporte multimodal y dar mayor importancia a

este sistema en el tráfico de mercancías al exterior, principalmente a derivados del petróleo;

- Definir las zonas de especificación industrial, las que son de carácter comercial y de servicios, incluyéndolas en los programas de desarrollo marítimo; y
- Procurar una mayor participación de los estados de los municipios en los consejos de las administraciones portuarias y así, orientar los planteamientos, inversiones y sus políticas de crecimiento, conforme a los programas de desarrollo del gobierno estatal, asimismo buscar la oportunidad de crear una Marina Mercante fuerte y competitiva.

3.3. Objetivos del Sector de Transporte Marítimo

Algunos de los objetivos planteados en el sector de transporte marítimo y puertos son los siguientes:

- Crear una comisión de administraciones portuarias integrales con la visión de concentrar en ella un registro que cuente con los datos específicos fiscales y operativos de cada una de las APIS, con la finalidad de evitar la creación de monopolios al interior del sector.
- Modificar la Ley de Navegación y su reglamento a fin de definir costos, tiempo de tránsito y las mejores opciones para apoyar al comercio exterior y las actividades correspondientes a la Marina Mercante.
- Un nuevo marco legal que prometa la desregulación del sistema, la captación ágil y flexible de los procesos operativos de las autoridades, así como la operación de las empresas involucradas en la actividad portuaria.

- Construir un modelo de desarrollo de la Marina Mercante, a fin de fomentar el crecimiento óptimo de nuestro sistema de transporte para garantizar una participación más activa y dinámica en el comercio exterior. De la misma forma, buscar la integración de buques comerciales nacionales en las nuevas políticas globales e internacionales.

- Impedir que la autoridad tenga injerencia en la administración de la API, para que no tenga dos atribuciones que impidan el desarrollo, por ser juez y parte.¹⁴

Contar con los servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros, con la calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país y reforzar las medidas para la prevención de la contaminación de los puertos; buscar la mayor competitividad de los servicios marítimos y portuarios que existen en el país y conectarlos al dinamismo de la economía global; contar con la infraestructura y servicios modernos, con la calidad y precios competitivos para atender eficientemente el manejo de carga, a la industria de cruceros turísticos, y enlazar de manera más apropiada a los puertos con otros modos de transporte; continuar con el proceso de transformación del sistema portuario iniciado en el año de 1993, con el fin de continuar con el impulso de crecimiento de la economía y el comercio exterior.

3.4. Estrategias del Sector de Transporte Marítimo

Como se ha visto, el sector de transportes ha venido siendo parte importante dentro del desarrollo y crecimiento del país en el ámbito económico, ya que cada día México se encuentra más envuelto en este proceso de globalización, aunque cabe mencionar que está muy por debajo de los altos niveles de competencia

¹⁴ Comisión de transportes LVIII Legislatura. Políticas Públicas en material de Transportes. Contribuciones del Poder Legislativo. H. Congreso de la Unión. México, 2001. p.152-153.

con los demás mercados internacionales, debido a la falta de infraestructura en los puertos y principalmente en las embarcaciones, ya que, como bien se sabe, no se cuenta con una flota de altura y el cabotaje, en su mayoría, esta siendo manejado por buques extranjeros.

Como puede observarse, esta globalización de la economía mundial ha transformado principalmente a los sectores transportistas y portuario, misma que ha obligado a los sistemas de transporte en México a integrarse para competir con éxito en el comercio internacional.

Es por tal motivo que la estrategia a seguir es la de modernizar y ampliar los servicios de transporte público que atienda la demanda ciudadana, es también importante renovar los parques de maquinarias y vehicular para cumplir eficientemente los programas de caminos y carreteras, es imprescindible realizar un inventario y promover acciones para su reconstrucción, conservación y/o ampliación y así lograr un crecimiento económico.

Por otra parte, en los puertos del mundo se han ampliado las instalaciones, equipos y estructuras a tal grado que se han convertido en grandes centros de acopio y transferencia de cargas HUB's. En este sentido, el ex presidente de la Comisión de Transporte de Concamín, Francisco López Barredo, insistió en que los puertos efectúan cuantiosas inversiones para enfrentar las nuevas necesidades y colocarse dentro de más importantes centros de carga mundiales.¹⁵

Al hacer un recuento de lo que se realiza en los principales países del mundo vemos que, Estados Unidos, el principal socio comercial de México, ha invertido cuantiosas sumas en modernizar terminales de ferrocarriles intermodales y en mejorar sus puertos. Asimismo, Washington da prioridad a los

¹⁵ Yong, Gerardo. "Los puertos nacionales en pos del intermodal". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. Año. 1. núm. 8. México, mayo 2000. p. 28.

proyectos relacionados con esta actividad como el de duplicar la capacidad de la terminal de contenedores del puerto de Houston, que actualmente es de aproximadamente un millón de contenedores por año. En lo que se refiere a Europa las inversiones están dirigidas a mejorar la infraestructura, principalmente, de ferrocarriles para responder a las crecientes necesidades de distribución intercontinental. En Asia, Hong Kong y Singapur han destinado grandes inversiones para fortalecer sus instalaciones, al igual que otros puertos importantes de la región, sin embargo, la estrategia de China se concentra en reorganizar y mejorar la infraestructura existente y limita la ampliación de nuevos puertos.¹⁶

En cuanto a esto, se sugiere a las autoridades federales que deban instrumentar políticas transportistas ágiles que permitan enfrentar los retos de la globalización, en igualdad de circunstancias frente a los competidores del extranjero, ya que hay que mencionar que México es uno de los mercados más abiertos del mundo y que forma parte de las corrientes más importantes de inversión tecnológica y comercial a escala mundial.

Como bien se sabe, los puertos de altura, la red de carreteras, el sistema ferroviario y los aeropuertos internacionales, son medios estratégicos, ventanas hacia el mercado global, por lo que, es prioritario desarrollar la infraestructura de transportes seguros y eficientes, para establecer bases sólidas que impulsen un desarrollo económico integral, diversificado y sustentable en el largo plazo.

La visión estratégica del desarrollo presenta tres aspectos básicos:

Primero, recuperar la seguridad pública que tanto afecta la convivencia social e inhibe el desarrollo de las actividades productivas.

¹⁶ Ibidem. p. 30.

Segundo, promover un desarrollo económico con capacidad para generar nuevos empleos y mayores ingresos para la población.

Tercero, ejercer una nueva forma de gobierno, que sea eficaz en sus acciones y tenga un contacto permanente con la población.

Sin embargo, para fortalecer el sistema de transportes en México, es necesario tomar en cuenta las siguientes estrategias:

- Desarrollar alianzas estratégicas entre terminales ferrocarriles, autotransportistas, transporte aéreo y naviero con el propósito de establecer cadenas de transporte y servicios integrados para conservar y atraer mayores volúmenes de carga a los puertos mexicanos.
- Promover el desarrollo de puentes *land bridges* entre los puertos nacionales del Golfo de México con los del Pacífico.
- Mejorar la coordinación en la operación de los distintos ferrocarriles, estableciendo reglas claras y precisas, principalmente en los tráficos interlineales y en el intercambio de equipo.
- Establecer un esquema de estructura en la privatización de administraciones portuarias en el que participen el gobierno federal y regional conjuntamente con grupos de socios estratégicos mexicanos o extranjeros que aporten tecnología e inversionistas que estén interesados en impulsar el desarrollo de las actividades portuarias.
- Impulsar el servicio del cabotaje proporcionado por las navieras mexicanas.¹⁷

¹⁷ Ibidem.

Además de estos puntos es necesario tomar en cuenta algunas otras estrategias a llevar a cabo en materia marítimo-portuaria, como son:

- Establecer en la Ley de Puertos, el carácter de interés público que tiene el pilotaje, de manera que la prestación y regulación de este servicio corresponda solamente a la SCT, separándolo de los demás servicios portuarios y del régimen mercantil. De esta manera los servicios portuarios no se verán afectados por los servicios mercantiles y de lucro.

- Es importante precisar que la operación del servicio de pilotaje debe contar con autonomía técnica al depender directamente de la autoridad marítima, sin ser afectado por los servicios de carácter mercantil que en función ejercen las APIS.

- Buscar la revisión óptima de la Ley de Navegación y su reglamento.

- Un punto importante será, la educación náutica que debe continuar siendo impartida y regulada por el Estado, conforme a la normatividad internacional, de manera que pueda ser aprovechada en un futuro la infraestructura con que cuenta el país.¹⁸

3.5. Acciones a seguir dentro del sector del Transporte Marítimo

Una vez cubiertas las necesidades de infraestructura se deben señalar las líneas de acción a seguir para orientar una conexión entre la infraestructura de los diferentes sistemas de transporte con el desarrollo del país. Esta conexión integra al desarrollo a prestadores de servicios tanto como a la iniciativa privada; poniendo como punto referencial las facultades de los ciudadanos como entes reguladores por medio de los cuales se deriva la necesidad de establecer

¹⁸ Ibidem. p. 155-157.

políticas integrales para un sano desarrollo de los diversos sistemas de transporte.

Con la necesidad de una política sana encaminada al desarrollo integral del sector de transporte será necesario que la nueva administración corresponda a la variable de siempre, la inoperancia, la ineficiencia y la ineficacia de gobiernos anteriores. Éste es un precepto por el cual se ha luchado años anteriores, el contar con un régimen que nos permita trabajar dentro del margen de la ley, la cual estará definida sobre la base del desarrollo mismo.

En este sentido, el país cuenta con fundamentos económicos poco sanos, la falsa modernización del Estado ha dejado altos grados de subdesarrollo y de marginación a los principales sistemas de desarrollo, y la totalidad de los sectores no han sido la excepción; para esta nueva administración es prudente el buscar solución al endeudamiento público, el hacer uso de un buen sistema de cambio que propicie la flexibilidad de cambio frente a la moneda, que haya una diversificación de productos que puedan competir y tener una colocación con calidad en un mercado internacional.

La presencia del Estado en el desarrollo del sector de transportes debe realizarse en el margen de la modernización y la obtención de más y mejor infraestructura en materia de red carretera, ferrocarriles, autotransporte federal, aeropuertos, transporte marítimo, transporte multimodal y seguridad, con la intención de fortalecer la actividad económica nacional.

La demanda general es desarrollar y consolidar la infraestructura de transportes seguros y eficientes, para establecer bases sólidas que impulsen un desarrollo económico integral, diversificado y sustentable en el largo plazo.

Algunas de las acciones a seguir por parte del sector de transporte marítimo y puertos son las siguientes:

- La creación de una entidad que se encargue de coordinar a todas las autoridades que intervienen en la actividad marítima portuaria, será fundamental para el manejo y operación de los puertos.
- Con la finalidad de abatir los costos, tiempos de tránsito y sobre todo, apoyar el comercio exterior mexicano, se requiere que se modifiquen la Ley de Navegación y su Reglamento, con la finalidad de que se pueda dar el trasbordo de contenedores con mercancías de importación o exportación en puertos nacionales.
- Con el objeto de dar mayor certeza jurídica a los Agentes Navieros y su Reglamento, una opción viable es que exista una legislación nacional como en otras partes del mundo, que sea el sustento legal que evite un estado de indefensión cuando las líneas extranjeras deciden dar de forma unilateral por terminado el Contrato de Agenciamiento.
- Con la finalidad de que exista una profunda desregulación y una única revisión de las mercancías en los puertos, es necesario implementar el establecimiento de un portal virtual que permita agilizar los procesos operativos de las autoridades y empresas involucradas en la operación portuaria, mediante el intercambio electrónico de información entre las aduanas, capitanías de puerto, agentes aduanales, navieros, APIS, transportistas y otras dependencias gubernamentales, para lograr que nuestros puertos y aduanas sean un destino atractivo y productivo para los empresarios e industriales internacionales.
- Buscar la modificación De la Ley de Navegación, así como su Reglamento, para provocar una real y efectiva competencia en el servicio de pilotaje, para que de esta forma se evite el monopolio que presenta actualmente este servicio.

- En los puertos mexicanos es necesario que exista más de un prestador de servicios de remolque para que se pueda dar una libre competencia, así como el que se haga una revisión de los criterios para la prestación del servicio de remolque, para que éstos sean acordes a la particularidad de cada puerto; así como a las innovaciones tecnológicas de los buques.¹⁹

No cabe duda que los transportes son el punto de contacto con las regiones y el mundo, un elemento fundamental para alcanzar el desarrollo y justicia social tan anhelada.

Este sector es vital para el desarrollo integral del país, ya que permite combatir el aislamiento y otorgar el acceso a la población a muchos servicios básicos como educación, salud, electricidad, agua potable, drenaje, entre otros, lo que se traduce en progreso.

México necesita avanzar en este punto, para ello necesita de la inversión, por eso es indispensable la participación del sector privado en esta materia, al igual que de la rectoría del sector público para crear leyes más específicas en cuestiones como la privatización, licitaciones, financiamiento, etc. Es imperativo contar con un Estado fuerte que regule estas acciones y que encabece el desarrollo nacional.

A todo esto se debe trabajar sobre un mismo criterio: el fortalecimiento de esquemas de productividad que definan la capacidad del trabajo de los mexicanos con el propósito de lograr los resultados esperados de manera eficaz y sustancial; mediante la constitución de una fisonomía fiscal sana, definida por la inversión privada y una buena gestión pública encaminada a la promoción, fomento y concertación en materia del transporte. En general, los esquemas de

¹⁹ Ibidem. p. 164-165.

modernización y desarrollo significan nuevos esquemas de modernización del Estado mexicano.

Por otra parte, la infraestructura para el transporte constituye uno de los principales activos de la sociedad mexicana, por eso su desarrollo y buen estado dependen del movimiento de bienes, de personas eficientes y de la seguridad. La economía, los servicios básicos, la cultura, la recreación están sujetos, en buena medida, a los servicios adecuados de transporte, los cuales sólo se obtienen si se cuenta con una buena infraestructura.

Para concretar los planes de infraestructura en el sistema de transportes es imprescindible especificar las funciones que tendrán cada uno de los tres niveles de gobierno, así como aquellos sectores que estén involucrados en esta tarea. Este hecho es muy importante ya que permitirá determinar la distribución equitativa del trabajo en las obras que se planean, como son: construcción, conservación y operación. Esto impedirá las superposiciones, contraposiciones o indefiniciones. Por ello se debe hablar de la descentralización de facultades y recursos a estados y municipios, fortalecer sus áreas de plantación, programación, normatividad, control y evaluación para que se fomente la participación de los gobiernos locales y de los sectores privado y público en las obras carreteras, fundamentalmente.

Tener un sistema de transportes competitivo y moderno es esencial para que el país siga manteniendo un avance creciente en sus ámbitos económico, comercial y cultural. Para ello es necesario buscar nuevas vías para su expansión y desarrollo.

CAPÍTULO IV
LOS PUERTOS COMO PARTE DE
LA MARINA MERCANTE
MEXICANA

CAPÍTULO IV

LOS PUERTOS COMO PARTE DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

México es, ha sido y siempre será un país marítimo por naturaleza, pues se encuentra entre los dos océanos más grandes del mundo, el Atlántico y el Pacífico. Esta ubicación geográfica estratégica y vital, ha sido muy deseada por grandes potencias marítimas, entre las que destacan: Francia, Italia, Japón, Noruega, China, Dinamarca, Reino Unido de la Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Alemania, Suecia, entre otros.

Sin embargo, ha sido una inquietud de México promover el desarrollo de la Marina Mercante, ya que su operación proporciona a largo plazo beneficios al país. Por un lado se evita la salida de divisas, al no utilizarse banderas extranjeras.

En su conjunto es una importante fuente de trabajo para personal profesional y obrero, aunque actualmente, se tienen graves problemas para darles ocupación a los egresados de las tres escuelas náuticas del país; la de Tampico, la de Veracruz y la de Mazatlán, debido precisamente a la falta de buques aquí en México.¹

Esta posición se ha convertido en la principal causa por la que México no alcance un desarrollo marítimo pleno, ya que su flota está a punto de desaparecer. Actualmente, no se cuenta con un buque para realizar actividades

¹ Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. SCT. México, 2002. p. 232.

de comercio exterior y gran parte del cabotaje lo realizan las empresas extranjeras.

La ausencia de incentivos financieros, laborales y fiscales ha sido uno de los principales factores que ha impedido contar con una flota mercante suficiente y competitiva.

Esa falta de apoyo, ha propiciado que el naviero y armador mexicano este en desventaja para competir comercialmente ante navieros y armadores extranjeros, por lo que tiene que refugiarse en segundos registros extranjeros y en pabellones de conveniencia, a fin de contrarrestar los problemas que genera un entorno financiero, laboral y fiscal hostil, convirtiéndose en extranjero en su propio país.

Cabe hacer mención que el cabotaje nacional está reservado en todas las naciones soberanas del mundo a sus propios marinos mercantes y embarcaciones nacionales. A esto se hace referencia a los países integrantes de la Unión Europea, no obstante los fuertes lazos de orden laboral, de paso de fronteras y aduanas, de integración en materia de salud, y más aún la integración total monetaria a través del euro, sigue reservado el cabotaje exclusivamente a sus marinos y embarcaciones nacionales.

Los países tradicionalmente marítimos que tienen grandes flotas mercantes han aplicado políticas de desarrollo que les han redituado importantes ganancias y les permiten una mayor independencia comercial para utilizar servicios de transporte marítimo en su comercio exterior.

En este sentido, a partir del año de 1985, la flota mercante nacional, en especial la correspondiente al tráfico de cabotaje, inició un lamentable proceso de disminución y envejecimiento, debido en gran medida, a la desaparición de los mecanismos de fomento que hasta ese año, se tenían instrumentados.

Por otra parte, el espíritu plasmado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se ha visto transgredido y rebasado por las estrategias que al respecto han establecido las empresas extranjeras, debido a que con la utilización de un simple contrato de arrendamiento a casco desnudo, así como a través de la figura del programa de abanderamiento, y mediante los permisos temporales de navegación, los extranjeros han encontrado la manera de explotar fácilmente el tráfico marítimo de cabotaje de nuestro país, lo que desafortunadamente se realiza a través de empresas navieras que se constituyen con los mínimos requisitos que establecen las leyes mexicanas y que responden a intereses foráneos, en detrimento de los verdaderos armadores mexicanos.

Tal desigualdad es más notoria considerando que las embarcaciones que utilizan actividades de cabotaje en México y que desplazan a los nacionales, están abanderadas en países de baja imposición fiscal, esta situación se ve acrecentada tomando en consideración que otra buena parte de las flotas extranjeras como la de los Estados Unidos de Norteamérica, cuentan con apoyos de varios tipos, incluyendo los gubernamentales que les permiten ofrecer sus servicios en mejores condiciones que las de los mexicanos (subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuesto), lo cual, se traduce en una evidente desventaja para las empresas mexicanas, que prestan servicios de transporte marítimo, en especial el tráfico de cabotaje o costa afuera.

Por lo cual, se hace necesario reformar los artículos correspondientes, en el sentido de que se acredite la legítima propiedad de la embarcación, mediante la exhibición de la factura o un esquema de propiedad que no se preste a la simulación, lo que propiciará la debida tributación al fisco mexicano, ya que de la manera en que se encuentra actualmente la Ley, otorga todas las facilidades para no hacerlo.

En este sentido, la Ley de Navegación y su Reglamento vigentes, mediante el Programa de Abanderamiento, colocan a las embarcaciones extranjeras inscritas en este programa, en las mismas condiciones frente a embarcaciones con bandera nacional. Esta prerrogativa, es indudablemente perjudicial para el armador mexicano, y lejos de fomentar la flota nacional, establece bases para una competencia desleal.

Ahora bien, para desarrollar la marina mercante debemos pensar en cómo abatir los fletes en tráfico de cabotaje y para ello habrá que atender básicamente a los cargos portuarios, ya que los de navegación son prácticamente constantes para cada tipo de buque y en ello no hay manera de disminuirlo.

Un primer punto a analizar corresponde al hecho de que los puertos mexicanos, tanto para el tráfico de altura como para el de cabotaje, las tarifas de puertos, atraque y de muelle, consideran el mantenimiento de la infraestructura y el pago de un porcentaje del valor de la misma, más el costo del manejo de las mercancías y de su almacenaje.

A continuación se presentan algunos ejemplos en los cuales se origina una competencia desleal para el tráfico de cabotaje.

- En el caso del transporte ferroviario, cuando pertenecía al Estado, sólo se cobraba en sus tarifas los gastos de mantenimiento y de operación, sin cobrar la recuperación de la inversión en infraestructura, originándose una competencia desleal para el tráfico de cabotaje.

- Al concesionarse la operación del ferrocarril a grupos privados, esta situación no ha cambiado en forma radical, ya que seguramente se incluyen los gastos de operación, los de mantenimiento, más la recuperación de lo que pagaron por su concesión y su utilidad, siendo esta cifra en todos los casos, muy

inferior al costo de la infraestructura que le ha sido concesionada, persistiendo la competencia desleal en contra de la navegación de cabotaje.

- Otro ejemplo, es el autotransporte, que también se encuentra subsidiado, ya que cuando se utilizan las carreteras federales libres prácticamente se pagan los gastos de operación y lo que a través del precio de los combustibles se recupera no alcanza para cubrir los gastos de mantenimiento y mucho menos para recuperar la inversión en infraestructura, por lo que se tiene la misma situación de competencia desleal al transporte marítimo de cabotaje.²

Es de comentarse que los países identificados como del primer mundo, o desarrollados, de los cuales podemos señalar entre otros a Noruega, Japón, Estados Unidos de Norteamérica, Reino Unido de la Gran Bretaña y Alemania, han tenido un gran desarrollo en sus marinas mercantes, porque reservan a sus nacionales el tráfico de cabotaje, toda vez, que consideran este sector como estratégico y de vital importancia para su economía y por ningún motivo, autorizan la apertura y liberalización de dicho mercado, es decir, que no permiten la participación de los extranjeros en su cabotaje, ya que atentaría contra su propia soberanía e interés nacional.

Desafortunadamente para México, no se ha podido asimilar este nicho de mercado y por el contrario se han promovido los intereses extranjeros en nuestro mercado doméstico sin medir los efectos negativos que se producen en la industria y economía nacional, lo que además va en perjuicio de otras actividades vitales del país.

Adicionalmente, los montos por concepto de fletes se pagan por fletamento de las embarcaciones extranjeras, impactan directamente a la

² Ibidem. p. 234.

balanza de pagos, y al quedar invariablemente exentas del pago de impuestos, propicia una nula recaudación fiscal.

Es importante destacar que el año 2004 se otorgaron 535 permisos de navegación; el monto que se pagó al extranjero por concepto de fletamento representado en miles de millones de dólares, fue bastante considerable, ya que si dichas embarcaciones hubieran sido de bandera nacional, el Gobierno Federal podría haber percibido los montos correspondientes por concepto de derechos e impuestos.³

Una marina mercante propia con la capacidad suficiente para satisfacer los requerimientos de transporte marítimo de altura y de cabotaje que exige el crecimiento de la economía nacional, constituye un instrumento básico para el desarrollo e independencia económica del país.

En un contexto en el que el comercio exterior, pero especialmente en el que las exportaciones asumirán un papel preponderante en la captación de recursos para financiar el desarrollo económico nacional, la marina mercante se convierte en un elemento importante para el fortalecimiento de las transacciones con el exterior y coadyuvante para la modernización del país.⁴

En el plano interno, la presencia de una flota mercante propia capaz de satisfacer la demanda de servicios de cabotaje resulta indispensable para establecer rutas regulares en este tráfico, toda vez que, siendo el transporte marítimo, el medio más económico y de mayor capacidad de carga, es una alternativa para complementar y en su caso descongestionar el transporte terrestre.

³ CAMEINTRAM

⁴ Instituto Mexicano del Transporte. Transporte Marítimo. Modernización del Sistema del Transporte. México, 1987. p. 4.

4.1. La Marina Mercante, su concepto

Anteriormente se ha comentado la gran importancia que representa contar con una Marina Mercante propia y con la capacidad suficiente para satisfacer los requerimientos de transporte marítimo de altura y de cabotaje que exige el crecimiento de la economía nacional, ya que constituye un instrumento básico para el desarrollo e independencia económica de México.

Ahora bien, para comprender de una mejor manera lo que se busca o lo que, en particular, el país necesita, se debe conocer bien lo que es la Marina Mercante y cómo está conformada, ya que la Marina Mercante no sólo está conformada por los buques, sino que se encuentra integrada por una serie de elementos que es menester mencionar a continuación:

- Leyes
- Tratados o Convenios Internacionales
- Autoridades Nacionales
- Organismos Internacionales
- Empresas Marítimas, es decir, navieros, armadores y operadores
- Agentes Marítimos
- Astilleros
- Empresas Aseguradoras
- Puertos y Terminales Marítimas
- Trabajadores Marítimos y Portuarios
- Buques o Flota Mercante
- Liquidadores de Averías
- Recuperadores de Seguros
- Prácticos
- Remolcadores
- Corredores de buques o fletes
- Pescadores y Empresas pesqueras⁵

⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. México, 2000. p. 6.

Contar con una Marina Mercante adecuada garantizaría un incremento en la explotación de los mares, ya que si bien es cierto, los buques no son los únicos que conforma a la Marina Mercante, son un instrumento primordial, el cual puede beneficiar a la economía del país, ya que el comercio internacional a nivel mundial sigue trasportándose por vía marítima, lo cual hace necesario fortalecer la Flota Mercante Nacional.

Por otra parte, en caso de un conflicto armado, la carencia de una Marina Mercante propia aísla a México automáticamente del mundo a excepción de las dos fronteras terrestres. A lo cual podría agregar el que la existencia de la Marina Mercante Nacional regulará los fletes de las compañías navieras de otro pabellón dentro de un marco razonable del mercado internacional.

Constantemente se lee en distintos editoriales la urgente necesidad de que México se industrialice más y más para depender menos de los mercados en artículos que no puede fabricar. Con objeto de establecer estas nuevas industrias se les otorgan un sinnúmero de facilidades legales y en muchos casos hasta se les protege con aranceles especiales aplicados a los artículos que le compiten.

Entonces, puede decirse que la Marina Mercante en todas partes está considerada como una industria, siendo una fábrica el buque y la materia prima los fletes.

Tal es la importancia que representa fortalecer la Flota Mercante, que un claro ejemplo puede explicarse como sigue:

Cuadro 1. Comunicación Marítima entre México y diversas áreas del Mundo

ÁREA	VÍA MARÍTIMA	VÍA TERRESTRE	VÍA AÉREA
Canadá	55%	44%	1%
Estados Unidos	60%	38%	2%
Centroamérica	75%	24%	1%
Sudamérica	99%	---	1%
Europa	99%	---	1%
África	100%	---	---
Asia	99%	---	1%
Oceanía	99%	---	1%

FUENTE: Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. México, 2000. p.7.

Es clara la gran falta de buques con bandera mexicana, ya que como se observa en el cuadro anterior, el mayor porcentaje de comercio mundial es transportado, primordialmente, por vía marítima.

Para que esto ya no sea una noticia alarmante se debe, primeramente, analizar detalladamente la extracción de dinero que empresas extranjeras prácticamente hurtan del país, ya que México, al mover millones de toneladas de carga por la vía marítima, genera gastos en los cuales se incluyen los desvíos de la carga hacia puertos norteamericanos, que se refieren a pagos por derechos, de autotransporte y ferrocarril, entre otros como el pago a buques y empresas aseguradoras extranjeras.

Sin duda este tipo de gastos deben frenarse y utilizar efectivamente en el desarrollo económico nacional.

Por otra parte, la expansión de la Marina Mercante Mexicana permite una mayor participación en el transporte que genera el comercio exterior en México, y en el ámbito nacional constituye una opción para complementar en forma coordinada los servicios de transporte terrestre.

En este sentido, la política general del transporte marítimo tendrá que ir encaminada a los siguientes aspectos: preservar la mexicanidad del transporte, garantizar el libre tránsito de mexicanos y de las mercancías, así como proporcionar mayores oportunidades de diálogo, consulta y concertación entre gobierno, usuarios y prestadores de servicios, con la finalidad de que nos permita alcanzar un sistema de transporte competitivo e integrado para el horizonte.

Para la consecución de estos objetivos deberá instrumentarse:

- Un esquema de fomento y desarrollo, siguiendo entre otras acciones, las relativas al financiamiento del flete marítimo al comercio exterior, cuando se utilicen embarcaciones mexicanas o inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano;
- La concertación de contratos de servicios a largo plazo;
- La posible creación de un fondo de financiamiento para la actividad naviera;
- Lo concerniente a las negociaciones internacionales sobre servicios;
- Las relativas a la educación, navegación, inspección y certificación y las del sistema de señalamiento marítimo.⁶

⁶ Instituto Mexicano del Transporte. Transporte Marítimo. Modernización del Sistema de Transporte. México, D.F., 1987

4.2. Situación actual de la Marina Mercante Mexicana

México es un país de configuración geográfica marítima privilegiada porque dispone de acceso amplio a los dos Océanos más grandes del mundo cuando otros países de mayor tradición marítima que México, han aspirado en su devenir histórico, a contar con una sola salida, que les de acceso y derecho a los beneficios de los mares del mundo, la tradición mexicana, desafortunadamente hasta hoy es incipiente, se debe ser realistas porque será ésta la única forma de resolver los grandes problemas que han impedido el desarrollo marítimo portuario del país en la gran medida y proporción de la potencialidad.

México es un país joven, aún en la vida organizada de mar y puerto, dada esta juventud el distanciamiento y descoordinación aún sigue siendo una fisura propia de la búsqueda de las estrategias más efectivas para lograr la respuesta marítima que demanda la situación geográfica y condición económica actual, no debe permitirse que éstas se conviertan en grietas irreversibles que nos impidan lograr el máximo aprovechamiento de los recursos del mar.

Deben instrumentarse nuevas estrategias de administración, operación y producción marítimas, cierto es que México ha crecido pero no lo que le corresponde, si se logra el planteamiento de políticas actualizadas en tiempo y circunstancia los problemas anexos en el sistema se irán resolviendo sistemática y consecuentemente, se podrá definir por ejemplo que el transporte marítimo es una de las actividades que atiende y norma la Marina Mercante Nacional, pero que no le significa un todo para la Marina Mercante y menos para el Sistema Marítimo.

El proceso económico con sus integrantes básicos en los que resalta la producción, distribución, consumo y comercialización, se encuentra estrechamente ligado a la Marina Mercante, por eso resulta que para el desarrollo industrial y comercial, se requiere de una estrategia coordinada veraz,

objetiva, que nos conlleve al desarrollo de la Marina Mercante en México, ya que se encuentra todavía debajo de los niveles requeridos de inversión, tecnología, administración y comercialización, para lograr convertirse en verdadero instrumento estratégico de desarrollo, se sugieren las siguientes estrategias para llegar al punto que se proyecta.

- Normar los recursos marítimos de cargas de Estado; los concursos deben llevarse a cabo como los define el artículo 134 Constitucional y sus leyes aplicables; realizando para tal efecto un reglamento para la celebración de estos eventos.
- Financiamiento oportuno a tasas preferenciales, el financiamiento es uno de los puntos críticos por su alta dificultad de obtención, y se requiere apoyo crediticio con plazos de 15 a 20 años con rapidez de decisión, ya que el mercado naviero es cambiante y de oportunidad, de lo contrario es difícil ser competitivos en el marco del mercado mundial de vapores.
- Convenios Bilaterales Navieros; como es conocido en la Ronda Uruguay, a los miembros del GATT se les pidió el primer memorando sobre servicios y Banca, por lo que la Marina Mercante Mexicana debe estar alerta al desarrollo de este sistema para estar en condiciones de competir en el Comercio del Siglo XXI y de inmediato sumar a todas sus empresas mexicanas a los convenios marítimos bilaterales actuales y los que se lleguen a firmar, pues la participación conjunta provoca beneficio a todos y principalmente a México.
- Infraestructura operacional y administrativa marítima; el servicio de practica es básico para poder atracar que dar salida a una nave, es por eso que los navieros o usuarios que sustentan este servicio deben intervenir en la elaboración de las regulaciones de practica

a través de su Cámara, se considera conveniente modificar el reglamento actual acondicionándolo a las necesidades del México Comercial Moderno.

- El servicio de remolque; que en su conjunto tiene un gran avance de edad y obsolencia y falla técnica sea motivo de estudio y efectiva regulación gubernamental a fin de brindar seguridad a las naves que atraquen a las terminales marítimas, así como incrementar el dragado y señalamiento; son dos factores que influyen en la seguridad y rentabilidad de las naves, ya que no se puede adquirir buques de gran calado, los cuales obviamente abaratan el flete o causan flete muerto cuando no son completos; por lo que se sugiere seguir incrementando la profundidad y el señalamiento, así como elevar su eficiencia en equipo, operación y administración.
- Aprovechamiento de combustible; los puertos nacionales en la gran mayoría tienen conocidas deficiencias para suministrar combustibles a los buques, lo que se refleja en innecesarias estadías con el consecuente perjuicio operacional y económico a las navieras nacionales, es necesario atacar y resolver este problema como parte del programa de desarrollo de la marina.
- Recursos Humanos; ni la infraestructura, ni los más sofisticados sistemas son viables y productivos sin el elemento humano, no sólo en la tripulación de las naves, sino en su conjunto en general, directivos, empleados, oficiales, subalternos, navío-transportistas en general; deben tener un conocimiento y una dedicación a un trabajo para realizarlo productivo, es por eso que en este renglón las escuelas náuticas, centros de capacitación; así como las universidades e institutos juegan un papel preponderante, para que los marinos mexicanos puedan arraigarse en sus naves y evitar la

constante rotación, elevando su sentido de responsabilidad y conjuntamente con empleados administrativos hacer de la Marina Mercante un factor de productividad.⁷

Es por todo esto que México debe adoptar la siguiente doctrina: “depender cada día menos de las marinas extranjeras, que en varias ocasiones, por sus propias necesidades, se han visto precisadas a abandonar los litorales dejando los cargamentos acumulados en los puertos, obligando a la exportación a pagar cuotas de fletes excesivos a los escasos buques neutrales, que atraídos por la necesidad han servido con desmedido lucro”.⁸

La existencia de una Marina Mercante Nacional ha demostrado que evita el abuso de las conferencias de fletes marítimos, integradas por empresas navieras extranjeras, que para proteger el transporte de artículos de su país de origen, castigan a los mexicanos con sus fletes.

Numerosas son las razones por las que México se ha retardado en crear una Marina Mercante, proporcional a su desarrollo en otros sectores, que podríamos tratar de circunscribir en:

- La acuciosidad del gobierno mexicano en procurar comunicar todas las extensas regiones con vías férreas y carreteras.

- La coordinación de las producciones más apropiadas en esas regiones para satisfacer las necesidades internas.

⁷ Instituto de Estudios Político Económicos y Sociales. Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes: Modernización y Descentralización. Reunión preparatoria sobre Puertos y Transporte Marítimo. Tampico, Tamps. 1º de diciembre 1987.

⁸ Comité de Importaciones del Sector Público. Seminario sobre utilidad y servicios de la Marina Mercante Nacional. México, 24 y 25 de agosto de 1969. p. 60.

- Lo reducido de los excedentes exportables que en su mayoría se amoldan a las necesidades de los vecinos fronterizos.
- El escepticismo de inversionistas al desconocer la industria naviera y el saber que está sujeta a muchos factores y riesgos imprevistos.
- Al no considerar indispensable, teniendo servicio con pabellón extranjero, sin prever condiciones anormales.⁹

Por otra parte, no sólo es conveniente, sino indispensable, que México cuente con medios propios de comunicación al exterior.

La carencia de una flota propia coloca automáticamente al comercio exterior a merced de intereses ajenos al país que puede o no coincidir con los de México. Movimientos, itinerarios, tarifas, son fijadas a cubrir otros intereses y subordinan a ellos la actividad.

Se obliga a vender a costado de muelle en el país y prácticamente con ello cerramos el acceso del comercio exterior a mercados potenciales de los que pueden obtenerse mayores beneficios. Quedando forzados a tributar al pabellón extranjero fuertes cantidades por sus servicios con la consiguiente salida de divisas en perjuicio de la economía.

4.2.1. Tráfico de Cabotaje

Como bien se sabe, la navegación de cabotaje en México, es prácticamente concedida a las embarcaciones de bandera extranjera, debido a que no se cuenta con una Marina Mercante sólida que pueda llevar a cabo esta actividad.

⁹ Ibidem, p. 61.

Haciendo referencia a lo ya antes mencionado al principio de este capítulo, nuevamente se hace hincapié acerca de los 535 permisos especiales en navegación que fueron otorgados en el 2004, de los cuales el 69% de éstos se concentra en cuatro banderas: Estados Unidos, Panamá, Noruega y Vanuatu.

Con lo que se confirma una vez más que el tráfico de cabotaje, reservado a los mexicanos, se realiza significativamente por los extranjeros; asimismo, aunque la normatividad señala que los permisos especiales de navegación no podrán otorgarse por más de 90 días, en tanto la legislación no se especifica por cuánto tiempo o en cuántas ocasiones podrán renovarse dichos permisos, puede observarse que varias de las embarcaciones con permisos especiales navegan en aguas mexicanas todo el año realizando cabotaje.¹⁰

Este hecho permite formular un serio cuestionamiento a las políticas públicas que en materia fiscal se han aplicado al sector marítimo en los últimos años, en tanto, se ha argumentado que la razón de que ello sea así, responde a los costos de las empresas que operan con una flota propia son altamente gravosos, resultando más rentable para éstas operar con banderas extranjeras.¹¹

Tan sólo la situación que presenta el cabotaje constituye ya en sí misma uno de los principales problemas que enfrenta la Marina Mercante Nacional, pues aunado a la falta de una política fiscal está la inexistencia de modelos de financiamiento.

Se sabe que la industria marítima requiere para su fomento una fuerte inversión de capital y no existen mecanismos financieros que contribuyan a la adquisición de buques, pues las altas tasas de interés sobre este tipo de créditos, más que apoyar este objetivo lo desalienta.

¹⁰ Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, CAMEINTRAM
<http://www.cameintram.org.mx>

¹¹ Ibidem.

Otro de los factores que inciden en la pérdida de nichos de mercado, es que PEMEX ha cedido la mayoría de sus fletes a embarcaciones extranjeras, sin tener la paraestatal una estrategia para el impulso de la Marina Mercante Nacional, por lo que es necesario que PEMEX revise sus procesos concursales con flota mexicana, sus esquemas de contratación, la renovación de la flota petrolera para distribución interna de refinados, la importación de productos petrolíferos y la exportación de crudos.

Respecto a esto, para el Secretario General de la Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Fausto Arellano Reyes, la política de PEMEX de no otorgar contratos a navieras mexicanas ha sido uno de los principales factores para que sea imposible reactivar la Marina Mercante Nacional. “De acuerdo con la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), alrededor de 200 barcos sacan el petróleo de exportación de México, los cuales en su totalidad son extranjeros; para esto, PEMEX, argumenta que estas embarcaciones los mandan los países compradores y por lo tanto nada puede hacer para evitar que sean navieras extranjeras las que se lleven el crudo, toda vez que al momento de la compra se convierten en dueños de la carga y pueden contratar el flete con quien deseen”, apuntó el Secretario General de la asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina mercante.¹²

Esto sería razonable si de alguna manera se aplicara recíprocamente para los productos procesados del petróleo que se compran a otros países, como el caso de las gasolinas, ya que la gasolina que compra México en el extranjero es suya en el momento en el que la compra; por qué entonces no la trae en buques mexicanos y si en cambio la mandan con los buques del país de origen.

¹² Castillo Ortiz, Miguel Ángel. “Marina Mercante: sin respiro alguno”. *Transporte 21 (T21)*. Año 7. Vol. 86. México. Octubre 2006. p. 50.

Todo esto, se convierte en un círculo vicioso, donde PEMEX acusa de altos precios y un número insuficiente de barcos para atender sus necesidades de transporte, pero a su vez, las empresas navieras nacionales no pueden adquirir más barcos al no contar con un contrato de fletamento.

En este sentido, es urgente hacer las inversiones necesarias y recibir la ayuda del Gobierno Federal para atender la demanda de servicios de mantenimiento y reparaciones a la flota que trabaja para PEMEX, y así aumentar las plazas de trabajo que tanto necesitamos y aumentar la entrada de divisas al país.

Asimismo, es importante contar con un esquema de financiamiento accesible para la adquisición y renovación de las embarcaciones, sin soslayar el establecer un marco fiscal adecuado que no sólo sea recaudatorio, sino que también promueva acciones de inversión y reinversión que permita renovar la flota e incorporar nuevas tecnologías que a la vez incremente la base gravable de las empresas mexicanas.

4.2.1.1 Política de Cabotaje en México

Considerando que es política del gobierno modernizar al país, proporcionar el desarrollo armónico sustentable y en beneficio de la sociedad, así como fortalecer la rectoría del Estado en la planeación y conducción, de manera transparente de la actividad marítima, es menester contar con una Política Pública de Cabotaje, con visión a largo plazo, que contenga los ejes rectores de la actividad, al igual que los lineamientos que habrán de fortalecer y regir su conducción, como navieras, infraestructura, servicios, personal técnico marítimo y portuario, sistemas de seguridad y apoyo a la navegación.

Los principales objetivos de esta política pública de cabotaje son:

- Garantizar de manera eficiente y segura, la operación marítima y portuaria en el transporte de cabotaje en los puertos mexicanos de carga y pasaje;
- Apoyar el desarrollo del negocio marítimo, conforme a las necesidades del mercado;
- Promover el desarrollo regional y local;
- Prestación integral de servicios a buques y pasajeros;
- Promover la competencia intra e interportuaria;
- Creación de un registro mexicano de buques;
- Solución de controversias;
- Promoción de un régimen fiscal competitivo para la flota mercante de cabotaje;
- Comercialización del tráfico de carga y pasaje, con altos niveles de eficiencia;
- Fomentar el desarrollo sustentable, como principal rasgo de la actividad;
- Contar con usuarios totalmente satisfechos;
- Desarrollar empresas navieras nacionales competitivas.¹³

Por otra parte, la Política Pública de Cabotaje, se integra bajo los lineamientos siguientes:

- *Integración y operación de la flota.* Armonizar la operación y facilitación de la flota en cabotaje en los puertos mexicanos y terminales especializados, con la integración de rutas y puertos mercantiles, petroleros y sus instalaciones, a través de una efectiva coordinación entre sector, usuarios y autoridades involucradas.

¹³ Dirección General de Marina Mercante y Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C. Política Pública de Cabotaje en México. Presentación de iniciativa a la SCT. México 2005. p. 2-16.

- *Tarifas, infraestructura y servicios.* La política general de *tarifas* es fijar y sostener un esquema competitivo de tarifas portuarias, atractivas a los navieros, con carácter multianual, que reconozca el nivel diferenciado de los puertos, en términos de calidad en infraestructura y servicios, al igual que la capacidad tecnológica de las embarcaciones.

En la *infraestructura* corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, vigilar que los puertos mexicanos y terminales especializadas cumplan con los mínimos de infraestructura necesaria para la recepción y atención de embarcaciones en cabotaje, tanto de carga como de pasaje.

Y por último, la política general de los *servicios* dice, que los buques requieren de una gama de servicios en los puertos y sus instalaciones, los cuales deberán contar con un mínimo indispensable para la operación segura de los navíos. Entre los servicios portuarios al buque se tienen: pilotaje, lanchaje, remolque, amarre y desamarre de cabos, suministro de combustible y agua potable, recolección e incineración de basura, avituallamiento, electricidad, limpieza de aguas aceitosas y aceites quemados.

- *Inversión preferencial en buques e instalaciones.* Para propiciar la creación de navieras mexicanas con buques mexicanos que, como estrategia de Estado, se vean beneficiadas con los esquemas de fomento que propicien su aparición y consolidación; potenciar la operación de embarcaciones y navieras mexicanas que en aquellas rutas, que se orienten a promover el desarrollo regional; en todo momento se dará preferencia a las embarcaciones mexicanas que realicen tráfico de cabotaje entre puertos mexicanos y; conforme a los planes de negocios de las navieras, se promoverá y apoyará las gestiones de éstas, encaminadas a la

obtención de recursos financieros, para la compra de buques e inversión en instalaciones portuarias.

- *Estrategias diferenciadas por regiones y puertos.* Diseñar y ejecutar estrategias diferenciadas por regiones y puertos, que permitan ofrecer servicios de elevada calidad, conforme a las particularidades de cada puerto.
- *Esquemas de fomento.* Crear esquemas de fomento, que propicien la inversión y faciliten la adquisición de embarcaciones nuevas y equipos conexos, que redunde en la renovación de la actual flota mercante.
- *Registro Internacional Mexicano de Buques (RIMB).* Con objeto de incrementar tonelaje y evitar la salida de buques mexicanos para abanderarse, bajo pabellones de conveniencia o (FOC), por sus siglas en inglés (*flags of convenience*), se creará un registro de buques, que propicie el abanderamiento en el país y evite la fuga de divisas, con los beneficios fiscales y financieros que ello conlleva.
- *Fondo para la reposición y mantenimiento de flota.* A efecto de prevenir posibles eventualidades en materia de escasez de equipos y refacciones, que impidan la continua operación de la flota mercante mexicana, se creará un fondo para la reposición y mantenimiento de esta, es decir, El Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana en el rubro de cabotaje e industria costa afuera u (*off shore*), aprobado por el Congreso de la Unión, el cual debe asumirse como garantía de acceso al financiamiento sectorial, cuyas fuentes de recursos sean públicas y privadas.

- *Creación de una Sociedad Clasificadora de Buques.* Crear una Sociedad Mexicana Clasificadora de buques, a fin de que los avances en tonelaje, comprar y operación de unidades, se queden en México, mediante una casa que clasifique y de los dictámenes técnicos respectivos.
- *Principales rutas.* Estimular la creación e impulso de rutas específicas de cabotaje en los litorales del país, en las modalidades de carga y pasaje, que fortalezcan la actividad y el desarrollo intra e interportuario.
- *Desarrollo sustentable.* Fomentar el desarrollo armónico del tráfico de cabotaje y sus conexos, que genere beneficios múltiples en regiones y puertos.

Reordenar, impulsar y regular la actividad como eje toral, para el impulso y reconversión de las actividades económicas y sociales de regiones y puertos.

- *Seguridad y medio ambiente.* La Secretaría de Comunicaciones y Transportes supervisará la navegación de cabotaje, operación portuaria y de embarcaciones, así como los servicios que estos emanen, cumplan las medidas de seguridad y protección, apegados a la legislación mexicana y los tratados internacionales aplicables en la materia.

Promover y aplicar las medidas y regulaciones derivadas de los convenios internacionales en materia de seguridad, prevención y combate al deterioro del medio ambiente, así como las acciones que deben autorizarse previamente para su ejecución.

- *Legislación Nacional.* Analizar la legislación vigente en materia de transporte marítimo de cabotaje, para determinar si define, orienta y estimula la actividad o en su defecto, realizar las modificaciones y adiciones respectivas.
- *Legislación Internacional.* Analizar, ponderar y aplicar la normatividad internacional emanada de la Organización Marítima Internacional (OMI) y los organismos en ella insertos, que regulan la actividad, especialmente en materia de seguridad en la navegación y la conservación ambiental.

Asimismo, negociar convenios internacionales en materia de transporte marítimo, basados en criterios de reciprocidad y equivalencia, que promuevan la equidad, respeto y búsqueda de acciones benéficas entre los países, permitan fortalecer a los destinos nacionales y agentes involucrados en las embarcaciones de cabotaje, apegándose a las tendencias mundiales de la industria.¹⁴

Como bien se sabe, la navegación de cabotaje en México, es prácticamente concedida a las embarcaciones de bandera extranjera, debido a que no contamos con una marina mercante sólida que pueda llevar a cabo esta actividad.

4.2.2. Tráfico de Altura

Es la Marina Mercante de altura, la piedra angular en el desarrollo portuario nacional, justamente es la flota y la mercante de altura la que determina el puerto y el destino y no viceversa; ni los puertos mexicanos ni su comercio internacional

¹⁴ Ibidem.

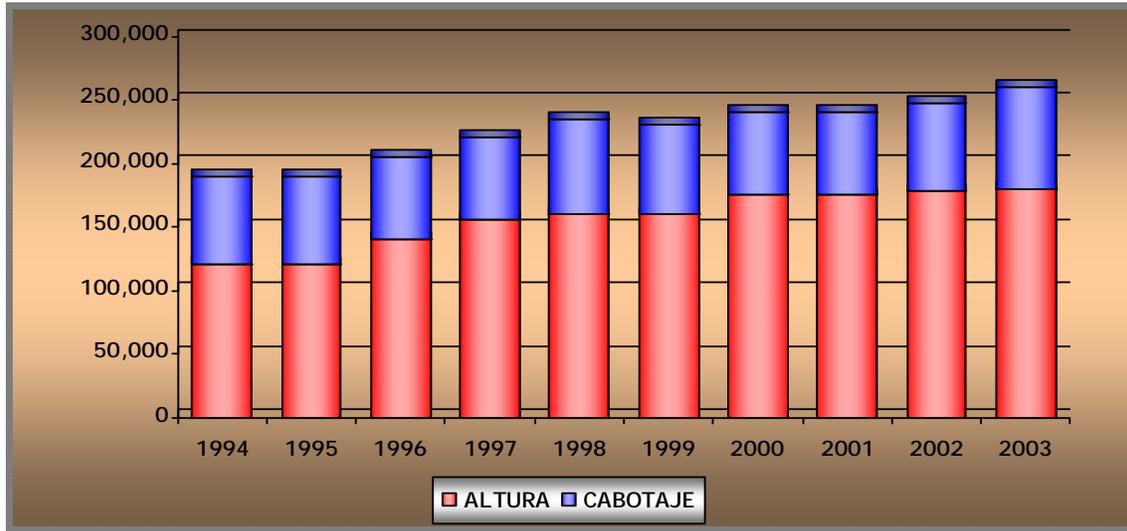
pueden estar a expensas de flotas extranjeras que determina entre ellas conforme a sus intereses y a la conveniencia o no de arribar a puertos mexicanos.

La situación que presenta el tráfico de altura es aún más alarmante, ya que actualmente no existen más de dos embarcaciones realizando esta actividad, no se puede dejar de mencionar, ya que esto nos obliga a reflexionar sobre la cantidad de divisas que actualmente se pierden al carecer de una Flota Mercante propia; nos referimos efectivamente al 80% de comercio exterior que al país realiza por vía marítima en el cual no participan las embarcaciones mexicanas, perdiéndose con ello no sólo los recursos para el erario público y ganancias para las empresas, sino fuentes de empleo. Lo mismo que el cabotaje, el nulo desarrollo del tráfico de altura ha sido limitante para generar empleos para los recursos humanos existentes, que no cuentan con un ámbito para el desarrollo laboral y de encontrarlo se enfrentan a condiciones de desventaja al competir con mano de obra más barata.

Como bien se sabe, el sistema portuario mexicano está integrado por 108 puertos, de los cuales un 50 por ciento se encuentra en las costas del Pacífico y la otra mitad en el Golfo de México y el Caribe. La actividad portuaria de ambos litorales se concentra esencialmente en el tráfico de cabotaje, que atiende las necesidades del mercado interno y, en segundo orden se ubica el tráfico de altura, vinculado a los servicios con el comercio exterior. No obstante, la contribución al movimiento portuario, expresado en toneladas de carga, es mayor en los puertos de altura. Estos han aportado un promedio de 73 por ciento de la carga total, en los últimos cinco años.¹⁵

¹⁵ Millán B., Julio A. "La Economía en el Mar". Servicio de Información Económica Profesional, SIEP. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004. p. 22-23.

Gráfica 1. Movimiento Portuario de carga según Tráfico
(Miles de toneladas)



Millán B., Julio A. "La Economía en el Mar". Servicio de Información Económica Profesional, SIEP. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004. p. 23.

Muchos de los puertos combinan diversas actividades, bien sean turísticas con pesca, comerciales con petroleras, o comerciales con pesca. Entre los turísticos destacan Puerto Escondido, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Cancún, Playa del Carmen, Cozumel y Acapulco, combinado algunos de ellos el turismo con la pesca, como Acapulco y La Paz, por ejemplo. Entre los puertos petroleros, el principal es Pajaritos, en Veracruz; seguido de Dos Bocas, en Tabasco, y Cayo Arcas en Campeche. Entre los comerciales figuran principalmente Manzanillo, en Colima; Altamira, en Tamaulipas y Veracruz en Veracruz. En los pesqueros, la labor se centra en los puertos del Pacífico que representan cuatro veces la producción pesquera del Golfo. Destacan Puerto Vallarta, Ixtapa, Zihuatanejo, Acapulco, Puerto Escondido, Ensenada, Cabo San Lucas y La Paz, entre otros.

Sin embargo, la flota petrolera actualmente está en un estado muy lamentable, su vida útil está a punto de concluir y se necesita una modernización de la flota petrolera; significa que se restituyan todos los barcos que se han dado de baja, los que se han vendido y que se compren nuevas embarcaciones.

Hoy, México es una economía que constituye un mercado en crecimiento para la región del Asia-Pacífico, tanto por el ahorro de bienes de consumo como por la posibilidad de transformar bienes intermedios y ensamblar componentes originados en esta región del mundo. En el mediano y largo plazo, la cobertura del comercio de Asia con Estados Unidos, especialmente con los estados de la costa Este, puede representar una estrategia de expansión de las actividades establecidas en puertos clave del Pacífico mexicano como Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Al respecto, cabe apuntar que de los 13 puertos que integran el 84 por ciento de la carga total mexicana, siete se encuentran en el Pacífico. No obstante, pese a que este litoral representa el 70 por ciento de la longitud de la línea costera, estos puertos del Pacífico mexicano constituyen sólo un 38 por ciento del movimiento total de la carga, concentrándose cerca del 70 por ciento de dicha carga en los puertos Isla Cedros, en Baja California; Manzanillo, en Colima; Salina Cruz, en Oaxaca y Lázaro Cárdenas, en Michoacán. De estos puertos, sólo Manzanillo puede ser considerado un puerto comercial, con amplia participación en el movimiento de contenedores, junto a Altamira y Veracruz, concentra el 85 por ciento del dinamismo de contenedores que se produce en el país.¹⁶

Como puede observarse, el desarrollo de una Marina Mercante completa y efectiva es urgente principalmente en uno de sus elementos, los buques, para lo cual se ha venido buscando crear un fondo que impulse y promueva el desarrollo de la Marina mercante Mexicana, el cual daría acceso al financiamiento competitivo, mismo que se integraría con recursos tributarios que el sector marítimo aporta por diversos servicios para la navegación, contenidos en la sección séptima de la Ley Federal de Derechos.¹⁷ Esto se ha venido dando durante el año 2005, el cual se tuvieron diversos acercamientos con

¹⁶ *Ibidem*, p. 24.

¹⁷ CAMEINTRAM, 2006.

integrantes de las Comisiones de Hacienda y Crédito Público y de Presupuesto y Cuenta Pública de la H. Cámara de Diputados en busca de crear dicho fondo.

En ese sentido, se solicitó el apoyo a los legisladores para la aprobación de dicho fondo, trabajando conjuntamente con el despacho Gestión Estratégica Integral para llevar a cabo el cabildeo correspondiente.

Como resultado de las gestiones realizadas, el día 21 de diciembre del 2005 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos, adicionando el artículo 204-A el cual establece que la totalidad de los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos señalados en el Capítulo III denominado Puerto y Atraque, se destinarán al Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Asimismo, el día 22 de diciembre del mismo año, se publicó en el Diario Oficial de la Federación por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2006, en el que en su artículo décimo noveno transitorio dispone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), deberá crear el Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, previsto en el artículo 204-A de la Ley Federal de Derechos y el monto señalado en el anexo 19 de dicho decreto por la cantidad de \$60,000,000; estableciendo esa dependencia las reglas de operación del Fondo a más tardar el día 15 de febrero del 2006.

El objetivo del Fondo, es garantizar a los agentes financieros el cumplimiento de las obligaciones de pago, derivadas de operaciones de crédito que se contraten en la compra o modernización de embarcaciones mexicanas para el tráfico marítimo de cabotaje y off shore o costa afuera. Producto de ello, los empresarios tendrían acceso a créditos competitivos, tasas y garantías menores, es decir, la garantía del gobierno ante instituciones financieras para ser

sujeto de crédito. Falta elaborar las reglas de operación del Fondo, definiendo la metodología de trabajo respectivo, bajo una visión de sector y no para casos particulares como sucede siempre. Los navieros y legisladores se tendrán que apegar a las normas y reglas establecidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para tener éxito en la aprobación del Fondo.¹⁸

Lamentablemente, al paso del tiempo, desde el establecimiento de las reglas de operación del Fondo, no se ha visto mejora alguna, ya que la cantidad de \$60, 000,000 no es suficiente para la adquisición de embarcaciones las cuales puedan ser eficientes y competitivas al menos en el ámbito del tráfico de cabotaje y lo que se pretende es que la participación de buques extranjeros sea complementaria y no predominante.

Sin embargo, puede retrocederse un poco en el tiempo recordando el dinamismo observado en el crecimiento de la Marina Mercante a principios de la década de los ochenta, el cual se dio gracias a la instrumentación de un esquema de fomento a esta actividad económica, la cual se configuró básicamente por el Padrón de Abanderamiento Mexicano, estímulos fiscales y precios diferenciales en el combustible. Sin embargo, este esquema ha sido prácticamente desmantelado por la aplicación de nuevas políticas en materia fiscal y por los diversos problemas que se ha presentado en torno al suministro y precio de los combustibles.

En este Ejercicio Social la CAMEINTRAM gestionó ante la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados la modificación al artículo 11 de la Ley de Navegación vigente, la cual versa sobre los principales requisitos que se necesitan para abanderar una embarcación o artefacto naval como mexicanos proponiendo la siguiente redacción:

¹⁸ Arellano Chávez, Melchor. “Crean Fondo para la Marina Mercante”. Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. 2ª. Época. enero-febrero 2006. num. 15. p.18.

Artículo 11.- Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

I. Cuando sean de su propiedad; y

II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales.

Autorizado el abanderamiento, la autoridad marítima hará del conocimiento de la autoridad fiscal competente, el negocio jurídico que tenga como consecuencia la propiedad o posesión de la embarcación.

En el abanderamiento y matriculación, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

4.3. El Puerto y la Flota Mercante Mexicana, su casi inexistencia

La importancia de una flota mercante, es primordial, ya que como se ha mencionado anteriormente, los buques son considerados una fábrica dentro de la gran industria de la Marina Mercante y éstos a su vez son el medio a través del cual se moviliza esencialmente el comercio internacional.

En el plano interno, la presencia de una flota mercante propia capaz de satisfacer la demanda de servicios de cabotaje resulta indispensable para establecer rutas regulares en este tráfico, toda vez que, siendo el transporte marítimo, el medio más económico y de mayor capacidad de carga, es una

alternativa para complementar y en su caso descongestionar el transporte terrestre.

Ante este panorama, debe pensarse, para el desarrollo de la Marina Mercante, que las empresas navieras de México enfoquen sus estrategias a serles útiles a los grandes consorcios internacionales navieros, convirtiéndose en alimentadores de aquellos puertos que son tocados dentro de las corrientes de tráfico más importantes del mundo que ofrecen fletes marítimos a menores costos.

Es importante detectar los diversos nichos de comercio, que puedan tenerse para enviar mercancías y para recibir productos de mismos puertos extranjeros que se toquen, a efecto de que los barcos con origen o destino de puertos mexicanos tiendan a equilibrar su tráfico en ambos sentidos, con lo que se disminuyen los costos del transporte marítimo.¹⁹

Ahora bien, qué acciones habría que tomar en cuenta para encontrar rutas donde el tráfico de cabotaje sea económico.

Para ello habrá que revisar los cargos portuarios para tráfico de cabotaje, al igual que el costo del manejo de sus productos y no cabe duda que la mejor manera de disminuir los cargos portuarios es incrementar los volúmenes de tráfico lo cual debe ser fundamental para fomentar el tráfico de cabotaje.

Como estrategia, sería válido que los cargos portuarios actuales de cabotaje se disminuyesen lo más posible, por ejemplo, no cobrar el cargo de la recuperación de la infraestructura portuaria, para ponerlo en igualdad de competencia con el transporte ferroviario y el carretero, cubriéndose tan sólo los cargos de mantenimiento y operación, a efecto de incrementar los volúmenes de carga.

¹⁹ Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. SCT. México, 2002. p. 233.

En otro sentido, la naturaleza jurídica de las embarcaciones es uno de los más graves frenos e inconvenientes que existen en México, para la construcción de embarcaciones mercantes y por consiguiente para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, ya que está sujeta al Código Civil Federal que fuera publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el día 26 de mayo de 1928, siendo presidente de la República el C. Plutarco Elías Calles.

Además de que la Ley actual sólo permite deducir un 62%, el remanente condicionado a factores menores y lineamientos difíciles de alcanzar, la tasa de depreciación anual para embarcaciones es del 6% (Art. 40 Fracción IV Ley del ISR) y tratándose de aviones se autoriza un 10% (mismo artículo fracción V).²⁰

Por lo que a los buques se refiere, México necesita para transportar al menos el 50% de sus cargas generadas en el tráfico marítimo nacional e internacional de nuestro país, de alrededor de 5 millones de TRB, con lo que si se toma en cuenta las 635 mil toneladas que hoy día posee la Flota Mercante Mexicana, se puede ver que se tiene un déficit de 4, 365,000 TRB.²¹

La Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval en 1982, nos hacía ver que la flota mercante nacional requería para el período de la década 1981-1990 de un total de 130 buques con 4, 250,000 Toneladas de Peso Muerto, cantidad que para hoy día, según hemos visto, debe incrementarse al parejo del aumento de la carga marítima.²²

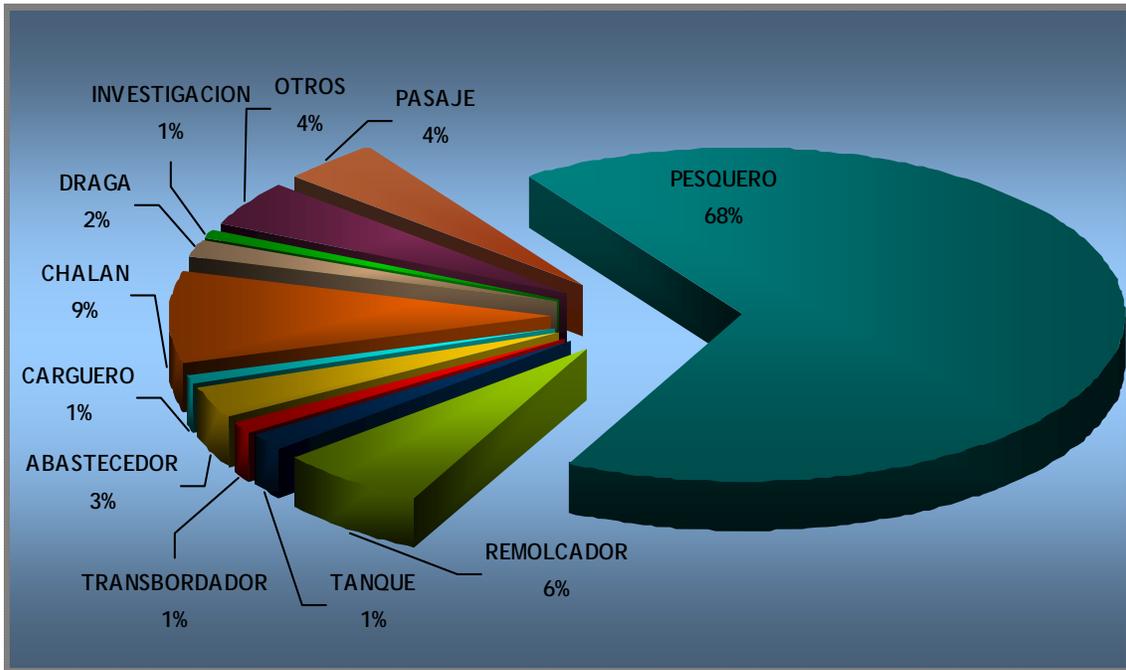
A continuación se muestra, estadísticamente, la gran deficiencia que existe en la casi inexistente Flota Mercante, la cual refleja también la inmensa necesidad de crecimiento en este sentido.

²⁰ CAMEINTRAM, 2006.

²¹ Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. México, 2000. p. 11.

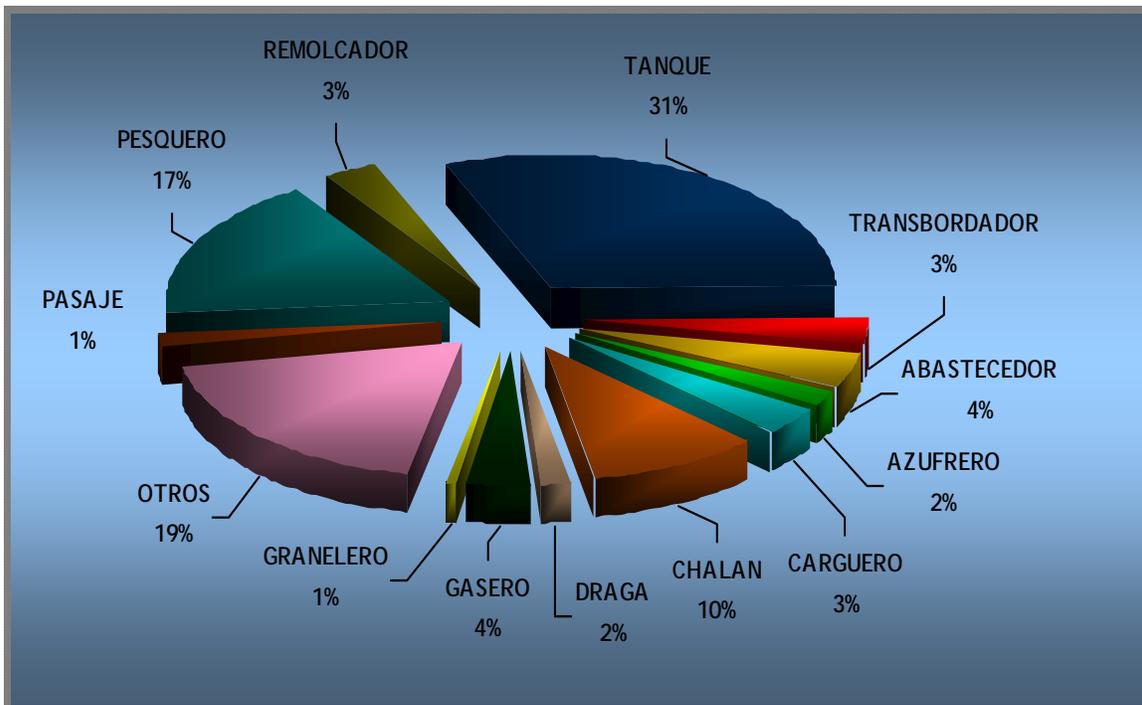
²² Ibidem.

Gráfica 2. Número de Embarcaciones



FUENTE: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT. e-mar, 2006.

Gráfica 3. Toneladas de Registro Bruto (TRB)



FUENTE: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT. e-mar, 2006.

Es conveniente hacer notar que la flota mexicana en pleno desarrollo funciona sobre bases competitivas y que la gran problemática existe en no contar con embarcaciones inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, ya que el no contar con una flota propia disminuye nuestras posibilidades de crecimiento dentro del tráfico internacional e incluso nacional.

Con respecto a lo anterior se mencionan algunos conceptos en materia fiscal aplicable al sector naviero, los cuales son:

- La opción de deducir en forma inmediata hasta el 62% de la inversión por la adquisición de nuevas embarcaciones.
- Considerar, para efectos del Impuesto al Activo, un factor de 0.2 del valor de los activos en embarcaciones; lo que se traduce en un subsidio equivalente al impuesto del 80% del importe total del equipo.
- Adicionalmente, como parte de los trabajos que se realizan en el Grupo de Trabajo “Asuntos Fiscales” del Consejo Consultivo para reactivar la Marina Mercante Mexicana, se han generado una serie de propuestas en la materia, tendientes a promover la actividad marítima nacional, las cuales serán sometidas a las comisiones correspondientes de la H. Cámara de Diputados, con el fin de que el próximo período de sesiones puedan ser consideradas para su aprobación.²³

Aún falta mucho para que el problema del transporte marítimo en México esté totalmente resuelto, ya que es imprescindible que se establezcan más rutas regulares, que se mejoren las condiciones de los puertos mexicanos, que se apliquen nuevos sistemas, etc., lo que en común permitirá una mayor eficiencia, tanto en las maniobras como en el transporte por vía marítima.

²³ Bustamante Ahumada, Roberto. El Desarrollo Costero de México. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. SCT. México, 2002. p. 239.

CAPÍTULO V
LOS PUERTOS MEXICANOS AL
SERVICIO DE BUQUES
EXTRANJEROS

CAPÍTULO V

LOS PUERTOS MEXICANOS AL SERVICIO DE BUQUES EXTRANJEROS

El comercio exterior por vía marítima ha sido, al pasar de los años, sin duda el instrumento preponderante para lograr obtener el dominio económico a través de la participación en los mercados mundiales mediante el intercambio tanto de materias primas como de productos elaborados.

Sin embargo, la evolución del comercio marítimo mundial refleja la inmensa necesidad de contar una buena flota mercante, la cual ha experimentado grandes cambios tecnológicos y de organización en el mundo, lo que ha obligado a un cambio radical en la infraestructura de los puertos para reducir el tiempo de permanencia de los barcos en puerto.

Ahora bien, analizando la situación de naciones comercialmente más poderosas, se refleja que le dan gran prioridad a su comercio exterior, lo cual las ha llevado a instrumentar políticas de transporte y distribución para mantener los bienes producidos en su territorio en posición competitiva respecto de las otras naciones.

Esto ha enfrentado a los puertos con la necesidad de cambio, incorporando el concepto del mercado portuario, de manera que hoy día, los puertos pueden constituir una plataforma estratégica para el desarrollo del comercio.

La evolución del comercio marítimo en los últimos cien años evidencia, en forma abrumadora, la importancia del transporte marítimo. Más aún, desde el fin de la Segunda Guerra Mundial el volumen del comercio mundial por vía marítima

ha tenido un crecimiento explosivo. La tendencia de tales incrementos en la segunda parte del siglo XX y en la capacidad de transporte requerida ha sido estimulada, particularmente, por el aumento en la subdivisión internacional de trabajo; la extensión resultante de las relaciones de comercio exterior; el aumento en el poder de compra de los mercados interiores durante el “boom” de la post guerra; el incremento en la industrialización y la producción en masa, así como la agricultura a gran escala y el intercambio resultante de materias primas y productos terminados.

En este esquema, los países occidentales industrializados, y particularmente los tres centros de la economía globalizada, Estados Unidos, la Unión Europea y Japón, sin olvidar el crecimiento acelerado que está teniendo China, República de Corea, Australia y la India, dominan y dominarán el comercio marítimo mundial sobre los países en desarrollo, porque pocos de ellos podrán valerse de su balanza de comercio exterior para lograr una rápida industrialización que les permita comerciar con algo más que materias primas. Además, la tecnología actual y la brecha tecnológica, así asociada con la consecuente demanda de materias primas y la gran proporción de productos terminados resultante, reforzarán tal dominio.¹

Hoy en día los puertos pueden constituir una plataforma estratégica para el desarrollo del comercio, en donde confluyen todos los actores de esta compleja organización que es el transporte internacional y sus usuarios.

Otro hecho importante, es que por lo general en los países desarrollados, los costos de mano de obra y los impuestos son altos, con lo que algunas de sus actividades productivas pierden competitividad en cuanto a precio en el mercado internacional.

¹ López Gutiérrez, Héctor. Operación, Administración y Plantación Portuarias. AMIP. 1ª edición, México, 1999. p. 20.

Como consecuencia de esto, es que algunos armadores de estos países decidieron cambiar la bandera de sus buques por la bandera de otros países que tuvieran costos de tripulación e impositivos más bajos. Así nacieron como banderas de conveniencia las de países como Panamá, Liberia y Malta entre otros.

Más tarde surgieron los Segundos Registros, es decir, registros de buques de los países cuyos armadores se habían pasado a bandera de conveniencia, para tratar de interesar a esos armadores a volver a la bandera de su país. Así nacieron el registro noruego (NIS), el registro danés (DIS), etc.

Tras el surgimiento de estos segundos registros, se notó un gran flujo de buques noruegos, pero paralelamente se notó que aumentaban los siniestros de los buques bajo estas condiciones. Si bien no puede asegurarse que la falta de calificación de las tripulaciones y la falta de mantenimiento de los barcos sean la causa de tales accidentes, lo cierto es que estos elementos están presentes en la mayoría de los buques siniestrados en la década de los noventa.²

5.1. La Operación Portuaria

El incremento del comercio mundial no sólo ha contribuido a soportar crisis económicas, sino que también ha contribuido a la creación de una red de transporte capaz de comunicar a cualquier lugar del mundo. Sin embargo, la competencia internacional, los precios de las mercancías, la desigualdad en el reparto de las fuentes de materias primas y los centros industriales ha obligado a que esta red de transporte sea cada vez más eficiente y competitiva para hacer más fluido el comercio internacional.

Como puede verse, la organización apropiada y eficiente del tráfico portuario es la finalidad de la administración portuaria, la operación portuaria

² Musolino, Luis F. Cultura Marítima. Ediciones Poligrafik Proamar. Argentina, Buenos Aires, 1995. p. 53.

como parte de la administración se encarga de adecuar las múltiples maniobras que se requieren para permitir la transferencia de la carga y pasajeros del transporte marítimo al terrestre y viceversa, con eficacia, economía y seguridad.

Para entender mejor a lo que aquí se le llama *operación portuaria* a continuación se menciona una definición muy adecuada según informes de la vocalía de planeación de puertos mexicanos:

“Se le llama operación portuaria al conjunto de todas la operaciones necesarias para realizar el paso de mercancías desde el transporte marítimo al terrestre.

La operación principal, constituida por la carga, descarga, almacenamiento y evacuación, está complementada por otras actividades que sin ellas el conjunto no funciona, así se tienen por ejemplo: identificación de la mercancía, despacho de aduanas, reconocimiento de averías, reunión por lotes, destinos y almacenamiento de espera, envasado, consolidación, etc.

La coordinación de la operación debe contemplar a tres usuarios principales del puerto: la mercancía, el barco y el transporte terrestre.

El principio de planeación de la operación se inicia con el conocimiento del tipo de carga. El flujo de la carga para la exportación o importación, no aplica en los esquemas operativos, sino sólo en la eficiencia del proceso que normalmente es más lento para la importación.³

³ Puertos Mexicanos, Vocalía de Planeación. Manual de Dimensionamiento Portuario. SCT. México, 1982. p. 5.176.

La transportación de mercancías en México tradicionalmente ha presentado una serie de problemas de diverso tipo y en especial de sus derivados de sus condiciones geográficas; trátase de transportación terrestre, marítima o aérea. Estos problemas o limitantes han contribuido a frenar el desarrollo general del país. En especial la transportación marítima, servicios que ofrecen líneas navieras, ya sea de cabotaje o de altura; presenta serios problemas que obstaculizan el intercambio comercial con otros países.

5.1.1. Tipos de Operación

Existen diversos puntos de vista para clasificar la operación portuaria como desde el punto de vista del tráfico, desde el punto de vista de la mercancía, fase y por la vía que sigue el producto, esta última a su vez se clasifica por:

- a) Vía Directa, es decir, a camión, a vagón, a tubería, entre buques. Aunque es la más eficaz de realizar por la armonía que debe existir en la operación portuaria.
- b) Vía Semidirecta, es decir, que la carga se descansa en el muelle provisionalmente, antes de su evacuación del puerto.
- c) Vía Indirecta, es decir, que la mercancía se almacena temporalmente mientras espera su evacuación del puerto; es la más usada.⁴

Y es en estas operaciones vinculadas al comercio exterior, en su tráfico marítimo donde tiene importancia reflexionar sobre las operaciones portuarias y su mecanización, ya que es una pieza clave del comercio exterior que exige un sistema comercial más efectivo.

⁴ Ibidem, p. 5.177.

5.1.2. Fases de la Operación

Sin dejar de reconocer los avances que se han obtenido en cuanto a la operación portuaria, no se debe olvidar que aún falta mucho por hacer al respecto, ya que aún persisten rezagos que deben superarse. La modernización implica el fortalecimiento de la rectoría del Estado y una amplia participación de los sectores involucrados.

La real problemática es que existe una duplicidad de funciones, porque hay un excelso número de dependencias y entidades en el manejo de las operaciones, lo que provoca en repetidas ocasiones atraso en las maniobras de carga y descarga de las mercancías, reflejándose en los costos de operación.⁵

Dentro de las fases de la operación destacan:⁶

- Rendimientos Portuarios

Deben obtenerse el mayor número de datos sobre el resultado de operaciones, ocupaciones, rendimientos, etc. y ser utilizados para deducir una valoración u opción sobre el conjunto del puerto en general y sobre las operaciones en particular y poder adoptar las medidas necesarias para corregir situaciones o mejorar los resultados.

En un primer caso para averiguar la eficacia, intensidad y calidad de los servicios que ofrece el puerto a sus usuarios es útil la aplicación de unos sencillos índices primarios. Posteriormente se podrán aplicar unos índices secundarios relacionados aritméticamente con los anteriores y se dejan para la planificación del puerto.

⁵ Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes. Modernización y Descentralización. Reunión preparatoria sobre puertos y transporte marítimo. Tampico, Tamps. 1º de Diciembre de 1987. p. 2.

⁶ Puertos Mexicanos, Vocalía de Planeación. Manual de Dimensionamiento Portuario. SCT. México, 1982. p. 5.177-5.181.

Indicadores Primarios:

- Movimiento de la mercancía en el puerto de atraque
- Estadía del buque
- Ocupación de los puertos de atraque
- Productividad de los buques
- Productividad de la mano de obra
- Costos por concepto de fletes pagados a buques extranjeros, seguros marítimos contratados en el extranjero, desvíos de la carga a puertos norteamericanos, gastos portuarios a pagar en Estados Unidos, despacho aduanero *"in bord"*, arrastre de mercancías hacia la frontera con Estados Unidos, entre otros.

Para la aplicación de estos índices deberá fraccionarse previamente al puerto en unidades homogéneas (tipo de mercancía, muelles similares, etc.) y estudiarse por separado. De otro modo los resultados pueden estar influidos por rendimientos parciales extremos que alteran el carácter fundamental que poseen y que sólo deben mostrar valores medios.

- Operaciones Ordinarias

Se incluyen en este grupo todas aquellas que se realizan en muelles generales con equipos universales, aunque se utilicen dispositivos adecuados para el manejo de la carga. Se excluyen por lo tanto las mercancías que se manipulan con instalaciones especiales ya sean graneles sólidos, líquidos, contenedores, etc.

En esta operación se pueden diferenciar dos actividades principales, la operación a bordo y la operación en tierra; la primera, comprende desde cuando la mercancía queda colgada de los ganchos del equipo del puerto o del buque hasta que es soltada; y la segunda, comprende dos operaciones: traslado y almacenaje.

● Almacenamiento y Expedición

Las vías indirecta y semidirecta en cuanto a exigencias de almacenaje, recepción, control y expedición de la mercancía se aplicarán en este apartado.

Los principios básicos que deben regir la estancia de la mercancía en almacenaje son las siguientes:

- Distribuir la superficie de almacenaje en forma que la mercancía pueda evacuarse con rapidez y seguridad.
- Separar adecuadamente los tipos de carga para facilitar la identificación, recuento, inspección y desalojo evitando manipulaciones adicionales.
- Separar las mercancías peligrosas, contaminantes y de alto riesgo.
- Aplicar en forma correcta para evitar deterioros o sobrecargas tanto a la mercancía como a la superficie de carga, pero teniendo el menor espacio.

Por las características y requerimientos de la mercancía, es difícil enclavar en un encuadre normalizado de los tipos de almacenaje, pero es posible de realizarse en sólo tres tipos:

1. Bodegas; cubierto a la intemperie
2. Cobertizos; bajo techo
3. Patios; al aire libre

De aquí, sólo falta considerar los servicios necesarios para que la carga no sufra deterioros o desperfectos durante su estancia en el puerto. En cada caso a de tenerse el tipo de mercancía y su forma de presentación.

● Recepción o Entrega

Para el caso de mercancías en general reviste gran importancia administrativa por suponer un cambio de responsabilidad, según el tipo de contrato de venta y transporte, pero en todo caso el trámite aduanero obliga a este control.

Una vez realizada la operación de descarga a la llegada de la mercancía al puerto, y en la que el transportista puede no tener ninguna responsabilidad, se procede a la clasificación y recuento de la mercancía en estrecha relación con la estiba previa a la entrega o recepción. El recuento subsiguiente y entrega admite observaciones y reclamos por escrito del “Conocimiento de Embarque”, documento esencial del transporte marítimo.

Es por tal, que se debe verificar el estado de la mercancía tan pronto se reciba en puerto para presentar las relaciones que procedan y no se pierdan tiempos, esto aún cuando no se realice el despacho aduanero de la mercancía.

Para la salida de la mercancía esta operación suele ser más fácil pues el traslado de menor unidad de carga facilita la operación de recuento.

Actualmente, en México cada uno de los puertos presenta una problemática distinta, sin embargo lo que es común a ellos es la mecanización de las operaciones portuarias, la cual debe separarse, pero sin dejar de pensar que el objetivo fundamental es la modernización.

Por lo que a continuación se mencionan algunas recomendaciones que deberán tomarse en cuenta para llevar a cabo la modernización de la operación portuaria:

- Es necesario sensibilizar al gobierno mexicano, pero particularmente a los involucrados, de la importancia para el comercio exterior de las operaciones portuarias.
- Se requiere revisar los ordenamientos legales y desempapelarlos, las tarifas deben ser nuestra principal preocupación.
- Sin desconocer lo indispensable de la rectoría económica del Estado, se debe asegurar el acceso del sector privado y del sector social al centro de las decisiones que se toman en las operaciones portuarias.
- Se debe pugnar por la descentralización de las decisiones y de esta manera darle una mayor participación a los municipios y a las entidades federativas.
- Se tienen que racionalizar los recursos, disminuir gastos corrientes, estandarizar los servicios mecánicos, formar un banco de refacciones y herramientas y no abandonar la idea de patrocinar la creación de una infraestructura portuaria que evite los fletes innecesarios.
- Se necesita incrementar la capacitación y el adiestramiento, con el propósito de agilizar las operaciones portuarias.
- Se tiene que evitar el dispendio y la descapitalización, organizando la coordinación de las dependencias y entidades involucradas y de esta manera, evitar la duplicación de funciones.⁷

⁷ Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes. Modernización y Descentralización. Reunión preparatoria sobre puertos y transporte marítimo. Tampico, Tamps. 1º de Diciembre de 1987. p. 4.

5.2. Los Puertos HUB en México

El tema de los puertos HUB o pivotes ha adquirido una creciente importancia en América Latina debido al acelerado crecimiento de los flujos internacionales de mercancías, propios de la apertura comercial y la globalización económica.

Los puertos HUB se han convertido en el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y el comercio marítimo latinoamericanos. Paradigma débil y poco sustentado, ya que proviene de la adaptación de formas operativas, organizacionales y tecnológicas de los países centrales, pero carece de un desarrollo conceptual que pueda dar cuenta de las condiciones, límites y posibilidades de desarrollo de este tipo de complejo portuario a países periféricos o en vías de desarrollo.

En términos generales, los puertos pivotes (HUB) se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el *hinterland* o la zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia. La concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales por vía marítima, cuando se hace transbordo de carga dirigida hacia otros puertos, y por vía terrestre, mediante la ampliación del *hinterland* para alcanzar vastos territorios, sobrepasando incluso las fronteras nacionales.⁸

México, como bien es sabido, carece de puertos HUB, centralizadores o pivotes, es decir en donde se concentran las cargas de un determinado Continente o región marítimo terrestre, en base al gigantismo de los buques de reciente construcción, que se encuentran entre las 180,000 y las 200,000 TRB, y dado que estas embarcaciones requieren de puertos profundos, se han ido

⁸ Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL núm. 76. abril, 2002. 124.

ubicando a lo largo del mundo tales terminales portuarias en las regiones de más alto desarrollo portuario económico.⁹

Por otra parte, para comprender mejor lo que son los puertos pivotes, a continuación se hace referencia a José Ernesto Carmona Gómez, quien nos dice que:

“Los puertos pivotes (hub es su nombre en inglés) se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia”¹⁰

En América Latina se ha pensado mucho acerca de un proyecto de puerto pivote, sin embargo detrás de esta idea se advierten las dificultades y desventajas de implantar pivotes en regiones como la costa del Pacífico sudamericano.

En México se ha planteado la posibilidad de desarrollar, como puertos pivotes, los puertos de Altamira y Lázaro Cárdenas para convertirse en importantes concentradores y redistribuidores de carga.

Aunque cabe mencionar que, el gobierno mexicano le está ya casi entregando a Estados Unidos el puerto que se hará en Punta Colonet, Baja California. Dicho puerto ha sido seleccionado como el lugar idóneo para la construcción de uno de los mayores puertos marítimos del mundo, el cual sería considerado como la puerta principal de la cuenca Asia-pacífico, que incluiría una vía férrea para conectarse a Estados Unidos, además de recintos

⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. Los Puertos en el Derecho del Mar. UNAM. México, 2000. p. 24.

¹⁰ Op. Cit. Salgado y Salgado, José Eusebio. Los Puertos en el Derecho del Mar. UNAM. México, 2000. p. 24.

fiscalizados, aeropuerto, carreteras, parques industriales, zonas habitacionales, hoteles, con una inversión que superaría los 12 mil millones de dólares.

El puerto de Colonet se convertiría en una opción para el ingreso de mercancías y evitar el congestionamiento actual en Long Beach donde el manejo de contenedores en tránsito a Estados Unidos a la zona de Chicago es sumamente importante a lo que denominan “la zona al este de las montañas rocallosas”.

Es por eso que lo que se pretende es avanzar en el estudio de los puertos pivotes en México desde un enfoque que ubica la unidad de análisis en el ámbito global, donde las formas tecnológicas y de organización del transporte marítimo regular adquieran un papel decisivo en la viabilidad de los puertos pivotes.

Los puertos HUB de carácter global se encuentran distribuidos por continente de la siguiente manera:

ASIA: Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, Pusan, Shanghai y Singapur.

EUROPA: Amberes, Felixstowe, Hamburgo y Rotterdam.

ESTADOS UNIDOS: Long Beach, Los Ángeles y Nueva York.

MEDIO ORIENTE: Dubai.

Estos puertos en conjunto durante el 2003 movieron alrededor de 112.97 millones de TEUS. Debe siempre tenerse en cuenta que un TEU equivale a un contenedor de 20', que puede cargar hasta 20 toneladas.¹¹

¹¹ Op. Cit. Salgado y Salgado, José Eusebio. Los Puertos en el Derecho del Mar. UNAM. México, 2000. p. 27.

Los puertos HUB sin duda alguna han venido a revolucionar los mercados internacionales y aunque existen diversas razones por las cuales aparecieron, tal parece que la razón principal de su existencia fue posible en la medida en que el tamaño de buques creció y los operadores marítimos formaron grandes alianzas.

Ahora bien, para el buen funcionamiento de dichos puertos se debe redefinir las funciones de varios puertos intermedios y a la vez desarrollar una estructura interconectada y jerárquica de puertos menores que suministren carga a los pivotes, ya que esto significaría un gran avance en el desarrollo económico del país.

Bajo este enfoque se vuelve conceptualmente clara la idea de una red global de puertos, es decir, implica que muchos puertos quedarán excluidos de los servicios regulares directos y, en el mejor de los casos, podrán integrarse a la red mediante rutas indirectas o alimentadoras que conducen la carga, en embarcaciones menores, hacia algún nodo portuario principal (puerto pivote), donde será transbordada a los grandes buques para ser transportada hasta su destino final.¹²

Mediante el transbordo de carga hacia los puertos HUB es posible responder a los nuevos requerimientos del transporte marítimo internacional, es decir, a la densificación de los principales corredores para alcanzar volúmenes de carga que permitan maximizar la operación de buques cada vez más grandes, a la eliminación de puertos de recalada en los principales corredores marítimos para, simultáneamente, concentrar carga en puertos selectos y reducir los tiempos de tránsito de la carga, así como el ciclo de rotación de los buques.

Puede decirse que con el transbordo se pretende articular a la red global de puertos a un conjunto de concentradores menores, HUB regionales, y puertos alimentadores que, mediante la sustitución de las rutas directas poco densas por

¹² Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL núm. 76. abril, 2002. 127.

rutas indirectas, contribuyan a aportar carga y alimentar a los grandes puertos concentradores o HUB globales.

Ahora bien, aunque en primera instancia la nueva estructura de puertos de red tiende a relacionar los servicios marítimos regulares, en la medida en que se asignan embarcaciones de acuerdo a la densidad de las rutas, se reducen los ciclos de rotación de las embarcaciones, paralelamente se aumentan las frecuencias, mediante la incorporación de rutas indirectas o alimentadores, y se generan economías de escala para navieras y puertos, habría que analizar qué ventajas ofrece para los usuarios esta estructura que privilegia los servicios indirectos, con múltiples transbordos. Esto es especialmente relevante para los exportadores e importadores de los países periféricos ubicados en rutas sur-norte donde el transbordo está siendo práctica común para vincularse con los países desarrollados, ubicados generalmente en el hemisferio norte.¹³

Sin embargo, hay que tomar en cuenta también que, particularmente en México, la carga que se desvía sigue el camino terrestre vía frontera con Estados Unidos, por lo que puede decirse que es muy poca la carga que se desvía por puerto, es decir puerto HUB - puerto alimentador.

Por otra parte, cada vez en mayor medida, las líneas marítimas tienden a establecer rutas principales este-oeste, con servicios de transbordo que conecten éstas con los servicios norte-sur. La tendencia hacia más servicios con transbordo es apreciable en la evolución reciente que muestra un mayor crecimiento del tráfico portuario que el de los movimientos marítimos. En esta situación, las alternativas implican una creciente especialización, en la que determinados puertos aumentan su participación en los tráficos globales, concentrando cargas de diferentes procedencias y destinos para su redistribución posterior.

¹³ Martner Peyrelongue, Carlos. Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. Sanfandila, Qro. IMT. SCT. 2001. p.77.

Cuadro 1. Puertos de Transbordo por participación porcentual.

PUERTO	MILES DE TEU's TOTALES	PORCENTAJE DE TRANSBORDO (%)
Marsaxlokk (Malta)	1,045	93%
Damietta (Egipto)	1,125	90%
Algeciras (España)	1,826	84%
Singapur (Singapur)	15,100	82%
Gioia Tauro (Italia)	2,126	80%
Colombo (Sri Lanca)	1,710	70%
Manzanillo (Panamá)	998	70%
Kingston (Jamaica)	689	69%
Puerto de España (Trinidad y Tobago)	279	59%
Cartagena (Colombia)	356	50%
Dubai (Emiratos Árabes Unidos)	2,800	50%
Kaohsiung (Taiwán)	6,271	43%
Róterdam (Países Bajos)	6,032	40%
Port Klang (Malasia)	1,820	38%
Puerto Cabello (Venezuela)	496	38%
Bremerhaven (Alemania)	1,820	30%
Hamburgo (Alemania)	3,550	30%
Felixstowe (Reino Unido)	2,500	28%
Amberes (Bélgica)	3,265	25%
Pusan (Corea)	5,753	21%
Hong Kong (China)	14,650	18%
Kobe (Japón)	2,087	15%

FUENTE: Drewry Shipping Consultants y la revista Containerization International.

Por otra parte, es conveniente conocer los escenarios posibles en el largo plazo que, en general, derivan de análisis de las tendencias actuales. Según Hoffmann, la creciente concentración en el transporte marítimo tendrá efectos estructurales en la actividad portuaria del futuro. Bajo este modelo de concentración, se teme que la estructura de la red global de puertos se circunscriba a un menor número de megapuertos o hubs globales y a una mayor diversidad de puertos articuladores de tamaño medio y pequeño o hubs regionales. En algunos artículos especializados se comenta que sólo quedarían cinco o seis puertos importantes en Asia, Europa y América del Norte y que todos los demás serían puertos secundarios.¹⁴

A esto, cabe mencionar que en el proceso de modernización y competitividad, las innovaciones organizativas están conduciendo a la creación de estos puertos. Los nodos centrales globales o pivotes globales del sistema portuario mundial concentran los grandes movimientos de mercancías, de estos nodos se distribuyen las mercancías hacia la periferia de los otros sistemas que están conectados al nodo central o pivotes regionales.

Los pivotes globales se entienden como los centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de mercancía e información y se alimentan de flujos provenientes tanto de redes terrestres como marítimas.

Entretanto, los pivotes regionales se asumen como puertos intermediarios cuya dimensión y capacidad de carga y cobertura geográfica no es tan grande como los globales, ni tan pequeña como los puertos alimentadores. Son los puertos-clave en la intersección de las rutas este-oeste con las rutas norte-sur.¹⁵

¹⁴ Ibidem, p.87.

¹⁵ Millán B., Julio A. "La Economía en el Mar". Servicio de Información Económica Profesional, SIEP. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004. p. 13.

Los puertos mexicanos al servicio de buques extranjeros

Sin embargo, de acuerdo a la afirmación de Hoffmann, cabe mencionar que esto no sería posible, ya que debido al continuo crecimiento del comercio exterior a nivel mundial, a la larga estos puertos pivotes terminarían por saturarse. Un claro ejemplo lo estamos viendo con los puertos de Long Beach y Los Ángeles que debido a su pronta saturación, nuestro país vecino, Estados Unidos, tiene fincados sus intereses en puertos mexicanos.

Cuadro 2. Principales Puertos Pivotes Globales por Región Geográfica, 1999.

PIVOTES GLOBALES	
ASIA	MILLONES DE TEUS
Hong Kong (China)	16.1
Singapur (Singapur)	15.9
Kaohsiung (Taiwán)	7.0
Pusan (República de Corea)	6.4
Shanghai (China)	4.2
Kobe (Japón)	2.7
EUROPA	MILLONES DE TEUS
Rotterdam (Holanda)	6.4
Hamburgo (Alemania)	3.8
Amberes (Bélgica)	3.6
Felixtowe (Inglaterra)	2.7
NORTEAMÉRICA	MILLONES DE TEUS
Long Beach (EE.UU.)	4.4
Los Ángeles (EE.UU.)	3.8
Nueva York (EE.UU.)	2.9
MEDIO ORIENTE	MILLONES DE TEUS
Dubai (Emiratos Árabes Unidos)	2.8

FUENTE: Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL núm. 76. Abril, 2002. 128.

Cuadro 3. Principales Puertos Pivotes Regionales por Región Geográfica, 1999.

PIVOTES REGIONALES	
ASIA	MILLONES DE TEUS
Port Klang (Malasia)	2.5
Tanjung Prior (Indonesia)	2.3
Manila (Filipinas)	2.1
Laem Chabang (Tailandia)	1.8
Colombo (Sri. Lanka)	1.7
Yantian (China)	1.6
EUROPA	MILLONES DE TEUS
Gioia Tauro (Italia)	2.3
Algeciras (España)	2.0
Marsaxlokk (Malta)	1.0
Prieto (Grecia)	1.0
La Spezia (Italia)	0.8
EL CARIBE	MILLONES DE TEUS
Manzanillo (Panamá)	1.0
Kingston (Jamaica)	0.7
Freeport (Bahamas)	0.5
MEDIO ORIENTE	MILLONES DE TEUS
Damieta (Egipto)	1.2

FUENTE: Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL núm. 76. Abril, 2002. 128.

Un puerto para convertirse en pivote, requiere contar con amplias conexiones de transporte multimodal donde el transporte ferroviario y terrestre sea óptimo, estar ubicados en una posición geoestratégica donde se conecten o crucen rutas marítimas y contar con altos volúmenes de carga que se genera en el entorno cercano al puerto.

Este modelo de puertos HUB, es aprovechado al máximo por las alianzas estratégicas del transporte marítimo, que aprovechan al máximo las economías de escala basadas tanto en los puertos HUB como en los feeders o alimentadores. Son esquemas que vienen a sustituir a las rutas circulares individualizadas, con programación de transporte de cargas poco eficientes, por una combinación de dos o más movimientos de buques más adaptados a las cargas previstas. Es por ello que la base de este modelo recae en la utilización del trasbordo, elemento de unión de las cadenas de transporte marítimo.¹⁶

Ante los presentes desafíos, es menester preguntarse ¿cómo responden los principales puertos del mundo ante el empleo de súper buques Post Panamax? ¿Qué hace en términos de infraestructura y cambios en la legislación que los regula?

A esto, se puede observar que en los países más importantes del mundo se calcula que la base económica para la operación de los súper barcos reclama no sólo la creación de grandes centros de acopio de carga y el mejoramiento de las instalaciones y equipo de las terminales, sino también la revisión de políticas y ordenamientos portuarios, como la desregulación en el transporte terrestre y la competencia económica.

Por ejemplo, para el sistema Nueva York-Nueva Jersey, el HUB más importante de Estados Unidos en el Atlántico, los canales de acceso al complejo Nueva Jersey en ciertos tramos no son suficientemente profundos para permitir el tránsito de buques Post Panamax totalmente cargados.

En Europa, el destino de los recursos se centra en la habilitación de enormes y sofisticadas instalaciones, equipos y accesos terrestres. En Alemania, destaca el HUB Hamburgo y Róterdam en Holanda, en los cuales los recursos se dirigen al mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, para

¹⁶ Ibidem.

responder a las crecientes necesidades de distribución de los productos en Europa y el mundo entero.

En los mayores HUB del orbe se hacen espectaculares inversiones en ampliación de infraestructura y promoción. Por su parte China avanza a pasos agigantados, con enormes inversiones en Shangai y la mega naviera China Ocean Shipping Corporate (COSCO) a la cabeza, concentra sus esfuerzos en reorganizar y mejorar sus instalaciones en lugar de construir nuevos puertos.

En suma, los principales HUB del globo realizan espectaculares inversiones en ampliación de instalaciones, dotación de equipo especializado de punta y promoción a gran escala, para conquistar los mercados futuros o potenciales.¹⁷

Ahora bien, respecto a la pregunta antes planteada de que si los puertos mexicanos responden a los cambios en el transporte y comercio internacional, puede decirse que de acuerdo a estudios y proyecciones de mercado, Lázaro Cárdenas cumple con las características para convertirse en el HUB nacional en el nuevo milenio, ya que tiene una ocupación promedio del 30% de su capacidad instalada y ha sido líder permanente, con una tasa media de crecimiento anual de 14% en la última década del siglo pasado, en el movimiento de carga mercantil del sistema portuario nacional.

El resto de los puertos mexicanos, tal como Veracruz, cuya saturación demanda su traslado, no responden a las exigencias del comercio internacional, aunque puede afirmarse que el puerto de Manzanillo si podría crecer aún más hacia la laguna de Cuyutlán.

¹⁷ Arellano Chávez, Melchor. "Lázaro Cárdenas, HUB del futuro". Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México, revista bimestral. 2^a. Época, núm. 3 y 4. febrero-marzo 2004, p.23.

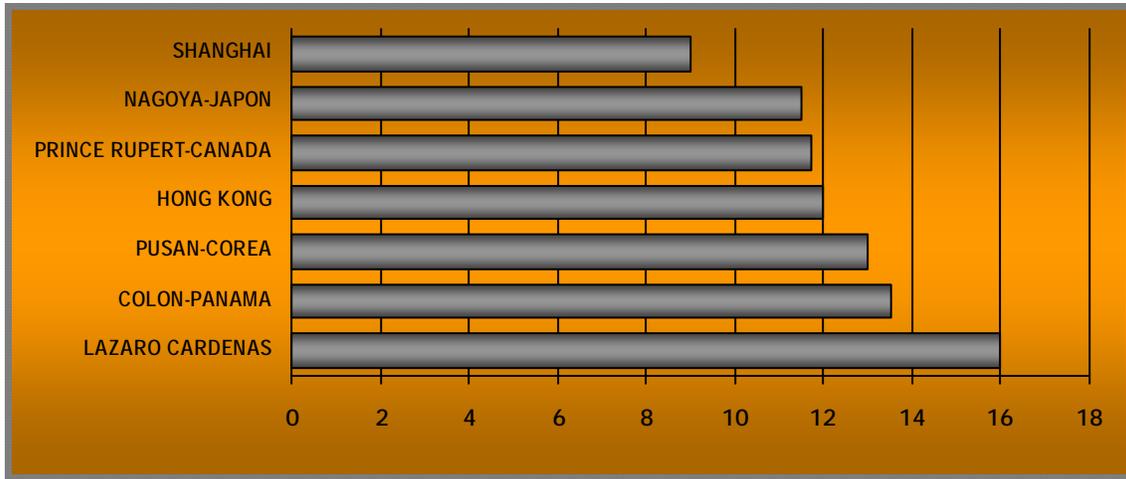
El Puerto de Manzanillo, con un 46 por ciento de su carga contenerizada, jugará un rol estratégico en el corredor Multimodal Transpacífico (Singapur-México-Estados Unidos) que fortalecerá los vínculos comerciales con los otros países del TLCAN y los de la APEC. Los trabajos están orientados a lograr que el corredor funcione como si un solo operador manejara la carga desde su origen hasta su destino. El corredor será entonces el despegue del Puerto de Manzanillo como el puerto pivote mexicano que sirva de puente entre Asia y Estados Unidos.

El otro puerto del Pacífico que puede ser clave para la expansión del comercio Asia-Pacífico es el Puerto Lázaro Cárdenas; puerto industrial que ha desarrollado aptitudes para el tráfico de carga seca, en donde el mineral de hierro, carbón y cereales son las mercancías que más se transportan en el mundo. Además, el potencial de su extensión territorial y de infraestructura, así como su posición geoestratégica privilegiada, lo coloca en el centro de las principales rutas del comercio marítimo mundial, incluyendo la tendencia del eje horizontal “round the world”.

La infraestructura marítima portuaria es una de sus grandes ventajas del Puerto Lázaro Cárdenas, debido a la profundidad de su canal de acceso y dársena principal de ciaboga, así como por ser uno de los pocos puertos protegidos. Tiene capacidad de recibir embarcaciones de 150 mil toneladas de desplazamiento. La profundidad de su canal de navegación supera a puertos que son claves en las rutas norte-sur y este-oeste, como el estratégico Puerto Colón de Panamá y los pivotes globales como Hong Kong y Shangai.¹⁸

¹⁸ Millán B., Julio A. “La Economía en el Mar”. Servicio de Información Económica Profesional, SIEP. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004. p. 25.

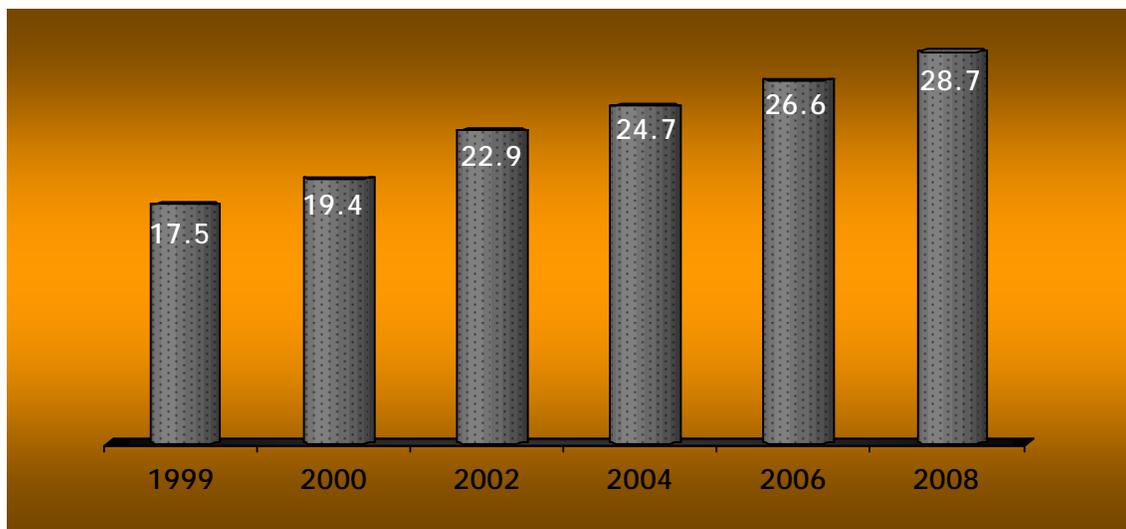
Gráfica 1. Profundidad de los Principales Puertos de Pacífico, 2002
(Metros)



Fuente: First 500 APEC Ports by Terminal and Berths – 2002.

Por otra parte, a pesar del poco movimiento de contenedores que ha demostrado el puerto de Lázaro Cárdenas en los últimos años, se prevé que para el año 2008 tenga un aumento y llegue a rebasar los 28 mil TEUS.

Gráfica 2. Pronóstico del Movimiento de carga mercantil en Lázaro Cárdenas, 2000-2008



FUENTE: Arellano Chávez, Melchor. “Lázaro Cárdenas, el posible HUB de la nueva era”. Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México. México. Año 1. núm. 2 y 3. Diciembre 1999. p. 27.

Estas graficas presentadas demuestran ser una razón más, por la cual México debe aprovechar las ventajas geoestratégicas de la ubicación privilegiada de ambos puertos, para insertarse de manera sostenida en las rutas marítimas que están marcando las tendencias del comercio mundial.

Si los puertos mexicanos no quieren ser sólo parte del engranaje de los HUB y súper navieras del mundo como alimentadores, tendrán que dar grandes pasos en el desarrollo intermodal e infraestructura vinculante con el transporte terrestre y aéreo. Urge replantear una política pública portuaria persistente, orientada a fomentar el desarrollo de los puertos mexicanos como ejes conectantes de las cadenas logísticas de transporte, que respondan a los desafíos del comercio internacional.

5.2.1. Límites y posibilidades para México

Como ya se ha comentado en capítulos anteriores, hoy en día se cuenta con una flota mercante prácticamente inexistente y que por ende su participación en el comercio exterior de México es nula.

Sin embargo, algo aún más grave es que la participación de México en la grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo alrededor del mundo es prácticamente imposible, ya que mientras el gobierno no se percate de la necesidad que se tiene de una flota mercante propia y por lo mismo de una legislación marítima avanzada y al día, pero sobre todo acorde con la realidad marítima nacional e internacional, no se podrá considerar realmente un país por naturaleza.¹⁹

¹⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. El Comercio Exterior de México, la Flota Mercante Mexicana y la Legislación Marítima Nacional. Edición del autor. UNAM. México, 2000. p. 14.

Por lo que a todo esto se apuntan cinco elementos importantes de análisis los cuales ayuden a determinar las potencialidades y límites de los puertos mexicanos en un contexto liderado por la formación de una red global de puertos pivotes.

1. Evolución y dinamismo de la carga en contenedores en los puertos mexicanos.

Durante la década de los ochenta en el Pacífico mexicano existía un equilibrio relativo en el manejo de contenedores entre los puertos de Guaymas (21.6%), Manzanillo (27%), Lázaro Cárdenas (28%) y Salina Cruz (18.5%).

Mientras que en el Golfo de México se observaban tendencias similares, pero en magnitudes distintas. Aquí también la mayoría de los puertos se caracterizó por los escasos vínculos y la limitada integración territorial con regiones interiores. Sin embargo, el relativo equilibrio de flujos era menos evidente en este litoral por la existencia de puertos históricamente relevantes como Veracruz y Tampico.

Durante los años noventa estas tendencias junto con la creciente apertura comercial y la reestructuración portuaria realizada en México, dieron lugar a un cambio sustantivo tanto en la evolución de los flujos de carga de contenedores como en la geografía portuaria nacional.

El primer aspecto es el acelerado crecimiento de la carga general en contenedores en ambos litorales, ya que entre 1988 y 2000, en el litoral mexicano del Golfo y el Caribe, el movimiento de contenedores creció a una tasa media anual de 16.4% y en el litoral del Pacífico el ritmo medio de crecimiento anual fue de 15.7%.

El segundo aspecto es la reorganización de los flujos y la nueva jerarquía portuaria. En el año 2000, en el litoral mexicano del Golfo y el Caribe se observaba una concentración importante de los flujos de contenedores en sólo dos puertos: Veracruz, el cual movió el 64.4% de los contenedores y Altamira movió el 21.8%. Concentrando entre ambos puertos el 86.2% de este tipo de carga en el litoral del Golfo.

Por su parte, el Pacífico mexicano presentó una reordenación de flujos con índices de concentración todavía más pronunciados en el movimiento de contenedores, ya que en el año 2000 el puerto de Manzanillo atrajo, por sí sólo, el 89.3% de los contenedores del litoral.²⁰

2. Ámbito espacial en la obtención de carga de los puertos.

Anteriormente, los puertos obtenían la totalidad de la carga, mayoritariamente, por las localidades y centros urbanos cercanos a los puertos, la zona de influencia o *hinterland* estaba muy acotada por la cercanía física, debido a la escasa eficiencia operativa de los puertos, a las barreras regulatorias y a las dificultades de acceso del transporte terrestre, pero gracias al desarrollo del intermodalismo y la superación de trabas legales, administrativas y operativas, el ámbito espacial para atraer carga se amplió notablemente.

Por ejemplo, los puertos estadounidenses del Pacífico y del Atlántico han expandido notablemente su zona de influencia o *hinterland* gracias al desarrollo de los sistemas de transporte intermodal. Ahora incluso disputan la zona de influencia tradicional de los puertos mexicanos y canadienses. Por eso, en la actualidad una de las principales formas para concentrar carga y transformar a un puerto en pivote regional o global es ampliar su zona de influencia territorial mediante la integración multimodal.²¹

²⁰ Martner Peyrelongue, Carlos. Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL. No. 76. México. Abril 2002. p.129-138.

²¹ Ibidem.

3. Integración modal de los puertos nacionales.

Como ya se mencionó anteriormente, el desarrollo del intermodalismo es fundamental para concentrar carga y reforzar la posición competitiva de los puertos mexicanos. 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.

Por lo que una opción para el mejoramiento de esta situación sería, que existiera una mejor coordinación y cooperación entre las instituciones que intervienen en esta fase. Esto sin duda conduciría a reducir los tiempos muertos de inmovilización de las mercancías en las terminales portuarias, pero también las opciones de transporte terrestre tendrán que movilizarse, tanto en su operación como en la incorporación de estrategias logísticas de distribución y en la actualización tecnológica.

Un indicador significativo de la interconexión marítimo-terrestre es el elevado tiempo de estadía en las terminales portuarias nacionales, ya que en México, el indicador de estadía es de 10 días en promedio, frente a una marca internacional (benchmarking) de 5 días, y que si no logra una disminución significativa limitará la posibilidad de concentrar mayores volúmenes de carga.

Por otra parte, un hecho importante es que los puertos mexicanos no obtienen carga por transbordo marítimo, los porcentajes de transbordo son poco significativos y que por lo tanto sólo se alimentan por vía terrestre. A este hecho hay que señalar que la legislación vigente, lejos de estimular esta actividad la limita.²²

²² Ibidem.

4. La ubicación de los puertos en relación con los principales ejes marítimos.

Algo importante dentro de la posibilidad de construir pivotes regionales o globales dentro de la red es la ubicación geográfica de los puertos en función de los principales ejes de transporte marítimo.

Invariablemente, los pivotes globales se encuentran ubicados en las rutas este-oeste del hemisferio norte. Esto tiene una relación directa con la presencia de los ejes más importantes y densos del comercio internacional, constituidos por las conexiones entre Europa, el noroeste de Asia y Norteamérica. Los pivotes, en cambio, tienden a desarrollarse con mayor facilidad en las zonas donde se cruzan o conectan los principales ejes este-oeste con las rutas norte-sur.

Entonces, dado el contexto geográfico de los puertos mexicanos, cabe preguntarse, ¿existe la posibilidad de construir pivotes regionales o globales en las costas mexicanas? Tal parece que no se encuentran muy distantes de la zona de cruce o intersección de rutas. El Pacífico mexicano se encuentra ubicado sobre el eje de intersección constituido por Long Beach y Los Ángeles y los puertos de transbordo del Canal de Panamá.

Así, un puerto del Pacífico mexicano como Manzanillo, que se encuentra en el eje de intersección y que se caracteriza por haber ampliado su zona de influencia podría aumentar de manera exponencial el número de contenedores movidos mediante la realización de funciones de conexión y transbordo entre las rutas norte-sur y las rutas este-oeste. Es decir, que el puerto de Manzanillo estaría en condiciones de escalar posiciones dentro de la red global de puertos hasta constituirse en un pivote regional que obtiene carga no sólo de su zona de influencia, sino también de la interconexión marítima y las operaciones de transbordo.²³

²³ Ibidem.

5. Servicios directos e indirectos de líneas regulares en puertos nacionales.

Este es un elemento, de suma importancia, ya que de éste mismo se determinará la ubicación de los puertos en la red global.

Es claro que un puerto que ofrece servicios a embarcaciones pequeñas y recorridos indirectos entre el lugar de origen y de destino se ubicará en la parte baja de la jerarquía de la red, como puerto alimentador.

En México, la mayor parte de los puertos que mueven contenedores se caracterizan por pocos servicios de líneas regulares, poca frecuencia de arribo y predominio de buques pequeños y rutas cortas que alimentan a puertos mayores del extranjero, desde los cuales se distribuye la carga por vía marítima o terrestre hacia el destino final, esto debido precisamente a que no se tienen buques para incidir en el transporte marítimo hacia los puertos mexicanos.

Dentro de los puertos más importantes en cuanto al movimiento de contenedores se encuentran Manzanillo, Altamira y Veracruz, estos puertos a su vez cuentan con algunas diferencias y potencialidades. En primer termino, cabe señalar que los servicios directos de Veracruz y Altamira se incorporan al eje o corredor marítimo Norteamérica-Europa. Los tres servicios más importantes por frecuencia, tamaño de buques y velocidad de rotación incluyen a los puertos del Golfo en la misma secuencia. Es decir, que siempre arriban primero a Veracruz y después a Altamira. Esto debido a que la lógica de rotación está dada por la dirección de los flujos y las características de la zona de influencia de cada puerto. En Veracruz predominan las importaciones destinadas a la región del consumo más grande del país, también ingresan bienes intermedios para empresas en las ramas automotriz y electrónica, es por tal que Veracruz tiene prioridad de entrada en las rutas provenientes de Europa.

Por otra parte, las rutas indirectas o alimentadoras de Veracruz y Altamira son muy numerosas. Las más extensas vinculan la costa este de los Estados Unidos con la costa este de Sudamérica, haciendo escala en los puertos mexicanos del Golfo. Este servicio es presentado por las alianzas estratégicas de navieras brasileñas, europeas y norteamericanas, que mueven buques cuya capacidad fluctúa alrededor de los 1500 TEUS. Aquí se considera que tales servicios son indirectos o alimentadores porque tienen conexiones hacia Europa, Asia y África en los pivotes de trasbordo de la costa este de Estados Unidos y en algunos pivotes del Caribe.

En el Pacífico, la afluencia de rutas regulares directas e indirectas está mucho más concentrada en un sólo lugar, ya que el puerto de Manzanillo constituye el principal imán para ambos tipos de rutas.²⁴

5.3. Aparición de las Grandes Alianzas Marítimas

La liberalización económica y la apertura comercial han propiciado la privatización en el transporte y en los puertos. La reestructuración portuaria realizada durante la década de los noventa en Latinoamérica y en la mayoría de los países tercermundistas, condujo a la licitación de un enorme número de terminales portuarias de uso público, para que fueran adquiridas y operadas por empresas privadas.

Por otra parte los procesos de globalización económica y apertura comercial y financiera, junto a innovaciones tecnológicas en la producción, las comunicaciones y el transporte, están permitiendo la formación de concentraciones de un tamaño y una cobertura geográfica desconocida en los periodos previos. Las grandes alianzas y/o fusiones en el sector financiero y en diversas ramas industriales, tales como las telecomunicaciones, la automotriz, la electricidad y la química, entre otras, han dado lugar a enormes y complejos

²⁴ Ibidem.

consorcios globales, fragmentados en red, lo cual permite verificar y realizar procesos simultáneamente, en tiempo real, entre empresas o plantas localizadas en regiones o países ampliamente distantes entre sí.²⁵

La búsqueda de economías de escala necesariamente refuerza la tendencia hacia la concentración y para alcanzarlas el tamaño y/o la capacidad de servicio de las empresas de transporte marítimo debe crecer, dejando fuera del mercado a las empresas más débiles o menos eficientes.

Con respecto a esto Hoffmann apunta algunas cuestiones sustanciales, al decir que “El proceso de concentración en la esfera del transporte marítimo significa que los sectores portuarios y las navieras más importantes, están captando una cuota creciente del mercado a expensas de los otros participantes más pequeños. Este proceso no es nuevo, ya que es parte de una tendencia que se originó en la revolución industrial. Sin embargo, ha ido cobrando fuerza en los últimos años. En particular, y a la luz de la liberalización del comercio y del crecimiento económico de los países en desarrollo, el sector portuario y las empresas de transporte en buques de líneas regulares de esos países están comenzando a sentir este proceso de concentración con peculiar intensidad” (Hoffmann, 1999:9).²⁶

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

²⁵ Martner Peyrelongue, Carlos. Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. SCT. publicación técnica No. 162. IMT. Sanfandila, Qro. 2001. p.31.

²⁶ Op. Cit. Martner Peyrelongue, Carlos. Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. SCT. publicación técnica No. 162. IMT. Sanfandila, Qro. 2001. p.32.

Algunos especialistas mencionan que desde la década de los noventa se asiste a la tercera gran transformación estructural en la organización del transporte marítimo y los puertos, es decir, de la proliferación masiva de alianzas estratégicas y, muy especialmente, de la formación de alianzas globales, las cuales emergieron a partir de 1995 en las que participan las principales navieras y, a la vez, operadoras de transporte multimodal del mundo.

Esta proliferación masiva de alianzas parece ser una respuesta de los transportistas a las demandas de la producción globalizada y a la creciente desregulación del sector marítimo.

5.3.1. La “Grand Alliance” de P&O-NedLloyd, Hapag Lloyd, NYK, OOCL y MISC.

La “Grand Alliance” fue formada inicialmente por las siguientes navieras: P&O de Gran Bretaña, Hapag-Lloyd de Alemania, Nipón Yusen Kaisha (NYK) de Japón y Neptuno Orient Line (NOL) de Singapur. Sin embargo, debido a procesos de adquisición y fusiones ingresaron nuevos miembros y una de las navieras emigró hacia otra alianza global. En primer lugar, la naviera británica P&O se fusionó con la Holandesa Ned-Lloyd formando el consorcio P&O-Nedlloyd. En segundo lugar, NOL, de Singapur, adquirió la naviera estadounidense American President Line (APL) emigrando así hacia la New World Alliance. Finalmente, en 1997, se incorporan a la “Grand Alliance” las navieras Orient Overseas Container Line (OOCL), de Taiwán, y Malasia Internacional Shipping Corp. (MISC) de Malasia.²⁷

Estos reajustes mejoraron la posición de la alianza y consolidaron una amplia cobertura principalmente en las conexiones entre Asia y Europa, donde han establecido seis circuitos.

²⁷ Martner Peyrelongue, Carlos. Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. SCT. publicación técnica No. 162. IMT. Sanfandila, Qro. 2001. p.41.

Los miembros de esta alianza han manifestado que los beneficios inmediatos fueron una mayor frecuencia en los servicios, menores tiempos de tránsito, una amplia cobertura de puertos, menores costos y una sólida posición para negociar servicios con operadores de terminales, arrendadores y almacenadores de contenedores y empresas de transporte terrestre. La “Grand Alliance” se comprometió a abarcar un amplio ámbito de cooperación que va desde el intercambio de capacidad en los buques hasta el manejo conjunto en terminales y sistemas de transporte intermodal.

En definitiva, se trata de una alianza en proceso de consolidación, donde muchos rubros de organización y operación están en formación. Sin embargo, la implantación de la “Grand Alliance” está permitiendo la estructuración de una red de amplio alcance espacial que apunta hacia el predominio de un espacio de flujos global.

5.3.2. La “Unique Global Alliance” de Maersk Line y Sea Land.

La “Unique Global Alliance” fue formada por dos de las navieras y, a la vez, operadoras de transporte multimodal más grandes del mundo. Se trata de Maersk Line, de origen danés, y de Sea Land, de origen norteamericano. El protocolo de esta alianza se concluyó a fines de 1995 y se implementó en mayo de 1996. Su ritmo de integración ha sido mayor que le de las otras alianzas, a tal punto que, desde fines de 1999, entraron en proceso de fusión.

La “Unique Global Alliance” plantea el despliegue y utilización compartida de la capacidad de los buques, la coordinación de salidas, el arrendamiento y sub-arrendamiento conjunto de navíos, acuerdos para la operación de rutas alimentadoras, acuerdos para contratar servicios en terminales o para otras actividades intermodales y terrestres de la red, cooperación para la adquisición y reparación de equipo, intercambio de contenedores e intercambio de información de datos.

Esta alianza ha establecido una red principal con seis rutas traspacíficas entre Asia y Norteamérica y cuatro rutas de Asia a Europa, vía el Canal de Suez. Tal diseño coincide con los de las otras alianzas y reafirma el predominio de los flujos en la Cuenca del Pacífico. Sin embargo, su cobertura es más amplia ya que abarca 14 rutas alimentadoras que se conectan a la red principal en los nodos portuarios más importantes. Ocho de estas rutas conectan a Centroamérica y el Caribe con Estados Unidos, tres vinculan el litoral del Pacífico Latinoamericano con Norteamérica, una ruta vinculada a Europa con la Costa Atlántica de Sudamérica, otra a Estados Unidos con la costa Atlántica de Sudamérica y, la última, realiza conexiones intra-asiáticas.²⁸

Sin duda alguna, la alianza entre Maerks Line y Sea Land es más global que las otras, ya que incluye muchas rutas secundarias tanto este/oeste como norte/sur. “Esta es una alianza global, todas las rutas, incluyendo las atlánticas, están contempladas en ella.” (Damas, 1995, p. 60).

5.3.3. La “New World Alliance” de APL-NOL, Mitsui OL y Huyndai.

Esta alianza se constituyó formalmente en enero de 1996, con el nombre de “Global Alliance”. En un principio estuvo compuesta por American President Line (APL) de origen norteamericano, Mitsui Osaka Line (MOL) de origen japonés, Orient Overseas Containers Line (OOCL) de origen taiwanés y Nedlloyd de origen holandés. Sin embargo, sufrió una reestructuración, debido a las fusiones y cambios de algunos participantes, tal es el caso de la holandesa Nedlloyd, la cual fue comprada por la naviera de Reino Unido P&O. También cambió de nombre, ahora se le conoce internacionalmente como la New World Alliance.

²⁸ Ibidem. p. 42.

La “New World Alliance” ha reformado las líneas comerciales mediante la coordinación de salidas de las embarcaciones para alcanzar mayores frecuencias de viaje y vincular a más fragmentos territoriales. Ha desarrollado el intercambio de espacio en los buques y pretende implementar la cooperación en el uso de rutas y buques alimentadores. Otras áreas de cooperación establecidas son el intercambio de contenedores vacíos, los contratos conjuntos con terminales, estibadores, puertos y proveedores de servicios y equipo terrestre.

Esta alianza ha establecido una red global de rutas que viene creciendo. Originalmente abarcaba seis rutas principales entre Asia y Norteamérica y tres rutas principales entre Asia y Europa, vía el Canal de Suez. Ahora está compuesta de 10 rutas principales entre Asia-Norteamérica y 4 rutas principales Asia-Europa.

La red en cuestión vincula a los principales bloques económicos del mundo. Está estructurada por los corredores de mayor densidad en el intercambio y distribución de la producción globalizada y constituida por grandes nodos portuarios, llamados “hubs globales”, que conectan a las principales ciudades mundiales. La conexión desde los hubs portuarios hacia las regiones interiores donde se encuentran las ciudades vinculadas a la red, se realiza por lo tramos intermodales terrestres que controlan algunas de las navieras y/o operadores de transporte intermodal de esta alianza. El hecho de que la integración de la alianza, en lo que se refiere a los tramos y terminales terrestres de la red, sea más lenta, no impide que en la actualidad cada uno de los miembros utilice los tramos intermodales ferroviarios y carreteros establecidos previamente por alguno de ellos o por un tercero, sin embargo, en este caso no se comparten costos y beneficios sino que se manejan como negocios separados.²⁹

²⁹ Ibidem, p. 47.

5.3.4. La “United Alliance” de Hanjin, DRS-Senator y Cho Yang.

La “United Alliance” está formada por la naviera coreana Hanjin, por la China Cho Yang, de Honk Kong, y por DRS-Senator, cuyas acciones pertenecen, desde 1999, a Hanjin, en 80 por ciento, y a dos empresas alemanas, antiguos propietarios de la naviera en cuestión, en un 20%. El antecedente de esta alianza fue la “Alianza Tricontinental” (Tricon) formada a principios de la década de los noventa por Cho Yang y DRS-Senator, para enlazar, en flujos este-oeste, los tres continentes que generan la mayor parte del comercio internacional, Asia, Europa y Norteamérica.

A diferencia de las otras alianzas globales, la “United Alliance” se especializó en las rutas alrededor del mundo, conocidas también con el nombre de “all water”. En 1999, tenía establecidos cuatro circuitos de este tipo que vinculaban básicamente Europa, Medio Oriente, el sudeste asiático, el norte de Asia, ambas costas de Norteamérica y Centroamérica.

La característica principal de la “United Alliance” son los servicios de largo alcance por la superficie marítima del planeta, su protocolo de acuerdos estratégicos no aspira a ser tan amplio como el caso de las otras alianzas globales. Aquí básicamente se trata de compartir espacio en buques y terminales en los puertos.³⁰

5.3.5. La “CKYH Alliance” de COSCO, K Line, Yang Ming Line y Hanjin Shipping.

La “CKYH Alliance”, llamada así por las letras iniciales de las empresas navieras que la integran, la china COSCO Container Line, la japonesa K Line, la china Yang Ming Line y la coreana Hanjin Shipping Co., con la DRS Senator Line.

³⁰ Ibidem. p. 50.

Estas dos últimas empresas navieras forman parte además de la alianza anterior.

El resultado obtenido por estas grandes alianzas, es que se han ido apoderando del comercio internacional a través de los contenedores en el mundo, a tal grado que para 2003 ya controlaban el 65.1% del comercio transpacífico de contenedores y el 89.6% del total del mundo.³¹

5.4. El Comercio Exterior de México en manos de empresas extranjeras

Las exigencias de la modernización del Sistema Portuario, como se ha mencionado anteriormente, es con el fin de eliminar costos innecesarios e ineficiencia en el movimiento de las exportaciones mexicanas. Estas mismas exigencias obligan a revisar todos y cada uno de los aspectos de la cadena de exportación para posibilitar el acceso en las mejores condiciones de competitividad de los productos mexicanos a los mercados en el exterior.

Por lo que si se desea mejorar las condiciones del comercio exterior no podemos conformarnos con nada menos que no sea incentivar nuestra flota mercante y modernizar los puertos mexicanos incrementando su productividad y racionalizar su economía en virtud del aumento en su rendimiento.

Así pues, se tiene conciencia de que, no sólo la modernización de los puertos mexicanos lograría el aumento en la economía nacional con respecto al comercio exterior, sino que además el no contar con el elemento primordial, es decir, los buques, ya que el no contar con una flota eficiente, competitiva y propia hace depender cada vez más de otras naciones con mayor desarrollo en este sector.

³¹ Op. Cit. Salgado y Salgado, José Eusebio. Los Puertos en el Derecho del Mar. UNAM. México, 2000. p. 29.

Algo que evidencia este hecho es la evolución del comercio marítimo mundial, al resaltar la gran importancia del transporte marítimo, el cual ha experimentado grandes cambios tecnológicos y de organización lo que ha obligado a un cambio radical en la infraestructura y equipamiento de los puertos para reducir el tiempo de permanencia de los buques en el puerto.

Por otra parte, en el marco del dinamismo de la economía globalizada que se mueve en el mar, las ventajas del transporte multimodal han sido factor determinante en la conformación de alianzas de las grandes compañías de navegación.

En el caso de la carga contenerizada, se produce la consolidación de grandes grupos de empresas transportadoras y el crecimiento de alianzas estratégicas, cuyos procesos de concentración han traído como resultado que en veinte consorcios se concentre el 62 por ciento la capacidad mundial de carga contenerizada y sólo en diez el 44 por ciento.³²

Anteriormente ya se ha mencionado que las alianzas y fusiones son formas específicas que adquieren la tendencia hacia la concentración del transporte marítimo, ya que como dice Hoffmann que mediante fusiones, alianzas y la utilización de buques de mayor porte, se pueden lograr economías de escala y un mayor dominio de los mercados y de este modo mejorar los ingresos.

³² Millán B., Julio A. "La Economía en el Mar". Servicio de Información Económica Profesional, SIEP. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004. p. 8.

Cuadro 4. Evolución de las principales empresas portadores y las cuotas de mercado

OPERADOR	ENERO 2000			ENERO 2006			CRECIMIENTO
	RANKING	TEUS	CUOTA	RANKING	TEUS	CUOTA	
AP Moller Maersk	1	620,324	12%	1	1,665,272	18.2%	268%
MSC	5	224,620	4.4%	2	784,248	8.6%	349%
CMA-CMG Group	12	122,848	2.4%	3	507,954	5.6%	413%
Evergreen Group	2	317,292	6.2%	4	477,911	5.2%	151%
Hapag-Lloyd	14	102,769	2%	5	412,344	4.5%	401%
CSCL	18	86,335	1.7%	6	346,493	3.8%	401%
APL	6	207,992	4%	7	331,437	3.6%	159%
Hanjin/Seantor	4	244,636	4.8%	8	328,794	3.6%	134
COSCO Container Lines	7	198,841	3.9%	9	322,326	3.5%	162%
NYK	8	166,206	3.2%	10	302,213	3.3%	182%
MOL	10	136,075	2.6%	11	241,282	2.6%	177%
OOCL	16	101,044	2%	12	234,141	2.6%	232%
CSAV Group	20	69,745	1.4%	13	234,002	2.6%	336%
K Line	13	112,884	2.2%	14	227,872	2.5%	202%
Zim	11	132,618	2.6%	15	201,432	2.2%	152%
Yang Ming Line	17	93,348	1.8%	16	188,206	2.1%	202%
Hamburg-Sud Group	21	68,119	1.3%	17	184,438	2%	271%
Hyundai Merchant Marine	15	102,314	2%	18	147,989	1.6%	145%
Pacific International Lines (PIL)	24	60,505	1.2%	19	134,362	1.5%	222%
Wan Hai Lines	22	63,525	1.2%	20	114,346	1.3%	180%
UASC	19	74,989	1.5%	21	74,004	0.8%	99%
IRIS Lines	42	19,920	0.4%	22	53,512	0.6%	269%
Regional Container Line	33	26,355	0.5%	23	48,604	0.5%	184%
Grimaldi (Napoli)	28	35,283	0.7%	24	44,363	0.5%	126%
MISC Bhd	26	41,738	0.8	25	40,543	0.4%	97%

Los puertos mexicanos al servicio de buques extranjeros

Continuación...

Costa Container Lines	98	4,914	0.1%	26	37,480	0.4%	763%
China Navigation Co.	60	11,377	0.2%	27	36,717	0.4%	323%
Sea Consortium	43	17,562	0.3%	28	34,242	0.4%	195%
CCNI	32	26,710	0.5%	29	33,799	0.4%	127%
SYMS	128	2,954	0.1%	30	32,337	0.4%	1095%
TOTAL		5,150,000	100%		9,135,749	100%	177%

Fuente: BRS-Alphaliner

Estos datos evidencian la magnitud que está adquiriendo la concentración de la oferta de transporte marítimo internacional debido a la presencia de las alianzas y fusiones. Estas formas de asociación producen mayor control sobre las rutas y el incremento en la captación de carga por un menor número de consorcios. Las alianzas y fusiones facilitan la colusión de las grandes empresas para dejar fuera de la competencia a las más pequeñas o, al menos, les limitan considerablemente su capacidad de oferta a nivel internacional.

Aún no es claro hasta dónde llegará el proceso de concentración en el transporte marítimo, ni cuántas empresas sobrevivirán a la competencia. Esto depende, en buena medida, de las regulaciones que impongan las entidades nacionales e internacionales para evitar la confrontación de una estructura monopólica. Como el transporte es una demanda derivada, habrá de tenerse en cuenta también la posición de los usuarios que requieren posicionar sus productos en el mercado internacional de manera competitiva. Por lo tanto siempre habrá que estar tomando mediadas para encontrar el punto de equilibrio entre el estímulo a los flujos de comercio exterior y la permanencia de una sólida industria de transporte marítimo e intermodal de alcance global.

Por otra parte, acercándonos un poco al entorno de países periféricos, puede observarse que realmente el peso de las economías de América Latina y el Caribe en el mundo es reducido, ya que según datos de la CEPAL, el comercio exterior de toda la región, expresado en millones de dólares, significa el 5.4% del mundo. Su participación en la actividad portuaria es algo mayor, situándose casi en el 7%, mientras que el comercio contenerizado representa el 5.6% mundial.

En los últimos cinco años, las importaciones de América Latina y el Caribe disminuyeron en un 9% con respecto a las de principios del año 2000. Mientras que las exportaciones tuvieron un crecimiento estimado entre el 0.6% y el 0.8%. Después de una contracción prolongada, la recuperación de las exportaciones se hizo visible a partir del tercer trimestre de este año.³³

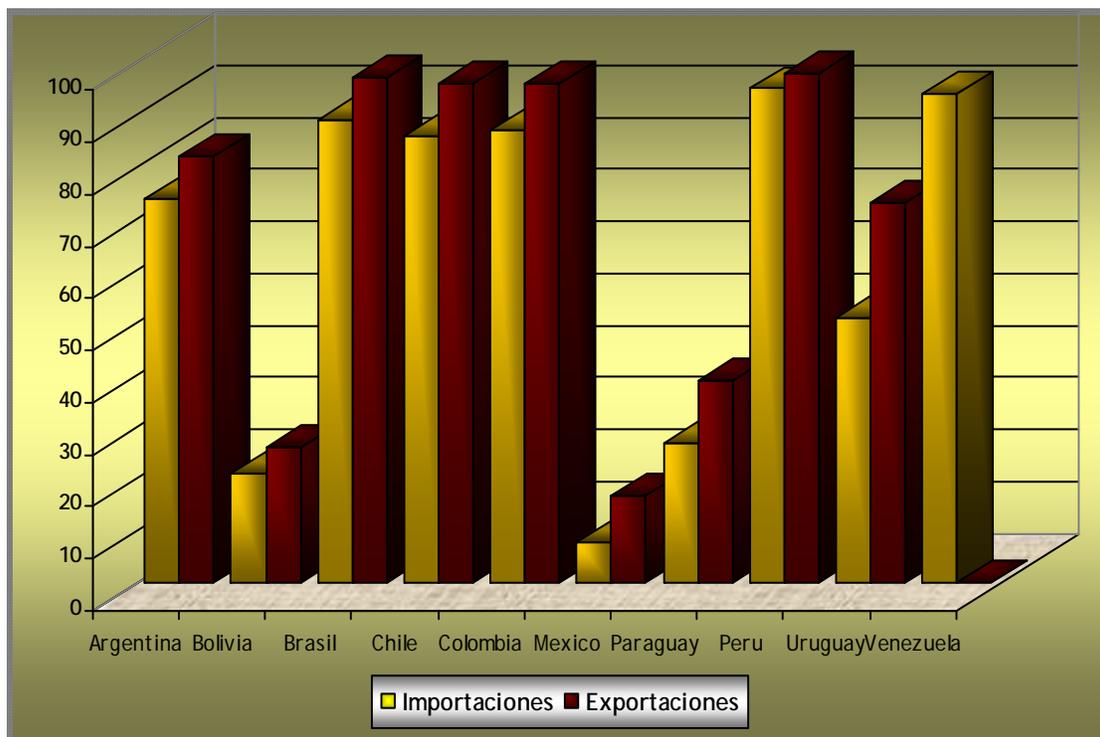
La retracción del comercio de mercancías en los últimos años, se debe a la suma de varios factores: a la desaceleración económica de los principales mercados importadores; a la caída de los precios de los productos básicos y de las manufacturas; y a los problemas de algunas de las economías latinoamericanas.

Por ejemplo, hace un par de años, los países latinoamericanos acumularon un superávit en el comercio de bienes de más de 24,000 millones de dólares debido a los excedentes comerciales de Argentina, Brasil y Venezuela. En América del Sur, la situación superavitaria de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Venezuela diverge al déficit registrado por Ecuador, Bolivia y Uruguay. En algunos países de Centroamérica (Costa Rica, Guatemala y Panamá) y el Caribe aumentó el saldo negativo en el comercio de bienes, pero en México se registró una pequeña, pero considerable caída.³⁴

³³ Coca Castaño, Pedro y Compés López, Raúl. Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional, técnico y económico. Universidad Politécnica de Valencia-IIRSA. Junio 2003. p. 21.

³⁴ Ibidem. p. 22.

Gráfica 3. El tráfico marítimo y la actividad portuaria en países periféricos, 2003.



Fuente: CEPAL.

Al respecto, cabe mencionar que, en muchos casos, ni las autoridades, ni los principales actores del Comercio Exterior, se toman la libertad de analizar correctamente si sus puertos son "eficientes" o no.

Por lo que, según un estudio publicado por las Naciones Unidas a fines del 2004, titulado: "Assessment of a Seaport Land Interface, an analytical framework" (Una evaluación de la interfase entre el Puerto Marítimo y la Tierra: un marco analítico), dirigido especialmente a algunos países en vías de desarrollo, que todavía no se ha encontrado la manera correcta de evaluar los puertos mexicanos; menciona que históricamente, solamente se ha prestado atención a la parte marítima del transporte, demorando la integración de éste con el transporte terrestre y con el sistema logístico.³⁵

³⁵http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial102006_la_funcion_de_los_puertos_en_la_cadena_logistica

Es evidente que, muchos países en vías de desarrollo, incluyendo a México, tienen una equivocada visión de cómo debe evaluarse el funcionamiento de los puertos y que además, muchas autoridades portuarias publican únicamente estadísticas con cifras que se refieren a los servicios que el sistema portuario brinda al buque, es decir, que informan sobre el máximo tamaño de los buques que pueden recibir; cuantos muelles, grúas y equipamientos tienen; las capacidades de sus playas de almacenamiento; cuantos contenedores pueden manipular por hora, si los buques sufren o no demoras y datos similares. Sin pensar en que lo mejor es informar acerca de que los países en vías de desarrollo deben realinear sus estrategias de transporte, insertando los puertos en el sistema de transporte interno.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

PRIMERA: Con lo estudiado en el primer capítulo puede concluirse que un puerto no sólo se mide por su infraestructura, por su capacidad y por sus trabajadores, sino que también se define por su ubicación geográfica, por los servicios que la ciudad ofrece y principalmente por sus comunicaciones terrestres y marítimas. Lo cual debe tenerse bien presente a la hora de plantear estrategias para el desarrollo del sistema portuario, ya que desde el año de 1985, cuando empezó la decadencia de la Marina Mercante, hasta la fecha lo único que se ha logrado es echar la carrera marítima por la borda.

Esta decadencia ha puesto en tela de juicio el tema del comercio exterior y la deficiencia en el Sistema Portuario Nacional dejando en total desventaja y fuera de toda competitividad a México, debido precisamente a que los puertos mexicanos no cuentan con la infraestructura necesaria para enfrentar los retos que actualmente se presentan en el entorno internacional.

Es por tal motivo que, se deben buscar alternativas de desarrollo y operación tanto en los puertos como en el transporte marítimo, ya que la mayor parte de la carga es proveniente de uno de los mercados más importantes, es decir, a países asiáticos.

SEGUNDA: Actualmente, como se ha visto, no se cuenta con una legislación marítima adecuada, ya que tanto la Ley de Puertos como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigentes, significan un freno para las actividades económicas, políticas y sociales del país, debido a la falta de disposiciones, las cuales permitan el crecimiento y desarrollo de los puertos frente al entorno marítimo internacional.

Además de que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que supuestamente serviría para fortalecer y desarrollar la Marina Mercante Nacional, no es otra cosa que la "puntilla" para desaparecer a los marinos mercantes mexicanos y a la flota del país, debido también a la falta de disposiciones legales.

Por otra parte, es necesario definir el papel que juegan cada una de las autoridades dentro del puerto, ya que al parecer existe una verdadera burocratización por la intervención de muchas secretarías de Estado, provocando que la labor del puerto no sea la adecuada y no preste los servicios que debiera prestar. Por lo que, si se desea que exista una adecuada y eficiente administración se deben seguir los principios de autonomía, independencia económica, autoridad total en el puerto y administración de tipo comercial.

El reto que, hoy día, México debe enfrentar con respecto a la pésima legislación que rige su actividad marítima portuaria, es tratar de aumentar la eficiencia y competitividad de los puertos, asimismo estableciendo bases que propicien el desarrollo de los mismos, ya que un puerto debe funcionar como un centro de negocios que promueva el desarrollo regional y no simplemente como un lugar para la recepción y atención de embarcaciones extranjeras, como hasta el momento han estado diseñados los puertos, debido en base al excesivo costo que representa mover un sólo contenedor en México con respecto a otros países.

Todo esto podrá llevarse a cabo si se modifica la normatividad en la materia con la creación de un programa de gran visión en los litorales mexicanos, el cual contemple el desarrollo costero de los estados, el desarrollo de las APIS, lo relativo al cabotaje, graneles, contenedores y cruceros, así como también el flujo de carga multimodal y plataforma logística.

TERCERA: La casi inexistencia de embarcaciones mexicanas, es un hecho lamentable que ha traído como consecuencia no sólo el atraso del país en el rubro del comercio exterior, sino que también la falta de empleos para nuestros marinos y capitanes egresados de las escuelas náuticas, esto al echar un vistazo en algunos de los principales puertos y confirmar que en la realidad la mayoría de las embarcaciones son extranjeras, mientras que la escasa flota se encuentra en pésimas condiciones, la red camionera mal estructurada y el ferrocarril inservible.

Al parecer, la escasa visión del Gobierno, no ha contemplado en sus planes de desarrollo el apoyo a la infraestructura del transporte, imprescindible para el desarrollo socio-económico de la nación, ya que no debe olvidarse que la Flota Mercante Nacional representa un símbolo de poder soberano y un elemento de seguridad nacional para México.

La crisis en el sector marítimo mercante, debido a la falta de embarcaciones, ha propiciado que las actividades comerciales sean otorgadas a los extranjeros, provocando así excesivos gastos del país por concepto de pago de fletes, pago de seguros marítimos, pagos por servicios de las cargas a puertos norteamericanos, pago por empleo de puertos extranjeros, autotransporte y ferrocarriles extranjeros hasta la frontera, etc.

Es urgente incentivar este sector, ya que actualmente, las tendencias mundiales de desarrollo están haciendo del transporte una palanca cada vez más importante para generar crecimiento económico y social. Además de que el contar con más y mejor infraestructura de transporte, propicia que cualquier nación sea más eficiente, eleve su competitividad y así aproveche las ventajas de la globalización.

Un nicho que en la actualidad se tiene para incentivar la flota mercante pudiera ser que PEMEX dejara de vender el petróleo sobre la base FOB y lo haga sobre la base CIF, así estaría vendiendo no sólo el petróleo sino también el

flete y que además pudiese concursar contratos de arrendamiento a casco desnudo con opción a compra, pudiendo dotarlo de tripulación, vituallas, combustibles y todo lo necesario para su explotación comercial y marítima; incluso puede dimitirse la bandera.

También hay que avanzar en la articulación de los puertos, con el sistema multimodal de transporte, para elevar la productividad en la segunda maniobra, reducir los costos de la cadena integral, y convertir así a México en una alternativa real para desahogar el tráfico de los corredores logísticos de Estados Unidos y del Canal de Panamá.

Se requiere también el desarrollo de cadenas y terminales de transporte multimodal que integren más eficientemente los transportes ferroviario, carretero y marítimo. Asimismo, es necesario continuar con el mejoramiento de la logística y de los sistemas de administración y operación de los puertos.

Este análisis nos hace ver que, tener un sistema de transportes competitivo y moderno es esencial para que el país mantenga un avance creciente en sus ámbitos económico, comercial y cultural. Para ello es necesario buscar nuevas vías para su expansión y desarrollo.

CUARTA: Es una pena que México, contando con una excepcional ubicación geográfica, aún no demuestre interés por fomentar el desarrollo de su Marina Mercante, ya que países potencialmente más desarrollados tales como Noruega, Japón, Estados Unidos, Reino Unido de la Gran Bretaña, Alemania, entre otros, que envidian esta ubicación geográfica estratégica y vital, han demostrado tener un gran desarrollo en sus marinas mercantes, porque reservan a sus nacionales el tráfico de cabotaje, toda vez, que consideran este sector como estratégico y de vital importancia para su economía y por ningún motivo, autorizan la apertura y liberalización de dicho mercado, es decir, que no permiten la participación de los extranjeros en su cabotaje, ya que atentaría contra su propia soberanía e interés nacional.

México, por su parte debe tener muy en cuenta la importancia de elevar el desarrollo de su Marina Mercante, así como la de incentivar la flota nacional, ya que como podemos ver, la vía de comunicación más importante con diversas áreas del mundo, es sin duda la vía marítima.

Este bajo nivel de desarrollo de la Marina Mercante es una situación alarmante, más aún si se toma en cuenta que hoy día, apenas se cuenta con la octava parte de lo que el país requiere para poder transportar por lo menos el 50% de su carga, es decir, que de los 5 millones de toneladas de registro bruto (TRB) necesarias tan sólo tenemos 635 mil toneladas.

Por otro lado, al analizar las causas por las cuales no se ha desarrollado la Marina Mercante en México, se encuentran muy variados factores, entre ellos se distingue que las flotas mundiales están sujetas a una muy variada demanda de sus servicios, existiendo épocas en las cuales sobran embarcaciones y bajan los fletes marítimos, con lo que resulta más simple y económico alquilar embarcaciones que comprarlas.

Sin embargo, este hecho podría evitarse con la existencia de una Marina Mercante propia, la cual ayude a evitar el abuso de las conferencias de fletes marítimos, integradas por empresas navieras extranjeras, que para proteger el transporte de artículos de su país de origen, castigan los mexicanos con sus fletes.

Como puede verse, el contar con una Marina Mercante con capacidad suficiente para satisfacer los requerimientos de transporte marítimo de altura y cabotaje que exige el crecimiento de la economía nacional, constituye un instrumento básico para el desarrollo e independencia económica del país.

QUINTA: Sin duda alguna México atraviesa por una difícil situación en el ámbito marítimo portuario, ya que el análisis de los datos obtenidos evidencia la absoluta dependencia que se tiene respecto de otras naciones, debido a que los puertos mexicanos han sido diseñados, primordialmente, para el servicio de buques extranjeros y no como soporte a su propio comercio exterior. Además, el no contar con una flota mercante eficiente, competitiva y, sobre todo, propia, nos hace depender cada vez más de países con mayor desarrollo en este sector.

Se debe crecer, no sólo en la modernización de los puertos, sino también en la creación de una mejor red de transporte, para estar a la altura de las demandas internacionales.

Por otra parte, es bien sabido que México, aún está lejos de tener entre sus puertos, un puerto HUB, centralizador o pivote, el cual pueda recibir embarcaciones gigantes de reciente construcción, las cuales se encuentran entre las 180,000 y las 200,000 TRB. Debido precisamente al tamaño, estas embarcaciones requieren de puertos profundos, los cuales se han ido ubicando a lo largo del mundo en las regiones de más alto desarrollo portuario económico, caso en el que México no figura.

Sin embargo, debido a la pronta saturación de los puertos norteamericanos, Long Beach y Los Ángeles, México debe tomar partida de esta situación y no mover el dedo del renglón sobre el puerto de Lázaro Cárdenas y el puerto que se hará en Punta Colonet, Baja California, los cuales representan la puerta de entrada hacia la cuenca Asia-Pacífico. Ya que, México se ha convertido en una economía que constituye un mercado en crecimiento para esta región, tanto por el ahorro de bienes de consumo como por la posibilidad de transformar bienes intermedios y ensamblar componentes originados en esta región del mundo, y que sin duda, en el largo plazo, la cobertura del comercio de Asia con el vecino país del norte, Estados Unidos, puede representar una estrategia de expansión de las actividades establecidas en puertos clave del Pacífico mexicano como Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Para mejorar la situación marítimo portuaria de México, se deben tomar en cuenta como principales impulsores: la globalización del comercio y la capacidad de producción que continúa impulsando las actividades portuarias, la especialización en trasbordo, centros logísticos e intermodalismo y la eficiencia operacional y bajos costos, los cuales serán la clave del éxito.

Se debe, además continuar impulsando la firma de memorandums de entendimiento en materia de cooperación técnica con diferentes países y proseguir la ratificación de los tratados internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los ordenamientos de carácter bilateral o multinacional que contribuyen al desarrollo de las actividades marítimo-portuarias.

Y, México pese a la carencia de un Proyecto de Estado Nación, que contenga un Plan Estratégico de largo plazo, puede sin embargo, promover un Plan Mínimo con una estrategia, que contemple una política que impulse Tratados de Libre Comercio con los países de la región más dinámica del mundo: Asia-Pacífico, aunado a un Plan Estratégico en los puertos de carga más importantes del Pacífico mexicano, es decir, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, orientando su logística portuaria al comercio internacional entre los Estados Unidos y los países asiáticos, convirtiendo así, a sus regiones, en Zonas Libres que permitan inversiones extranjeras, generando polos de desarrollo industrial y comercial estratégicos.

RECOMENDACIONES

A lo largo de la investigación, se ha resaltado la gran importancia que representa el contar con la infraestructura necesaria tanto en los puertos como en el transporte en general, la cual es fundamental para lograr el desarrollo tan anhelado, un desarrollo humano sustentable, con un crecimiento dinámico de la economía, con generación de los empleos que requiere la sociedad y que propicie mayor equidad con reducción de la pobreza y fomento del bienestar.

Es urgente contar con una política portuaria marítima real y eficiente, no basta sólo con desear incrementar la cobertura geográfica y social de la infraestructura, ni incrementar sus niveles de seguridad y creer que con esto se puede convertir al país en una de las principales plataformas logísticas competitivas en el mundo.

Se requiere de una verdadera planificación en el sector; primeramente en la planificación del puerto, es decir, hay que estudiar y determinar su potencial para establecer la vocación natural del puerto; segundo, tener pleno conocimiento del entorno económico del puerto y de sus mercados potenciales o zonas de influencia para conocer sus alcances y limitaciones y; tercero, conocer las tecnologías habidas y por haber.

Esto aunado al impulso del intermodalismo, a la redefinición de los puertos en función del tamaño y carga de los barcos que pueden recalar; la reducción de los costos de los servicios; de la disminución del tiempo de espera y facilidades administrativas; de la conexión del transporte terrestre; y del sistema de tarifas específicas.

Con esto, puede definirse el horizonte de los puertos, el cual fundamentalmente es, adquirir altas tasas de productividad, para lo cual se deben:

- Especializar las terminales portuarias para responder con eficiencia a la demanda de nuevos servicios;
- Desarrollar una red de puertos para posibilitar la extensión de zonas de influencia de cada puerto lo que exige poseer una buena conexión intermodal que reduzca los costes;
- Afrontar la construcción de zonas de actividades logísticas, para aprovechar el intermodalismo y para aumentar el valor añadido de las mercancías;
- Poseer planes de calidad que garanticen la fidelización de los clientes; y
- Desarrollar sistemas de información electrónica.

Es necesariamente importante tomar en cuenta dichas consideraciones, ya que ponen de manifiesto los cambios sustanciales de los últimos años en lo que concierne a los siguientes aspectos:

- a) el tamaño de los buques y al tráfico marítimo,
- b) en la organización de la industria del transporte marítimo por medio del control de los centros logísticos e intermodales,
- c) el mercado portuario asiste a una mayor competencia que refleja una mayor rivalidad entre puertos, precisando políticas encaminadas a la reducción de

tarifas, menores tiempos portuarios y reducción de los riesgos derivados de la sobrecapacidad; y

- d) presenciamos un desarrollo de las nuevas tareas y funciones ligadas a la predistribución de industrias orientadas al puerto y unas conexiones más estrechas del puerto con otros medios de transporte.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc.

Los nuevos puertos mexicanos. Grupo Noriega Editores. México, 1999.
364 pp.

Bravo Díaz, Mauro.

Cómo exportar por vía marítima, introducción fundamental para el exportador. SCT. México, mayo 1997.
202 pp.

Bustamante Ahumada, Roberto.

El Desarrollo Costero de México. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. SCT. México, 2002.
452 pp.

Bonilla, Juan de Dios.

Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1963.
718 pp.

Bosch, Felipe.

Derecho Comercial Marítimo. Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1943.
300 pp.

Carranza Arista, Héctor.

Lázaro Cárdenas. El puerto sin límites presente y futuro. Edición GCM S.A. de C.V. SCT, México, 2006.
106 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl.

Derecho Marítimo. Editorial Porrúa, México, 2001.

1006 pp.

Chabert Fonts, Joan.

Manual de Comercio Exterior. Barcelona, Gestión 2001.

275 pp.

Coca Castaño, Pedro y Compés López, Raúl.

Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional, técnico y económico. Universidad Politécnica de Valencia-IIRSA.

Junio 2003.

778pp.

Comisión de Transportes H. Congreso de la Unión LVIII Legislatura.

Políticas Públicas en Materia de Transportes. Contribuciones del Poder Legislativo. México, 2001.

208 pp.

Ezquerria de la Colina, José Luis.

Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Col. COEDI México S.A. de C.V., 2006.

224 pp.

González Garcidueñas, Javier Antonio.

Problemática del Cabotaje en México. Editorial Porrúa. México, D.F., 2002. 103 pp.

Hernández de Labra, Fernando.

Puertos. México. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT. 1998.

483 pp.

López Gutiérrez, Héctor.

Operación, Administración y Planeación Portuarias. AMIP. Primera edición. México, 1999.

254 pp.

Martner Peyrelongue, Carlos.

Tendencias recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. Sanfandila, Qro. IMT. SCT. 2001.

144 pp.

Martner Peyrelongue, Carlos.

Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. Revista de la CEPAL. No. 76. México. Abril 2002.

141 pp.

Musolino, Luis F.

Cultura Marítima. Ediciones Poligrafik Proamar. Argentina, Buenos Aires, 1995.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

Los Puertos en el Derecho del Mar. Edición del autor. UNAM. México, 2000. 30 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

La Marina Mercante. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Edición del autor. UNAM. México, 2000.

27 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

El Comercio Exterior de México, la Flota Mercante Mexicana y la Legislación Marítima Nacional. Edición del autor. UNAM. México, 2000.

26 pp.

Sierra O'Reilly, Justo.

Lecciones de Derecho Marítimo Internacional. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854.

156 pp.

Tapia Guerrero, Luis Arturo.

Desregulación laboral en el sector de Transporte Marítimo en México. Dumping social y crisis de la Marina Mercante Nacional. Cuaderno de trabajo 24. Secretaria del Trabajo y Previsión Social (STPS). IMP.

145 pp.

HEMEROGRAFÍA

Alonso, J.A.

“Ventajas comerciales y competitividad, aspectos conceptuales y empíricos”. **Información Comercial Española.** núm. 705. Mayo, 1992.

Arellano Chávez, Melchor

“El sistema Portuario Nacional. Rebasado por HUB's y Megacarriers”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México.** México. Año 1. núm. 1. Octubre 1999.

pp. 4-8.

_____ “Lázaro Cárdenas, el posible HUB de la nueva era”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México.** México. Año 1. núm. 3. Diciembre 1999. pp. 26-28.

_____ “Concreta la compra de Sea Land-Service”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México.** México. Año 1. núm. 4. Enero 2000.

pp. 13-15.

_____“La Industria Naval mexicana no ha aprendido a navegar”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México.** México. Año 1. núm. 4. Enero 2000.
pp. 20-21.

_____“TMM asume su inexistencia”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 26 y 27. noviembre-diciembre 2001.
pp. 12-18.

_____“Puertos, sistemas conectantes”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 26 y 27. noviembre-diciembre 2001.
pp. 22-26.

_____“Lázaro Cárdenas, HUB del futuro”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. Año 1. núm. 3 y 4. febrero-marzo 2004.
pp. 22-26.

_____“Marea Alta”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 12. mayo-junio 2005.
pp. 10-12.

_____“Manzanillo a toda vela”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 12. mayo-junio 2005. pp. 28-29.

_____“Industria Naval, crónica de un naufragio”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México.** México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 14. noviembre-diciembre 2005.
pp. 22-26.

_____“Crean Fondo para la Marina Mercante”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 14. noviembre-diciembre 2005.
pp. 30-32.

_____“Puertos mexicanos, inversión que hace olas”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 15. enero-febrero 2006.
pp. 16-18.

_____“Crean Fondo para la Marina Mercante”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. . núm. 15. enero-febrero 2006.
pp.18.

Azcona Gallardo, Alberto.

“Modelo del Proceso de Planificación Portuaria”. **Puertos de México. Órgano informativo de la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la SCT**. México, revista bimestral. Año 2. núm. 10. noviembre-diciembre 2005.
pp. 6-9.

Castillo Ortiz, Miguel Ángel.

“Marina Mercante: sin respiro alguno”. **Transporte 21 (T21)**. México. Año 6. Vol. 67. Marzo 2005.
pp. 60.

_____“Marina Mercante: sin respiro alguno”. **Transporte 21 (T21)**. México. Año 7. Vol. 86. Octubre 2006.
pp. 50-76.

Chávez, Rodrigo.

“Alianzas estratégicas, la clave del siglo XXI”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México. núm. 4. Enero 2000.
pp. 11-12.

_____ “Nueva Legislación Marítima”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 17. mayo-junio 2006. pp. 5-9.

Cruz Valdés, Hugo.

“Hacia una nueva legislación portuaria”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 12. mayo-junio 2005.
pp.14-22.

García Cano, Juan José Erazo.

“Transporte Intermodal, elemento clave para elevar la competitividad”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 17. mayo-junio 2006.
pp. 38-40.

González Rul, Ángel.

“Reforma Portuaria y pago de contraprestaciones en México”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. . 2ª. Época. núm. 3 y 4. febrero-marzo 2004.
pp. 32-34.

Heredia Iturbe, Francisco.

“Flujos comerciales e integración de los sistemas de transporte en puertos del Pacífico”. **Instituto Mexicano del Transporte**. Publicación mensual de divulgación externa. núm. 41. julio-agosto 1998, artículo 3.

Lecona Ruiz, Jorge.

“Cuentas pendientes de la reforma portuaria”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 1 y 2. diciembre 2003-enero 2004.

pp. 32-36.

López Riestra, Arturo.

“Puertos de México, eficientes y competitivos”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 12. mayo-junio 2005.

pp. 32-33.

Martner Peyrelongue, Carlos y Moreno Martínez, Aurora.

“Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima”. **Instituto Mexicano del Transporte**. Publicación mensual de divulgación externa. núm. 44. enero-febrero 1999, artículo 1.

_____ “Reestructuración portuaria e integración logística de los puertos mexicanos”. **Instituto Mexicano del Transporte**. Publicación mensual de divulgación externa. núm. 88. Octubre 2004, artículo 1.

Millán B., Julio A.

“La Economía en el Mar”. **Servicio de Información Económica Profesional, SIEP**. Consultores Internacionales, S.C. México, Junio 2004.

pp. 1-28.

Morales, Maria del Carmen.

“Antecedentes metodología de mercado de terminales y servicios intermodales”. **Instituto Mexicano del Transporte**. Publicación mensual de divulgación externa. núm. 99. Abril 2006, artículo 2.

Nieto, Giovanni.

“México vuelve a la mar”. **Intermodal. La revista del Transporte Integrado en México**. México, revista bimestral. 2ª. Época. núm. 17. mayo-junio 2006.
pp. 10-17.

Ruiz Gómez, Gilberto.

“El transporte y la Organización Mundial de Comercio”. **Instituto Mexicano del Transporte**. Publicación mensual de divulgación externa. núm. 21. marzo-abril 1995, artículo 1.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

“El nuevo concepto del buque”. **PEMEX-LEX**. México, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos, núm. 56-57. enero-febrero de 1998.
pp. 48-54.

Waters, W.G.

“The logistics and Transportation Review”. **An International Journal Publisher in Berkley, California and Vancouver**. The University of British Columbia. Vol. 31. núm. 3. September 1995.

Yong, Gerardo.

“Los puertos nacionales en pos del intermodal”. **Intermodal. La Revista del Transporte Integrado en México**. México. Año 1. núm. 8. Mayo 2000.
pp. 28-30.

DOCUMENTOS

Comité de Importaciones del Sector Público.

“Seminario sobre utilidad y servicios de la Marina Mercante Nacional”. México, 24 y 25 de agosto de 1969.
pp. 60.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

“Los Puertos Mexicanos en Cifras, 1994-2000”. Artes Gráficas. México, 2001. 158 pp.

_____Proceso de Modernización. SCT. 2000.

78 pp.

_____Anuario Estadístico: Movimiento de carga, buques y pasajeros en el Sistema Portuario Nacional. Sector de Comunicaciones y Transportes. México, 2006.

Cruz Valdés, Hugo.

“Seminario Nuevo Derecho Marítimo y Portuario Mexicano”. CANAINTRAM. Ciudad de México, 8 de marzo de 1994. Versión estenográfica.

Dirección General de Marina Mercante y Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C.

“Política Pública de Cabotaje en México”. **Presentación de iniciativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes**. México 2005.
pp. 2-16.

El Lenguaje Global de los Negocios.

“Panamá: Plataforma Logística de las Américas”. **I Foro Global de Logística y Comercio Internacional**. Boletín Informativo. Panamá, Cd. de Panamá. Año 7. núm. 4. Mayo, 2006.

Gobierno Federal.

“Sexto Informe de Gobierno. Vicente Fox Quesada”. México, 1º de Septiembre del 2006.

Instituto de Estudios Político Económicos y Sociales.

“Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes: Modernización y Descentralización”. **Reunión preparatoria sobre Puertos y Transporte Marítimo**. Tampico, Tamps. 1º de diciembre 1987.

pp. 2-4.

Rodríguez Ortega, Evelyne Eugenia.

“Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México”. **ITAM**. Miguel Ángel Porrúa, México, 1999.

Secretaría de Prensa y Difusión.

“Juicio de amparo contra la Ley de Navegación; es una vergüenza para México y apuñala a la Marina Mercante”. **Alianza de Marineros Mercantes y Transportistas Campesinos de México, CNC**. México, D.F. 8 de junio de 2006.

pp. 1-4.

PÁGINAS ELECTRÓNICAS

Administración Portuaria Integral de Altamira

<http://www.puertoaltamira.com.mx>

Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas

<http://www.apilac.com.mx>

Administración Portuaria Integral de Manzanillo

<http://www.apimanzanillo.com.mx>

Administración Portuaria Integral de Tampico

<http://www.puertodetampico.com.mx>

Administración Portuaria Integral de Veracruz

<http://www.apiver.com>

Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, CAMEINTRAM

<http://www.cameintram.org.mx>

Comisión Económica para América Latina y El Caribe, CEPAL

<http://www.cepal.org>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf>

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

<http://e-mar.sct.gob.mx>

Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques,
MARPOL/73

<http://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar.

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Dirección General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

<http://www.sct.gob.mx>

Instituto Mexicano del Transporte, IMT.

<http://www.imt.mx>

Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, INEGI

<http://www.inegi.gob.mx/inegi/default.aspx>

La Responsabilidad Civil por daños por Contaminación Marítima procedente de Buques, CLC/92.

http://www.ideam.gov.co/apcaa/img_upload/467567db4678d7b443628f8bc215f32d/ConveContAguaHidro.pdf

Ley Federal del Mar

<http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/124.pdf>

Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento.

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>

<http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/pdf/REGLAMENTOLEYDENAVEGACION.pdf>

Ley de Puertos y su Reglamento

<http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65.pdf>

<http://www.puertochiapas.com.mx/esp/001/leyes/004.pdf>

La función de los puertos en la cadena logística, por Antonio Zuidwijk

http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial102006_la_funcion_de_los_puertos_en_la_cadena_logistica