



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO



FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

*SURGIMIENTO Y EVOLUCIÓN DEL SISTEMA ADUANERO
EN MÉXICO, LA EXPERIENCIA DEL INTERNACIONALISTA
EN LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO,
UN CAMPO FÉRTIL PARA EL DESARROLLO PROFESIONAL*

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:
ARODI RAMÍREZ NAVA

ASESOR DE TESIS:
DR. PEDRO MEDINA RODRÍGUEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA, VERANO 2009



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.

Jehová es mi fortaleza y mi escudo, mi roca de la eternidad, mi luz, mi guía y mi salvación. En ti confié mi corazón y fui ayudada, clame a ti y me respondiste ¿de quien temeré?, si tu estas conmigo nadie contra mí, por eso hoy mi corazón esta lleno de gozo. Gracias a ti Dios de mis padres porque me has dado sabiduría y fortaleza, me has dado lo que te he pedido. Amén.

Mi reconocimiento y gratitud a la Universidad Nacional Autónoma de México, mi Máxima Casa de Estudios, por concederme el honor de formarme en sus aulas, donde no sólo adquirí los conocimientos que habrán de forjar mi futuro profesional, sino donde también aprendí importantes lecciones de vida. La Universidad me regaló los mejores amigos, quienes permanecerán para siempre en mi vida y en mi memoria. ¡Gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México por darme el privilegio de ser de sangre azul y piel dorada!

Gracias a la Secretaría de Marina-Armada de México por abrirme sus puertas, por brindarme la oportunidad de desarrollarme profesionalmente y permitirme aprender nuevas lecciones y enseñanzas. Mi agradecimiento a todas las personas que confiaron en mí y me apoyaron.

A mi abuela.

Gracias a usted mamá María, por haber cuidado de mí con tanta ternura, esmero y entrega, por dejarme ser para usted como una hija y ayudarme a crecer. Le agradezco infinitamente su amor, sus consejos, sus oraciones y por estar conmigo en todo momento. La llevo conmigo eternamente.

A mi madre.

Mamá Eva a ti te dedico esta tesis como muestra de mi admiración y gratitud, por tu sacrificio, por tu lucha constante, por ser mi ejemplo a seguir. Gracias mamita por ayudarme a ser quien soy, por amarme, protegerme y por estar a mi lado, estoy segura que siempre será así. Te amo mamá.

A mi hermano.

Hersai, te agradezco todos los momentos de la infancia y de la adolescencia que vivimos juntos, y que en ocasiones recordamos con tanta añoranza, gracias por los juegos, las carcajadas, incluso por las riñas porque me permitieron valorarte y amarte. Gracias hermanito por crecer junto a mí y por haber sido mi compañero y mi confidente tantas veces.

A ti hijo de mi corazón.

Abdiel, mi cielo, mi bebe, te agradezco profundamente tu amor, tu ternura y la alegría que le impregnas a mi vida. Cuando abres tus ojitos el sol sale radiante y cálido, me llenas de felicidad e ilusión, me alientas a ser mejor cada día para tí, le pido a Dios que me permita verte crecer y convertirte en hombre bueno ¡Gracias por existir!

A mi Ángel.

Gracias por alumbrar mi sendero y mostrarme el camino cuando me sentí perdida, me infundiste aliento cuando lo necesite. Gracias por estar ahí siempre.

De manera muy especial a mi director de tesis, Dr. Pedro Medina Rodríguez.

Todo mi respeto y agradecimiento por el tiempo que le dedico a este proyecto, por sus conocimientos, por su apoyo y consejos. Gracias por su confianza y solidaridad, sin usted no hubiera sido posible alcanzar este sueño.

Gracias a todos los profesores que se sirvieron revisar ésta tesis y a aquellos que contribuyeron a mi formación.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Capítulo I. LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ADUANA EN MÉXICO

1.1 LAS ADUANAS EN LA ANTIGÜEDAD	2
1.2 HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LA ADUANA EN MÉXICO	8
1.2.1 ETAPA COLONIAL.....	9
1.2.2 ETAPA INDEPENDIENTE	21
1.2.3 ETAPA REVOLUCIONARIA.....	44
1.2.4 ETAPA CONTEMPORÁNEA.....	63

Capítulo II. PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA ADUANERO MEXICANO, FIGURAS Y ACTOS DE COMERCIO INTERNACIONAL: EL CASO ESPECÍFICO DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO.

2.1 EL SISTEMA ADUANERO MEXICANO: LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS.....	75
2.2 AGENTES ADUANALES Y APODERADOS ADUANALES	88
2.3 DESPACHO ADUANAL DE MERCANCÍAS.....	112
2.4 EL CASO ESPECÍFICO DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO	129

Capítulo III. LA SECRETARÍA DE MARINA- ARMADA DE MÉXICO, UN CAMPO FÉRTIL PARA EL DESARROLLO PROFESIONAL DEL LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

146

3.1. BREVE SEMBLANZA DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO Y SUS ACCIONES PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD NACIONAL.....	149
3.2. AÉREAS DE VINCULACIÓN PROFESIONAL DEL LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES EN LA SECRETARÍA DE MARINA- ARMADA DE MÉXICO.....	161

CONCLUSIONES	224
BIBLIOGRAFÍA.....	230

INTRODUCCIÓN

Uno de los problemas o expectativas que enfrentan todos los egresados de una carrera universitaria es encontrar el campo de aplicación de los conocimientos adquiridos en el área de su especialidad, situación que no es ajena a al egresado de la carrera de Relaciones Internacionales.

En el caso particular de nuestra especialidad es muy claro que la mayoría se inclina principalmente por el ejercicio de la carrera diplomática, otros se interesan por el comercio exterior, por la política internacional, las finanzas, la economía, la cultura, etc. Sin embargo existen espacios poco explorados en donde el especialista en Relaciones Internacionales puede incursionar exitosamente y que por desconocimiento no son considerados como una posibilidad para el desarrollo del internacionalista.

Este trabajo de tesis tiene como finalidad demostrar que la Secretaria de Marina-Armada de México es un campo fértil para el desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales, partiendo de mi experiencia personal al haberme desempeñado como integrante civil en la Dirección de Servicios Aduanales de ésta Secretaria, situación que me permite tener una visión desde el interior mismo de ésta Dependencia, subsanando de éste modo el desconocimiento general que se tiene de sus actividades, mismas que como se pretende demostrar a través de éste trabajo de investigación están íntimamente vinculadas con las relaciones internacionales, finalmente conviene señalar que además de obtener el título profesional con ésta tesis, tengo la firme convicción de que su contenido ampliara las expectativas de otros egresados, quienes tendrán la oportunidad de visualizar las posibilidades que brinda ésta Institución en concordancia con el espíritu que nos motiva como universitarios con ideales profundos al servicio de nuestra nación.

Partiendo de la idea enunciada elaboramos una hipótesis central en la que sostenemos que “la Secretaria de Marina-Armada de México es un campo fértil para el desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales, que ha sido poco explorado y por desconocimiento es desaprovechado”.

En ésta investigación se contempla el análisis histórico de las aduanas en México y su notable evolución hasta nuestros días, lo que permitiría explicar la complejidad e importancia del sistema aduanero en general, de igual manera se realizará un estudio sobre las figuras jurídicas de aplicación en el comercio internacional tales como los agentes y apoderados aduanales, y sobre las actividades y procedimientos aduanales inherentes al despacho aduanal. Lo anterior es con la intención de someter a la reflexión la ausencia de estudios que informen y analicen las cuestiones aduanales, como una actividad propia del internacionalista, motivo por el cual consideramos oportuno incluir en esta tesis un estudio en materia aduanal; pero sobre todo es muy importante que se incluya la opinión o aportación desde la perspectiva del egresado de la Licenciatura de Relaciones Internacionales, esencialmente con la finalidad de que también “la aduana” sea considerada como una posibilidad concreta para el desarrollo profesional del internacionalista; resaltando y haciendo énfasis en la necesidad de ampliar los conocimientos y enriquecer el desarrollo de la especialidad, no sólo en los aspectos teóricos sino también los aspectos técnicos, incluyendo elementos concernientes a la materia aduanal, con lo cual el egresado obtendría una formación más integral, teniendo así condiciones más favorables y mayores oportunidades para enfrentar las demandas y requerimientos que exige en la actualidad la competencia laboral en el mundo globalizado.

El desarrollo de la investigación de la presente tesis se divide en tres capítulos:

El primer capítulo de la presente tesis parte desde la definición misma del vocablo “aduanas”, continuando con el análisis de sus orígenes, mostrando que

la institución de la aduana es muy antigua y que su existencia se remonta a las primeras civilizaciones del mundo.

Así mismo se estudiará la evolución de las aduanas en nuestro país, se hará una revisión de los antecedentes históricos, los cuales dan la pauta para explicar y comprender el desarrollo de las aduanas en México, haciendo hincapié en los acontecimientos suscitados en el entorno nacional y que tienen incidencia en la postura y actuación internacional de México en materia de comercio exterior; de tal manera que se pueda apreciar la importancia y trascendencia de los servicios aduanales y las transformaciones que la aduana en México ha experimentado.

Al respecto cabe mencionar que en sus inicios la actividad comercial en México estuvo sujeta al dominio español, se regía por un sistema bilateral entre la metrópoli y su colonia, caracterizada por la exportación ilimitada de materias primas, de metales preciosos y por la prohibición para establecer una industria nacional.

El estudio de las aduanas desde la Independencia y hasta la Revolución implica importantes limitaciones, principalmente por las circunstancias que caracterizaron a estos periodos de la historia de México, marcados por constantes guerras y enfrentamientos en una atmosfera de beligerancia y desorden.

La crisis que trajo consigo la Revolución y la etapa de transición, le impuso al país condiciones críticas durante los años que la misma duro y aún en los años posteriores, estas circunstancias hicieron muy complicada la aplicación de una adecuada política de comercio exterior.

En el segundo capítulo de ésta tesis se revisará el sistema aduanero mexicano y se apreciarán las funciones y actividades de la Administración General de Aduanas.

En este sentido mencionaremos que las instituciones, la legislación aduanera, así como la política comercial de nuestro país ha tenido que

evolucionar para adecuarse y dar respuesta a los cambios que el mundo globalizado impone en los tiempos actuales. Destacando que como consecuencia de lo antes enunciado el gobierno de México creó el “*Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012*”, en el cual se concibe a la aduana moderna de México como un instrumento para vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como para asegurar el cumplimiento de las disposiciones que en materia de comercio exterior se emitan y para hacer efectivas las leyes aplicables relacionadas con esa importante actividad.

Del mismo modo, en éste capítulo se estudiará la figura del agente aduanal y del apoderado aduanal, sus orígenes, evolución, importancia, los requisitos para convertirse en agente o apoderado aduanal, las características de los servicios profesionales que prestan relativos al despacho aduanal de mercancías, etc.

Otro tema importante que se revisará es el relativo al despacho aduanal, es decir el procedimiento que se refiere al cumplimiento de formalidades y trámites aduaneros necesarios para “despachar” las mercancías importadas o también para exportar mercancías, procedimiento estrechamente vinculado a las actividades y servicios profesionales del agente y apoderado aduanal.

En este capítulo se revisarán las medidas tomadas por la Secretaria de Marina-Armada de México para estar en condiciones de cumplir con su alta encomienda. Observaremos que la Armada de México se ha venido modernizando constantemente mediante la adquisición equipos de alta tecnología e insumos. Entrando en el tema central de esta investigación debemos mencionar que dichas adquisiciones son realizadas por la Armada de México por conducto de la Dirección de Servicios Aduanales, ya que ésta Dirección realiza las importaciones y exportaciones de las mercancías para uso exclusivo de la Dependencia, así mismo realiza todos los procedimientos implícitos al despacho aduanal de los bienes adquiridos por esta Secretaria. Por tal motivo se examinarán los objetivos, actividades e importancia de la Dirección de Servicios Aduanales.

En el tercer capítulo de ésta tesis se presentará una panorámica general de la Armada de México, una breve semblanza que permita tener una noción precisa de su origen, evolución, funciones y atribuciones; además se revisarán las acciones tomadas por la Secretaria de Marina en torno a la salvaguarda de la seguridad nacional, el bienestar, el desarrollo económico y comercial del país, la estabilidad política y social, así como sus disposiciones para defender la soberanía del territorio marítimo nacional. También se revisarán las prevenciones implementadas por ésta Dependencia para enfrentar los nuevos desafíos planteados por el mundo globalizado tales como la delincuencia organizada, el terrorismo y el narcotráfico.

En éste capítulo se analizará el planteamiento de nuestra hipótesis central, referente a la incursión profesional del internacionalista en la Armada de México, el cual no se limita únicamente a un área en específico, en éste caso a la Dirección de Servicios Aduanales, situación incidental que evidentemente no limita otras posibilidades de actividad profesional en diversas áreas de esa Secretaria de Estado; en virtud de lo anterior se pretende comprobar la idea central de esta tesis, la cual sostiene que “las actividades que se realizan en la Secretaria de Marina no son ajenas para el especialista en Relaciones Internacionales, por el contrario nos encontramos frente a un terreno fértil para el desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales”, planteamiento que sin embargo, por desconocimiento, se piensa que la Armada de México únicamente se ocupa de asuntos relacionados con el ámbito militar, no obstante observamos que se trata de un espacio profesional poco explorado por el egresado de nuestra especialidad, condiciones que serán estudiadas para confirmarnos que en realidad se trata de un espacio idóneo para la aplicación de los conocimientos adquiridos en la carrera.

La presente investigación no pretende limitarse únicamente al plano analítico y descriptivo, por ello al final de esta tesis se plantea la necesidad de llegar a conclusiones tendientes al establecimiento de una mejor comprensión del tema expuesto, así como para estar en condiciones de realizar propuestas que contribuyan a la participación profesional del internacionalista en la Secretaria de Marina-Armada de México.

CAPITULO I. LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ADUANA EN MÉXICO.

Para poder entender la evolución histórica de las aduanas en México, es importante revisar los antecedentes históricos del entorno nacional e internacional que han transcurrido desde la época de la conquista, donde el modelo comercial se distinguía por el proteccionismo de la economía interna y hasta nuestros días, donde el modelo comercial de nuestro país se basa en el fomento a las exportaciones; consideramos que es de ésta manera como se pueden apreciar las transformaciones que la aduana en México ha experimentado.

En principio, la evolución histórica de la aduana debe comprenderse a partir de la definición etimológica del vocablo Aduana. Respecto este termino diversos investigadores coinciden en que el origen de la palabra es arábigo, que proviene de la palabra “Divanum” que significa: “La casa donde se recogen los derechos”; de allí comenzó a llamársele “Divana”, luego “Duana” y por último “Aduana”.¹ Otros afirman que proviene del termino “Aduayuán” que quiere decir: “Libro de cuentas”.²

Algunos más aseveran que deriva del árabe “Ad-diwánar” que significa “El registro”.³ También del árabe Addiván, que era la casa donde se reunían los administradores de las finanzas para la percepción de los derechos y los impuestos.

Otros estudiosos aseguran que el vocablo aduana proviene del griego “Soxa” que significa “Recaudación”. Otros más señalan que deriva del italiano “Duxana” que es “El derecho de entrada pagado por las mercancías al dux de Venecia”. También se dice que

¹ Joaquín Escribe. *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia*, pág. 98.

² Gran Sopena. *Diccionario Enciclopédico, Tomo I*, pág. 172.

³ Juan Palomar de Miguel. *Diccionario para Juristas*, pág. 52.

deriva del francés antiguo “Dovana” o “Douana” que quiere decir: “Derecho como tributo o arancel”.⁴

Como se puede observar, cualquier concepto etimológico que se elija para describir la palabra “Aduana” lleva implícita la connotación de lo que es la actividad comercial desde su forma más elemental, hasta la actividad comercial tal como la concebimos actualmente.

1.1. LAS ADUANAS EN LA ANTIGÜEDAD.

Como es sabido, la función de la aduana surge de la actividad inherente al comercio de mercaderías entre los pueblos y civilizaciones más antiguas. Es posible que sólo en los albores de la humanidad, cuando el hombre satisfacía sus necesidades con el autoabastecimiento el comercio no existía; pero en la medida en que los asentamientos humanos iban creciendo sus necesidades de consumo también se incrementaban, y simultáneamente la producción de nuevos artículos. En sus orígenes, el comercio se dio cuando los humanos se percataron de la existencia de otros grupos, y es así como agricultores y artesanos intercambiaban sus productos excedentes; al paso del tiempo surge el comercio ambulante, lo que origina la formación de ciudades y por ende la creación de grupos que comenzaron a dedicarse exclusivamente a la actividad comercial. Es así, que el comercio exterior es de vital importancia para el desarrollo económico y la supervivencia de los pueblos, posteriormente naciones y países.

Sin duda la institución de la aduana es muy antigua y por supuesto que su existencia se remonta hasta mucho antes de que aparecieran los estados modernos que conocemos hoy en día. Como ejemplo de ello se mostrara a continuación de forma breve el funcionamiento de la aduana en diversas civilizaciones de la historia antigua.

⁴ Guillermo Cabañelas. *Diccionario de Derecho Usual, Tomo I*, pág. 125.

■ INDIA

En la India el comercio era realizado por una casta, los “Vaysias”. Es en este pueblo, donde surgen las primeras ideas de que las mercancías pagaran un tributo por su introducción o extracción a (o de) un determinado territorio, creándose en los pasos fronterizos un lugar ad hoc, para su recaudación, siendo el ejército el que se encargaba de su cobro.⁵

■ CHINA

Tres productos son los que se exportaban esencialmente de China hacia otras regiones: seda, sal y herramientas de hierro. Las aduanas se encontraban situadas sobre las rutas comerciales siendo la más importante la llamada “de la seda”, por esta ruta se transportaban las sederías desde China al Imperio romano; comenzaba en la Ciudad de Xian, se internaba por el corredor de Gan-Su y al llegar al paso de la Puerta de Jade se dividía en dos: Septentrional y meridional, la primera llegaba a Rusia y la segunda a Roma, pasando por Bagdad, Damasco, Estambul e Italia.⁶

■ EGIPTO

En las caravanas y barcos el Faraón se realizaba el comercio de importación y exportación. Se introducían maderas, marfiles, lanas, aceite de oliva, vinos, resinas, plata, mirra, especias, tintes. Se extraían oro, textiles, lino, trigo, cerámica, papiros, perfumes. Se percibían tributos por la importación y exportación, tránsito, circulación de paso “derecho de puertas” y de muelle en los puertos. Ejemplos de asuanas son: Elefantina y Kerma.⁷

⁵ Máximo Carvajal Contreras. *Derecho Aduanero*, pág. 50.

⁶ *Ibid.* pág. 51.

⁷ *Idem.*

■ FENICIA

Conocida históricamente la trascendencia que tuvo para el comercio internacional la actividad del pueblo fenicio, el hecho de que sus naves transportaran mercancías de todos los pueblos conocidos en esa época, la creación de sus colonias que fueron auténticos centros de comercio y depósitos de mercancías; la aplicación de todo un sistema de privilegios que se otorgaban en forma recíproca a sus colonias, nos da una clara idea de que aplicaban el proteccionismo.⁸

■ GRECIA

La administración de las aduanas en Atenas, fue encomendada a los “Decastologos”, quienes se encargaban de recaudar el tributo de carácter aduanero, denominado “Emporium”, que quiere decir: Emporio, este era el lugar a donde concurrían para el comercio las personas de diversas naciones. El impuesto se cobraba a la entrada de las mercancías a los puertos griegos y su cuota impositiva consistía en la quincuagésima parte del precio de la mercancía. Se tenían también establecidos derechos de exportación, de circulación y de transito de las mercancías.

Los griegos se sirvieron de sus aduanas para establecer un mecanismo de restricción al cambio internacional de productos, además de favorecer a sus ciudades o colonias de la competencia de los artículos de otros países. Utilizaron medidas proteccionistas para evitar la exportación de cereales para así evitar las crisis sociales que podría traer consigo la falta de estos productos agrícolas. La inspección de estas medidas proteccionistas y anti monopólicas se encomendó a los inspectores denominados “Sytofilacos”.⁹

⁸ *Ibid.* pág. 52.

⁹ *Idem.*

■ ROMA

Las aduanas en Roma se atribuyen al cuarto Rey Anco Marcio, quien las estableció en el Puerto de Ostia, para aprovechar las ventajas comerciales que este puerto ofrecía para la navegación por el Río Tiber. Se afirma que en este lugar se reglamentó el tributo que gravaría el comercio de importación y exportación y que en homenaje a este puerto se denominó “Portorium” (puerta). Roma a través del sistema llamado “Telonium”, que era la oficina pública donde se pagaban los tributos, organizó la recaudación de su impuesto aduanal. La historia aduanera en Roma está llena de modificaciones, fueron abolidas durante el Consulado, fueron restablecidas por Emilio Lepido con la finalidad de obtener ingresos que sufragaran los gastos de las guerras. Pompeyo para tener la simpatía de la plebe las suprimió; siendo Julio César quien las restableciera incluyéndolas en el sistema de la Hacienda Romana.¹⁰

■ ARABIA

La corriente histórica que tiene más aceptación es la que afirma que la palabra “Aduana” proviene de la lengua árabe. Los árabes crearon un importante sistema que les permitía controlar la entrada y salida de mercancías de su territorio. El establecimiento de “La Casa Donde se Cobran los Impuestos” o “El Libro de Cuentas” donde se asentaban las recaudaciones o “El Registro” al que sometían las mercancías da una clara idea del desarrollo que en materia de aduanas tuvo en este pueblo. Además crearon un impuesto *ad hoc* que gravaba el movimiento de importación y exportación, denominado “Almojarifazgo” que proviene de “Almojarife” que se refiere al recaudador de contribuciones.¹¹

¹⁰ *Ibid.* pág. 53.

¹¹ *Enciclopedia de México*, pág. 244.

■ ESPAÑA

Bajo la dominación romana España fue organizada en materia aduanera, a semejanza del *"Telonium"* romano, gravándose la importación con un impuesto denominado *quincuagésima*, siendo percibida por los *"Cuestores"*. Con la caída del Imperio Romano y su desmantelamiento, el sistema aduanero existente en España fue eliminado, y si bien los Visigodos dictaron algunas disposiciones de carácter fiscal para asegurar el ingreso de su renta en beneficio del erario real, no es sino hasta la invasión de los árabes a España, cuando se vuelve a conformar en este pueblo toda una organización de carácter aduanero.

La política aduanera establecida por los árabes se basa en una tendencia fiscal, pues considera el producto obtenido de sus aduanas como un recurso para su sistema financiero. El impuesto de carácter aduanero que introdujeron los árabes a España fue el *"Almojarifazgo"* el cual gravaba a las mercancías con diferentes porcentajes. Originalmente existieron dos tipos de almojarifazgo, el denominado mayor, que se percibía por la importación de mercancías del extranjero y el almojarifazgo menor, que se aplicaba a las operaciones de comercio interior y a la circulación de mercancías de un puerto a otro puerto del reino. Después del descubrimiento de América se implantó un almojarifazgo mayor denominado *"de Indias"* y que era el derecho que pagaban las mercancías que se importaban de aquellas nuevas tierras y se exportaban con destino a las mismas.

En la parte cristiana de España que no quedo sometida a los árabes, existía también un sistema aduanero en el cual las aduanas terrestres eran denominadas *"Puertos Secos"* y las aduanas marítimas *"Puertos Mojados"*; en estos puertos se percibía un derecho aduanero denominado *"Portazgo"*. Se estableció desde el siglo XII otro derecho de carácter aduanero denominado *"Diezmo de Mar"* que era un derecho de puerto impuesto a las mercancías por su introducción.

En el Código de las siete partidas, monumental obra jurídica escrita por Alfonso X “el sabio” se reglamenta a través de una serie de disposiciones la materia aduanera. En la Ley Quinta del Título Séptimo de la Quinta Partida, se establece que el “*Portazgo*” será causado por todas las mercancías que se introduzcan o se saquen del reino. En caso de encubrimiento se confiscarían las mercancías a favor del fisco real. La Ley Sexta del mismo Título ya castigaba a los “desencaminados”, comerciantes a quienes se les sorprendía fuera de los caminos por los que debían transitar las mercancías que causaban portazgo. El mismo monarca concedió en el año de 1281 lo que se denomina “el privilegio de mercaderes”, régimen que libera a las transacciones mercantiles, habilitando los puertos de mar y tierra para realizar operaciones comerciales y autorizando el comercio libre de los productos extranjeros. Este privilegio incluía además franquicias destinadas para los productos de uso personal de los comerciantes; facultándolos para exportar mercancías sin pagar derechos.

Desde 1301 se ordenó que el registro de las mercancías se practicara en el mismo recinto donde estaba la aduana. Durante esta etapa existía la práctica para el funcionamiento de las aduanas de otorgarlas bajo el régimen de “*arriendo*” en su administración. Los Reyes Católicos de España limitaron las condiciones del arrendamiento de las aduanas y fijaron las facultades de los “*asentistas*”, que eran quienes practicaban el reconocimiento de las mercancías; señalándose además el procedimiento para resolver las controversias entre comerciantes y arrendatarios. El sistema de arrendamiento concluye en 1750, pasando a ser administradas las aduanas directamente por la Corona.¹²

¹² Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 56.

1.2. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LA ADUANA EN MÉXICO

Antes de la época colonial ya existía en el México antiguo actividad comercial entre los pueblos, aunque algunos podrían considerar que se trataba de un comercio rudimentario, en el que probablemente el concepto de aduana pudo haber sido incipiente o incluso inexistente en este periodo; sin embargo, en la época prehispánica existía una intensa actividad comercial entre los pueblos mesoamericanos, además de practicar el trueque, contaban con sistemas de valor y medida que se empleaban para el intercambio de mercancías, como hoy utilizamos billetes y monedas, estas culturas que nos antecedieron utilizaban pequeños carrizos con polvo de oro, plumas de aves preciosas y semillas de cacao, los cuales eran reconocidos y aceptados como medios de pago o intercambio en toda Mesoamérica. Los tianguis o plazas eran los lugares en donde se realizaba el intercambio comercial de diferentes mercaderías.

Las culturas dominantes como la Mexica, exigían a los pueblos sometidos el pago de tributos e imponían una organización del comercio a grandes distancias. El comerciante que recorría grandes distancias era llamado entre los mexicas “*Pochteca*”, el era quien intercambiaba los productos de la región con otros pueblos situados más allá de las fronteras del pueblo Mexica. De esta manera en México Tenochtitlán podían adquirirse pescados frescos del Golfo o textiles y plumajes exóticos de la rivera maya. El esplendor del mercado de Tlatelolco, por ejemplo, fue registrado en las crónicas de los conquistadores españoles.

“...Por todas partes había canoas de todos los tamaños, transportando productos en pilas altas que eran llevados y traídos al mercado de Tlatelolco o los tributos de los pueblos subordinados, yendo hacia los palacios o a la casa del tesoro o los almacenes de depósito de la nación. Solamente las multicolores canastas de frutas podían dar una idea de cuan extendido estaba el comercio. Allí había guayabas y chirimoyas de las tierras Otomí, hacía el Norte; piñas de las tierras totonaca, hacia el mar del Este; papayas amarillas de Michihuacan, hacia el

Oeste; papayas rojas de Chiapán, lejos hacia el Sur, y de las tierras Tzapoteca, del cercano Sur, las frutas Tzapotin...”¹³

Con la finalidad de hacer una recapitulación del desarrollo histórico que la aduana ha tenido en nuestro país y a sabiendas de que el antecedente más cercano tiene su origen en las disposiciones que se dictaron por España a raíz del descubrimiento de América, se subdividirá éste apartado en cuatro etapas cronológicas: *Etapa Colonial, Etapa Independiente, Etapa Revolucionaria y Etapa Contemporánea.*

1.2.1. ETAPA COLONIAL

Con el descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492 por Cristóbal Colón, los reyes Católicos de España Isabel y Fernando, obtuvieron del Papa Alejandro IV, las llamadas Bulas¹⁴ Alejandrinas. La primera denominada “*Eximiae Devotions Sinceritas*” suscrita el 3 de mayo de 1493, les concede a dichos reyes, los mismos derechos que ya se habían otorgado por otros papas a Portugal por el descubrimiento de África y Guinea.

La segunda bula llamada “*InterCatera Divinae Majestais Benéplacita*” firmada el 4 de mayo de 1493, concedía a España “todas aquellas islas y tierras encontradas y que se encuentran descubiertas y por descubrir con todos sus dominios, ciudades y fortalezas, lugares, derechos y jurisdicciones y con todas sus pertenencias”.¹⁵ Se prohibía a toda persona comerciar o especular sin licencia especial de los soberanos españoles en la zona delimitada imponiéndose como sanción la excomunión.

¹³ Gary Jennings. *AZTECA. Crónica dirigida al Reverendo Don Juan de Zumárraga, Obispo de la Sede de México*, pág. 53

¹⁴ **Bula:** Documento pontificio que confiere derechos, privilegios y concesiones especiales, y sello (bulla), generalmente de plomo que certifica su autenticidad.

¹⁵ *Enciclopedia Historia de México*, Tomo V, pág. 939.

En virtud de que la bula suscito discusiones acerca de su legalidad, hubo la necesidad de aclararla el 26 de septiembre de 1493 con la tercera bula Alejandrina “*Dudum Quidem Omnes et Singulas*”, ratificada en 1503 por Julio II en “*Examinae Devotions*”.¹⁶

Los documentos antes señalados, son el sustento legal que marcó la política comercial de España con sus colonias y el derecho de exclusividad sobre sus posesiones.

Es importante destacar que el sistema económico imperante en esa época fue el mercantilismo, el cual se caracterizaba por la acumulación por parte del Estado de metales preciosos como el oro y la plata, con la creencia de que el país más poderoso era el que más cantidad de estos metales acumulaba. Por esta razón España instauró una serie de medidas que perjudicaban a la Nueva España, ya que prohibía a sus colonias en el nuevo continente el comercio con otros países e incluso entre ellas mismas, creando con estas medidas un monopolio comercial exclusivo entre las colonias y España. Prohibió también el establecimiento de industrias, creó un sistema de flotas, y como es bien sabido comenzó con una irracional explotación minera de las tierras recién descubiertas.

A raíz de la conquista española, se estableció en el Virreinato de la nueva España el llamado derecho de almojarifazgo¹⁷ que debería cobrarse en el Puerto de Veracruz. Durante la dominación española se abrió al comercio internacional el puerto de Acapulco, en el Océano Pacífico, pero estaba solamente habilitado para el comercio con Asia y las colonias españolas de América del Sur. Antes de que se habilitara este puerto lo fue el de Barra de Navidad y en los últimos años de la dominación española lo fue también el Puerto de San Blas.¹⁸

¹⁶ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 57.

¹⁷ **Almojarifazgo:** Palabra de origen árabe, que deriva de almojarife, cuyo significado es el de ver o descubrir con cuidado una cosa. Es el derecho que se pagaba por las mercancías que salían del reino, por las que se importaban o por aquellos con que se comerciaba de un puerto a otro dentro de España.

¹⁸ Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera. *Historia y Legislación Aduanera de México*, pág. 5.

Dentro de los primeros documentos de contenido aduanal que regularon el comercio de España con las colonias se encuentran las Cédulas Reales del 15 de mayo de 1509, del 14 de septiembre de 1519, del 27 de abril de 1531, en las cuales la importancia del tributo del “almojarifazgo” fue tal que desde entonces, la corona española dicto sobre esta materia numerosas cédulas, entre la que destaca la dictada el 15 de octubre de 1532, cuyo contenido era el siguiente:

*“La Reina.-Presidente y oidores de nuestra audiencia y cancellería Real de la Nueva España y a nuestros oficiales de ella, sabed: Yo he sido informada de que algunas moradoras, estantes y tratantes en esa Nueva España, llevan a vender algunas mercaderías habidas y producidas de los frutos de la tierra a otras partes de las demás Indias, Islas de tierra firme del mar Océano, y que intentan defraudar el almojarifazgo u otros derechos a nos debidos y pertenecientes de que nos seremos servidos. Por ende yo os mando que luego que éstas veáis, proveáis como los dichos fraudes, secén y no se hagan de aquí en adelante por manera que nuestras rentas no se disminuyan y se cobre lo dicho del almojarifazgo, sin que ello haga fraude de mi cautela”.*¹⁹

Otros documentos inestimables son la Cédula Real del 22 de abril de 1535 y la del 28 de febrero de 1543. En la primera se dio la orden para que los prelados²⁰ y clérigos que llegaran a la Nueva España no se les exigiera el pago de ningún derecho de almojarifazgo por los objetos de su pertenencia que trajeran consigo. En la segunda se dicto una autorización consistente en que las personas que vinieran a poblar la Nueva España, no pagaran derechos de almojarifazgo ni ningún otro semejante por las mercancías y cosas que de la metrópoli se embarcaban para su proveimiento y establecimiento, así como tampoco pagarían ningún gravamen por las mercancías y cosas que se llevarán de la colonia a

¹⁹ Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 6.

²⁰ **Prelado:** Superior eclesiástico constituido en una de las dignidades de la Iglesia. Superior de un convento y comunidad eclesiástico. Superior de canónigos o monjes que se provee por el consistorio del Papa.

España.²¹ Esta autorización ya se había expedido anteriormente en la Cédula Real del 6 de mayo de 1497, obra de los reyes Católicos de España Isabel y Fernando, denominada Carta de Burgos.

Con éstas Cédulas Reales de la Corona española se reglamento el comercio de la metrópoli con sus colonias, el cual fue marcado por el espíritu mezquino que dominaba aquella época, pues además de las restricciones que contenían respecto al modo en que había de hacerse el comercio con las colonias en América y de las personas que únicamente podían tomar parte en él, limitaban la facultad de hacerlo directamente a sólo las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció en la primera la Gran Casa de Contratación de Indias y en la segunda un juez dependiente de aquella oficina principal, con el objeto de hacer allí los registros y evitar todo fraude. Estas disposiciones fueron por mucho tiempo el único reglamento para el comercio entre España y sus nuevos establecimientos en América.²² Cabe mencionar que por la Real Orden del 15 de enero de 1529 se concedió el permiso de hacer comercio directamente a los Puertos de la Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga, pero debido a que nunca se hizo uso de la concesión esta fue derogada.

Después del descubrimiento de América y durante un largo periodo no se dictó disposición alguna que fijara el tiempo y orden en que habían de hacer sus viajes los buques que se dirigieran al nuevo continente, de manera que todos los que reunieran los requisitos dispuestos en las ordenanzas y lograban el permiso correspondiente, podían hacer el viaje cuando a sus dueños les conviniera; por otro lado el temor a los corsarios obligó a los especuladores a enviar a sus buques reunidos en flotas y como consecuencia de esta situación se dispuso que no saliesen a la navegación buques sino cuando hubiera por lo menos siete juntos, para que navegaran a resguardo unos de otros. No se dijo nada el respecto del tiempo en que habían de partir, como se ha mencionado, esta decisión se dejó a

²¹ Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 7.

²² Miguel Lerdo de Tejada., *Op. Cit.*, pág. 7-8.

la voluntad de los mercaderes; mas habiendo sido informado el rey de los numerosos fraudes cometidos a expensas de esa libertad, ya que muchos buques iban y venían de América haciendo ocultamente sus descargas en varios puntos de la costa de Portugal y aún de la misma España, ordeno por Real Cédula del 16 de julio de 1561 que se creara un sistema de flotas, con muy pocas variaciones respecto a las fechas en que habían de zarpar los buques y salvo algunas interrupciones ocasionadas por las guerras que durante este período sostuvo España con Inglaterra, continuó vigente esta Cédula que por más de dos siglos regulo los intercambios mercantiles de todas las colonias españolas en América con su metrópoli, hasta que la Ordenanza General del 12 de octubre de 1778 finiquito las trabas del gobierno español y los monopolistas impusieron por tanto tiempo al desarrollo industrial y del comercio de la Nueva España.

Además de los monopolios a que estaba sujeta la Nueva España, se impusieron diversos y complicados impuestos al comercio por parte del gobierno español, de los cuales los más importantes eran: *el derecho de avería*, el de *almojarifazgo*, el de *toneladas* y el de *almirantazgo*.

El derecho de avería o havería, llamado así por estar destinados sus ingresos a cubrir los sueldos o *haberes* de la Armada que se empleaba para perseguir a los corsarios que atacaban frecuentemente en las costas de Andalucía a las embarcaciones provenientes de América. Comenzó a recaudarse desde 1521 y aunque consistía al principio en un cinco por ciento sobre el valor del oro, plata, perlas, azúcar, cueros y todas las mercaderías provenientes de las Indias; sin que pudieran eximirse del pago aquellos productos, aunque pertenecieran al rey u otra persona privilegiada. Al transcurrir los años tuvo grandes variaciones, extendiéndose también este impuesto a las personas que venían de España. Este impuesto se hizo más oneroso aumentándose hasta un catorce por ciento respecto a toda clase de mercaderías y a 20 ducados por cada pasajero libre o esclavo. Así se conservo esta contribución hasta 1660, en el que a consecuencia de repetidas quejas del comercio y de los grandes fraudes que se cometían para

exceptuarse de pagarlo, el rey dispuso que cesara de pagarse, siempre que las colonias de América costearan los gastos de las armadas que custodiaran las flotas. Esta disposición fue muy mal recibida y después de 1667 tuvo algunas modificaciones en cuanto a las cuotas designadas, por tal razón dejó de cobrarse el impuesto. Los gastos de los buques franceses que en 1706 escoltaban a las flotas a tierra firme y a la Nueva España fueron pagados del tesoro real, y los gastos de las flotas subsecuentes hasta 1716 se cubrieron con los fletes y aprovechamientos de los mismos buques de guerra que las acompañaban, sin que desde entonces volviera a mencionarse para nada el antiguo derecho de *avería* hasta el año de 1732 en el que comenzó a cobrarse el cuatro por ciento sobre el oro, la plata y la grana que iba de América, con el objeto de cubrir los gastos de la Armada Naval y uno por ciento para los *correos* o *avisos*.²³

El derecho de *almojarifazgo* o *portazgo*, España lo estableció formalmente para el comercio con las Indias a partir de 1543, aunque en todos los puertos de sus colonias comenzó a recaudarse inmediatamente después de establecerse las respectivas autoridades, entre las que se contaban siempre los oficiales de la caja real, que eran los encargados de recolectarlo. En el caso de la Nueva España empezó a percibirse en Veracruz por real instrucción del 12 de octubre de 1522, consistiendo en un siete y medio por ciento de todas las mercaderías que venían de España, según el aforo o *afuero*²⁴, que hacía el empleado del gobierno real conjuntamente con un empleado del ayuntamiento. Pero en 1566 se aumentó la cuota conformándose de la siguiente manera: de España a la Nueva España al salir de Sevilla, cinco por ciento del valor total de las mercancías y el diez por ciento los vinos; al llegar a la Nueva España veinte por ciento los vinos y diez por ciento los demás efectos; a la inversa al salir de la Nueva España se pagaba cinco por ciento sobre el valor de las mercancías.

²³ Miguel Lerdo de Tejada. *Comercio Exterior de México desde la conquista hasta Hoy*, pág. 12.

²⁴ **Aforo**: viene del latín "*afforarum*", que significa tasar el valor de las cosas según el precio que tenían en el mercado público.

El derecho de *almirantazgo*, fue impuesto en España desde antes del descubrimiento de América, como parte sueldo del empleo de almirante y con éste título lo cobraba el Almirante Mayor de Castilla (y a sus descendientes) sobre el valor de lo importado o exportado en los buques que entraban y salían, tanto en la carga como en la descarga de las mercancías, pagando un marco o cinco reales por cada cien toneladas; a éste impuesto se le llamaba también del marco, por ser un marco de plata el que se debía pagar. El impuesto del almirantazgo consistía en diversas cuotas que entonces se fijaron sobre cada bulto de mercancías, siendo las principales cuotas las de dos y medio pesos sobre cada quintal de fierro que viniera a la Nueva España, la de un peso sobre cada tonelada de todos los buques, y la de diez reales sobre cada mil pesos que en palta, oro o frutos, que fueran de las Indias por cuenta de particulares; y aunque por la Real Orden del 30 de octubre de 1748 fue extinguido el almirantazgo, continuó recaudándose este impuesto como una de las rentas de la Real Hacienda.²⁵

El derecho de *toneladas*, comenzó a exigirse a los buques que hacían el comercio con las Indias en el año de 1608 para atender a los gastos de la *Universidad o cofradía de navegantes o Mareantes de Sevilla*, que con la Real Aprobación del 22 de marzo de 1569 se estableció en barrio de Triana en Sevilla, cuyo impuesto consistió al principio en un real y medio de plata por cada tonelada y media gratificación que sobre éstas se estableció en 1632; pero luego fue aumentándose de tal manera, que lo que pagaba cada tonelada de los buques después de 1775 en las flotas a Veracruz, era como sigue: 1406 reales de vellón de Palmeo, los abarrotés, los enjuagues y 671 reales de frutos. Éstos derechos no eran iguales para todos los buques que venían a América, pues disminuían o aumentaban según la importancia de los puertos a donde se dirigían.²⁶

²⁵ Miguel Lerdo de Tejada. *Comercio Exterior de México desde la conquista hasta Hoy*, pág. 15.

²⁶ *Ibidem*.

Además de todas éstas contribuciones que los buques y las mercancías debían pagar cuando venían a América, había otras contribuciones que se recaudaban en los puertos del nuevo continente, siendo la mayor de ellas la *alcabala* “*al que vala*”, que significa “*algo que valga*”; o del hebreo “*Cabal*” que quiere decir “*recibir*”; o del latín “*Gabela*” que es el impuesto de las ventas; o del árabe “*Algabala*” que viene del verbo “*gabbal*” que significa “*recibir*”.²⁷ Éste impuesto gravaba la circulación de las mercancías, era una porción del precio de la cosa vendida que se pagaba al fisco y se estableció en la Nueva España en 1573; consistía en el pago de un seis por ciento del valor de las mercancías en su venta de primera mano. Pero el abuso fue tal que la colonia llegó a dividirse en 80 suelos alcabalatorios, causando en cada uno de ellos una nueva alcabala, por lo que el comercio en México pidió se aboliera y se establecieran aduanas interiores.

Otro gravamen que se cobraba a las mercancías fue el derecho de *anclaje* que desde 1762 pagaban las embarcaciones mayores, alrededor de diez pesos seis reales cada una a su entrada a Veracruz, y el impuesto de seis al millar que sobre el valor de todas las mercancías que se internaban en ésta colonia recaudaba el consulado de México desde 1652, por medio de un agente que tenía en el puerto mencionado.

Estas fueron las principales disposiciones en cuanto que formaron la reglamentación en cuanto a impuestos o gravámenes que rigió el comercio entre España y América, todos estos derechos fueron parte de las rentas que España sustraía directa o indirectamente de sus colonias, y eran la causa de los elevados precios que tenían las mercancías extranjeras, y que hacían imposible su adquisición para todas las clases del pueblo colonial, excepto para las muy acomodadas.

²⁷ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 60.

En mayo de 1774 se abolió la prohibición que existía para que las colonias pudieran comerciar entre sí. Para regular el movimiento mercantil entre España y sus colonias en América, el rey Carlos III expidió el 12 de octubre de 1778 la celebre “*Ordenanza o Pragmática del Comercio Libre*”. Con esta Ordenanza se obtienen grandes beneficios para el comercio, pues no solamente hizo desaparecer el sistema de flotas o convoyes que servía de obstáculo a los movimientos mercantiles entre España y sus colonias, también destruyó el monopolio que por tanto tiempo habían disfrutado Cádiz y Sevilla para el comercio directo con las colonias, concediendo igual poder comercial a los puertos de Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfoque de Tortosa, Barcelona, Santander, Guijón, Coruña, la Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias; dándose al mismo tiempo en esta Ordenanza las disposiciones para el despacho de las mercancías. Más tarde por Real Orden del 12 de agosto de 1791 se extendió este permiso al puerto de Vigo, al de Grao en Valencia, de tal manera que en virtud de estas disposiciones quedaron habilitados en la Península para el comercio directo con América trece puertos, además de los que tenían los puertos de Mallorca y de Canarias.²⁸

Además del rompimiento del monopolio, se redujeron y suprimieron los impuestos existentes en las colonias. El derecho de avería se redujo a un cincuenta por ciento sólo sobre la plata y el oro. El derecho de almirantazgo se suprimió restableciéndose fuertemente en 1807. Se declaró libertad por diez años de toda imposición de derechos a la salida de España y del almojarifazgo a la entrada de América de las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo, con la condición de que fueran fabricadas en la península o en las islas de Mallorca y Canarias. Se concedió libertad de derechos al acero, alambre de cobre y latón, almagra, azufre, bermellón, birretes de seda, café, carnes y pescados, cerraduras, cedazos, cervezas, chocolate, lacre, ladrillos, plomo, pólvora, sal, sombreros, vidrios, zapatos, etc.

²⁸ Miguel Lerdo de Tejada. *Comercio Exterior de México desde la conquista hasta Hoy*, pág. 20.

En el reglamento de la Ordenanza del Libre Comercio de 1778, dictada por el rey Carlos III, destacan los siguientes artículos:

Artículo 22.- Igualmente declaro en beneficio de mis vasallos he venido en libertar por diez años toda contribución, de derechos y arbitrios a la salida de España y del almojarifazgo a la entrada de América, todas la manufacturas de lana, algodón, lino cáñamo, que sean indubitablemente de las fábricas de la Península, o de las islas de Mallorca y Canarias, y de los tejidos de seda sola o con mezcla de oro y plata fabricados en estos reinos y en dichas islas, solo paguen por cada libra castellana de diez y seis onzas, treinta y cuatro maravedís en lugar de ochenta.

Artículo 24.- Además de los muchos géneros que se comprenden en las cinco clases antecedentes, he venido en conceder igual libertad de derechos al acero, alambre hierro y latón, almagra, azúcar, bermellón, birretes de seda, blondas, café, carnes y pescados salados de estos dominios de los de Indias, cerveza, cedazos, cerraduras y clavazón de metal dorado, chocolate, cristales, cuchillos, cajones, espejos, fideos y demás masas o pastas, harinas, hojas de lata, de espadas, de sables y espadines, lacre, ladrillos loza de todas las fábricas de España, navajas, nueces, papel blanco y pintado, peltre, piedras de mármol y jaspe para mesas y baldosados, plomo, pólvora, romero, sal, sebo, sidra, sombreros, vidrios, zapatos y toda especie de quincallería que se fabrique en los reinos.²⁹

En cuanto a la navegación la *Ordenanza del Comercio Libre*, estipulaba como aliciente que los dueños de navíos y embarcaciones de construcción española que su carga fuera completamente de frutos y productos, gozaran en precio, de la rebaja de una tercera parte de todos los derechos que adeudaren, además de las exenciones que se habían concedido a varios géneros de España.

²⁹ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Historia y Legislación Aduanera de México*, pág. 10.

Por ultimo, para concluir con el apartado de la *etapa colonial*, cabe mencionar que con motivo de las dificultades y peligros que oponían los ingleses al comercio de España y América a principios del siglo XIX debido a la guerra que sostenía España con Inglaterra el gobierno de la Península siguió expidiendo algunas otras disposiciones para regular su comercio con las colonias americanas. En 1799 a consecuencia de lo anterior, se permitió a los buques de potencias neutrales ir directamente de España a los puertos de América; en cuanto a este permiso, cabe señalar que no fue la excepción respecto a otras disposiciones dictadas ya que fue derogado, luego concedido con mayor amplitud y finalmente derogado, todo esto ocurrió entre los años de 1805 a 1809. Esta concesión sirvió a algunos negociantes particulares establecidos en los puertos de las colonias, que recurrían a este medio para amasar significativas fortunas. Con la misma intención de fomentar y facilitar el tráfico directo de mercancías entre la Península y las colonias, y de quitar las trabas que limitaban esta actividad, por Real Orden del 16 de junio de 1806 se dispuso que todos los buques que saliesen de algún puerto habilitado en España pudieran hacer escala y descargar parte de sus mercancías en puertos distintos al de su destino final y dar por concluido su registro *donde mas les acomodara*.³⁰ Por otra Real Orden del 13 de febrero de 1810, fue habilitado el puerto de Sisal en Yucatán, para que durante la guerra entre España e Inglaterra pudieran descargar en él los buques provenientes de la Habana que prefiriesen aquel puerto en lugar del de Campeche.

Respecto a estas disposiciones, que pudieran clasificarse como liberales con relación a las que hasta entonces se habían dictado, se puede manifestar que fueron creadas para dar impulso al comercio y a la industria de España y sus colonias; puede confirmarse que éstas ordenanzas trajeron consigo la reducción de impuestos y la supresión de otros, rompió con los monopolios y dio facilidades para la navegación y el comercio en general; lo cierto es, que en realidad lo que se busco fue intensificar la importación en América de productos manufacturados

³⁰ Miguel Lerdo de Tejada. *Comercio Exterior de México desde la conquista hasta Hoy*, pág. 21.

españoles y la exportación de productos tropicales de América, pero sobre todo de metales preciosos provenientes de sus colonias. Otra verdad es que el movimiento mercantil que la Nueva España mantenía con la Península, fue en todo momento desventajoso para los colonos americanos, pues se exportaba mucho más de lo que se importaba, sobre todo metales preciosos como el oro y la plata, estas exportaciones ascendían a más de la mitad del valor total de las exportaciones a España. Es indudable la riqueza del suelo de este país, ya que sólo esto podría explicar cómo después de tres siglos de constante sobreexplotación y saqueos y sin recibir prácticamente nada a cambio, cómo es que México no quedó completamente arruinado.

En los últimos años en que México estuvo sujeto al dominio español se vio más contrariado el movimiento mercantil, primero por las hostilidades que en el mar cometían los corsarios ingleses y franceses, y luego en tierra por la sublevación que estalló en el interior de la aún Nueva España, cuando se gestaba la independencia. La etapa colonial del comercio exterior de México refleja vicios que incluso actualmente pesan en la conciencia del país. La imposición de un sistema bilateral entre la metrópoli y su colonia; la exportación exacerbada de materias primas y de metales preciosos; la importación ínfima de productos elaborados, manufacturados, vinos, herramientas, y utensilios; la empeñosa prohibición para establecer una industria nacional con la finalidad de evitar la competencia con la industria española; el monopolio de los puertos; la rotunda negativa de poder comerciar con otros países, pero aún más drástica la negativa de poder comerciar las colonias americanas entre sí; aunado a esto el florecimiento del contrabando quizá como respuesta a innumerables restricciones o simplemente como un medio de supervivencia; en resumen, lo anterior fue el modo de existir de México bajo el sistema colonial, lo cual marcó hondamente el desarrollo del comercio exterior de México.

1.2.2. ETAPA INDEPENDIENTE

Tal y como lo expresa Daniel Cosío Villegas en su libro *La cuestión Arancelaria en México, Historia de la Política Aduanal*, el conocimiento de las aduanas desde la Independencia y hasta la Revolución debe ser buscado en el estudio de los principales ordenamientos aduanales que se han dictado, investigación ardua y difícil agravada por la razón de que el estudio en sí ofrece un buen número de limitaciones, especialmente porque rara ha sido la ocasión en que las leyes que han establecido Aranceles y Ordenanzas Generales de Aduanas han sido acompañadas de exposiciones de motivos en las que se explique cuál era la meta a la que se pretendía llegar.³¹ Pese a las limitaciones antes expuestas, más las que se puedan agregar a este trabajo de investigación, en los siguientes párrafos se pretende dar continuidad al bosquejo histórico de la práctica aduanal en México durante la etapa independiente.

Desde el inicio de la época independiente, el comercio exterior de México recibió las alteraciones que eran una consecuencia forzosa de la violenta transformación que tuvo nuestro país, al dejar su antiguo estado de colonia para convertirse en una nación independiente y que por desgracia los errores que en ella quedaron arraigados impidieron que se adoptaran las medidas necesarias y efectivas para hacer sentir a nuestro país los beneficios que su nuevo estado de independencia le proporcionaba.

De lo anterior surge una interrogante ¿Qué hizo México al independizarse, respecto al comercio y las aduanas? La independencia política de México, consumada en 1821, presentó a los gobernantes una ardua tarea en materia de organización; en el ramo de hacienda, los años de la revolución insurgente desquiciaron el sistema imperante en la etapa colonial, de ahí que los primeros secretarios del ramo, tuvieron como preocupación inmediata, reunir todos los antecedentes y elementos del momento para tener más o menos una estimación real que les permitirá planear un orden hacendario conforme al nuevo esquema político de la Nación Mexicana.

³¹ Daniel Cosío Villegas, *La cuestión Arancelaria en México. Vol. III. Historia de la Política Aduanal*, pág. 7

En materia aduanal el trabajo no fue sencillo, tanto por las proporciones de la extensión territorial, como por la falta de estudios previos al gran cambio jurídico que se opero. La Dirección General de Aduanas logro sobrevivir en el régimen independiente, y en 1821 es designado como su director Don Francisco José Bernal.³²

El primer Arancel que rige en México después de lograda la Independencia Nacional, es el “*Arancel General Interino para el Gobierno de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio*”, establecido por medio de una Orden de la Soberana Junta Provisional Gubernativa el 15 de diciembre de 1821; estaba constituido por 5 capítulos, dividió en siete clases los géneros y tenia un apartado donde se estipulaban las instrucciones para descargar las mercancías de exportación conformado por doce artículos. El capítulo primero de este Arancel contaba con 11 artículos, el segundo de 9 artículos, el tercero constaba de 9 artículos, el cuarto tenía 11 artículos y el capítulo quinto se conformo de 24 artículos. En su Capitulo III figuraba una lista de mercancías de importación prohibida compuesta de los siguientes productos: el tabaco en rama, algodón en rama, cera labrada, pasta en fideos, galones, encajes, puntillas, blondas de metal o con mezcla de él, de lentejuela y canutillo de telar o de seda, algodón hilado número 60 o que no entraren menos de 60 madejas en libra, cinta de algodón blanco y de colores.³³

En este mismo capitulo se declararon artículos de importación libre: azogue³⁴, toda clase de instrumentos para las ciencias y la cirugía, maquinas para la agricultura, la minería y las artes; todos los libros impresos con prohibición de los contrarios a la religión y a las buenas costumbres; estampas sueltas o en cuadernos, libros de principios de pintura, escultura y arquitectura y los modelos o diseños de artes que sirvan para la enseñanza; música escrita o impresa, las simientes de plantas exóticas o plantas ya prendidas, el lino en rama, rastrillado o sin rastrillar y animales vivos.³⁵

³² Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Historia y Legislación Aduanera de México*, pág. 13.

³³ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 15.

³⁴ **Azogue:** Embarcación destinada para conducir el oro y la plata de España América.

³⁵ *Ibid.*

Este Arancel General dividió a las mercancías y efectos en los siguientes grupos:

- 1.- Primera clase: Comestibles, vinos, licores, especiería, fierro, acero y algunos otros artículos que por analogía estuvieran en esta categoría.
- 2.- Segunda clase: Lienzos de lino y cáñamo.
- 3.- Tercera clase: Lanas en pelo y rama, en tejidos o manufacturada, cerda, crin, pluma y pelo de hombres y de animales.
- 4.- Cuarta clase: Seda en rama y manufacturada, con mezcla de lana y metales.
- 5.- Quinta clase: Algodones.
- 6.- Sexta clase: Papel de todas calidades.
- 7.- Se indicaron los derechos de exportación que se habían de cobrar al oro, plata, grana, granilla, polvo de grana y vainillas.³⁶

Con el Arancel de 1821, México inicia su historia aduanal; se declara libre el comercio, permitiendo la libre entrada de todos los buques y mercancías de todas las naciones del mundo, se implanto desde el primer momento un régimen de prohibiciones, declarando vedada la importación no solamente de todos frutos y manufacturas que se producían en el país, sino también de los que se suponía se podían producir en él. Era sí como México emprendía su vida independiente, sin una industria nacional, la agricultura en un absoluto retraso, la ruinoso situación de las vías de comunicación y la minería sobreexplotada durante siglos.

Los listados que enuncian los productos prohibidos y los libres de impuestos en el Arancel de 1821, parecen revelar que sus redactores no tenían una noción clara de las necesidades reales del pueblo mexicano, devastado primero por el largo periodo de dominación española y después por la cruenta guerra de independencia. Estos listados resultan arbitrarios, pareciera que no se hubieran ajustado a ningún principio rector e incluso podrían ser reprobados por las doctrinas económicas; esto es resultado del desconocimiento y de la inexistente evaluación de las carencias reales del país.

³⁶ *Ibid.*

Como parte de los trabajos para dar orden al nuevo sistema hacendario nacional, en el ramo aduanal se dictaron algunas disposiciones en los meses anteriores al 15 de diciembre de 1821, fecha en la que se dictó el Arancel General y que posteriormente fueron incluidas en este documento, considerado el primer instrumento legal que existió en el México Independiente. Destacaran las siguientes disposiciones:

Por Decreto del 19 de octubre de 1821, se establecieron los sueldos de los empleados en el sector de las aduanas, y con el fin de hacer patente la independencia, la Regencia del Imperio Mexicano ordeno que los empleados de las aduanas que manifestaren no estar en el Plan de la Independencia del Imperio fueran removidos de sus plazas. También por Decreto del 22 de noviembre de 1821, se dispuso que hasta que no se formara el arreglo de las aduanas interiores para remediar de la mejor forma posible los desordenes que eran de notoriedad pública y que se advertían en perjuicio de la hacienda nacional y del comercio en general, se estableciera un orden riguroso de tornaguías³⁷, disponiéndose también que las aduanas marítimas remitieran cada quince días a la Dirección General de Alcabalas una nota de las guías que se hubieran entregado para la capital del Imperio, con el fin de que se realizara inmediatamente un cotejo, y se advirtiera si los empleados de las Aduanas habían cumplido con las instrucciones.³⁸

Como hasta ese momento, solamente estaban habilitados para el comercio internacional, los puertos de Veracruz y Acapulco, por Decreto del 14 de enero y del 6 de febrero de 1822, se habilitaron para el comercio extranjero con sus respectivas aduanas, los puertos de San Blas, Campeche, Mazatlán, San Diego, Soto de la Marina y el Refugio. La Soberana Junta Provisional Gubernativa expidió el 20 de enero de 1822 las “Bases Orgánicas para la formación del Arancel que se establece provisionalmente”; la comisión que se integro tuvo como cometido principal formar un arancel de comercio, que hasta ese momento tenía la calidad de provisional, había que discutir acerca del valor que se debía dar a todos los géneros, frutos y efectos para su importación y exportación, y el derecho que se

³⁷ **Tornaguía:** Resguardo de una guía que ampara mercancías.

³⁸ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 14.

les habría de cobrar en los puertos; se detallan también las reglas que habrían de servir para el régimen de las adunas en el cobro de los derechos, el modo de exigir los manifiestos a todos los buques y las reglas que se debían de observar desde la entrada hasta la salida de los barcos.

A los problemas de organización vino a sumarse el contrabando, preocupación constante de los primeros Secretarios de Hacienda, y junto a la penuria de los recursos del erario el fraude hizo su aparición; para evitarlo, el gobierno dejó ver la ineludible necesidad de reformar el ramo y el 4 de septiembre de 1823, el Congreso Mexicano expidió el “Reglamento para la Distribución de Comisos” que se orientó a restringir el tránsito fraudulento de mercancías y se establecieron penas para los empleados que cometieran cohecho u omisión que facilitaran el contrabando.³⁹

Al poco tiempo de ser dictado el Arancel Provisional de 1821, ya era considerado sumamente liberal, “el más liberal de cuantos Aranceles ha habido en México” tal y como lo describe Don Miguel Lerdo de Tejada; y esta extraordinaria libertad terminó cuando el 20 de mayo de 1824 el Soberano Congreso decretó la prohibición de importar nuevos artículos. La lista de prohibiciones comprendió un numeroso grupo de comestibles y otro aún más de artículos semifabricados. El grupo de comestibles estaba formado por los siguientes artículos: aguardiente de caña o cualquier otro que no fuera de uva, ajos, cebollas, pimientos y chiles de todas clases; almidón, alubias, anís, arroz, azúcar y mieles de caña; café, calabaza, coles, carnes saladas o ahumadas; cebada, chicharos, frijoles, frutas verdes, galletas, gallinas, garbanza, trigo, maíz, centeno, habas, harinas con excepción de las importadas a Yucatán; lechugas, nabos, remolachas y demás verduras; huevos, jamón o pernils de cerdo y oso, lentejas, manteca de cerdo y oso; manzanas, membrillos, melocotones, naranjas, limones, nueces, pastas en fideo, sal común y tocino curado.

³⁹ *Ibid.*

El grupo de las manufacturas estaba compuesto por: algodón en rama e hilado del número 60; batas hechas, casimires, camisas, camisolas, chales, cinta blanca y de colores; colchas, calzoncillos, cortinas, cordones, delantales, enaguas, mangas de todos los géneros; puños para camisas, ropas hechas de todas las figuras y cortes, ropas interiores y exteriores y adornos. Figuraban en la lista de importaciones prohibidas el lino, algodón, lana y seda, también el cuero y toda clase de pieles. Completaba la lista de prohibiciones las manufacturas de barro, y los metales de todas las clases.⁴⁰

A título personal, me resulta difícil encontrar las razones que puedan explicar el criterio que se empleó en aquella época para prohibir la entrada de tan numerosos artículos, muchos de ellos de primera necesidad; difícil también me es entender ¿de qué manera podía afectar a la incipiente industria nacional la importación de estos productos, y para qué utilizar medidas tan severas? Sin embargo, visto desde otra perspectiva, cabe mencionar que el sistema de prohibiciones era utilizado como un instrumento de la política comercial y la aplicación por parte del gobierno de estas disposiciones, aunque parezcan drásticas, indudablemente tuvieron su finalidad y objetivos, los cuales versaron principalmente en buscar estimular a la industria interna aplicando medidas proteccionistas.

Con el mismo criterio, el de pretender desarrollar a un país sumido en la pobreza, sin industria ni capitales, se publicó el 16 de noviembre de 1827 el primer arancel de la administración republicana, denominado "*Arancel para las Aduanas Marítimas y de Frontera de la República Mexicana*". Este nuevo arancel se integro por 5 capítulos: Bases, exención de derechos en todo o en parte, prohibiciones de la exportación, nomenclatura y clasificación de artículos, y asignaciones de cuotas; y 41 artículos. Este arancel menciona que serían admitidos todos los buques de países que no estuvieran en guerra con México, quedando abolido todo derecho de avería y anclaje. Se dijo también que al fondearse los buques, se entregaría por triplicado un manifiesto de carga al comisionado de la aduana, en el se

⁴⁰ Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 22.

anotaría el cargamento que conducía y se indicarían los derechos aduanales correspondientes a pagar. Esta medida fue con el objeto de evitar el contrabando.⁴¹

Con el fin de fomentar la flota mercante nacional, se dijo que cuando las mercancías extranjeras fueran transportadas directamente de los puertos de su procedencia a los de la República en buques nacionales, se pagaría una sexta parte menos de las cuotas del arancel.

El nuevo arancel general del 16 de noviembre de 1827 contenía también una extensa lista de importaciones prohibidas (54 fracciones de artículos prohibidas), que comprendía tanto el grupo de los comestibles, como el de productos manufacturados, semifabricados y el de materias primas. Entre los que constituían el primer grupo, siguieron figurando artículos tan importantes como el azúcar, arroz, café, carnes saladas, chocolate, harina, lentejas, manteca de cerdo y de oso, pastas de fideo y sal común. La prohibición de importar tabaco, que en el arancel de 1821 no comprendía otra clase que el “tabaco en rama”, se extendió al labrado en puros y cigarros. El trigo y toda clase de semillas siguieron figurando en la lista de prohibiciones, lo mismo que el tocino y la carne ahumada. Entre los artículos manufacturados y semifabricados se distinguió el grupo de los artículos de cuero conformado por vaquetas, badanas, botas de piel, zapatos de todas las clases, etc. Entre los textiles figuraban como prohibidos los chales y paños de algodón y seda, hilo e hilaza de algodón, etc. Entre las materias primas, estaban prohibidos los cortes de piel para botas y las cubiertas para zapatos y chinelas, el cobre en bruto o en planchas, el plomo en bruto, en polvo o munición.⁴²

Por otro lado se declaró libre de todo gravamen aduanero a las mercancías de exportación, indicándose que ni los Estados de la República por donde transitarán estas mercancías, podrían gravarlas bajo ningún concepto o denominación. Se

⁴¹ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 27.

⁴² Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 24.

exceptuaron de esta disposición el oro y la plata acuñados o labrados, que pagarían dos y tres por ciento respectivamente. Una disposición especial dictada en este arancel hizo referencia a las mercancías de exportación prohibida, se hizo alusión a los objetos denominados como monumentos o antigüedades mexicanas, medida tomada para proteger las riquezas historias y patrimonio cultural del país.

El crédito público y la deuda extranjera, eran situaciones que provocaron desde el inicio de la vida independiente de México, una constante y frecuente preocupación para los gobernantes, por ello se dictaron constantes medidas tendientes a satisfacer dichas deudas con el producto de las aduanas; por lo anterior, se publicó la Circular del 23 de mayo de 1828, en la que se dictaron instrucciones relativas al pago de dividendos de intereses y amortización de préstamos extranjeros, providencias con las que se pretendía remediar el mal que aquejaba a México. Esta misma situación fue la que obligó al gobierno federal a expedir la Ley y el Reglamento del 19 de julio de 1828, permitiendo la salida de oro y plata en pasta. Para mejorar el cumplimiento de este arancel el Secretario de Hacienda Lorenzo de Zavala, expidió el 29 de julio de 1829, el Reglamento de Aduanas Marítimas, que se orientó hacia el recibo y despacho de géneros y efectos de importación; y sobre la formación de noticias para la balanza de comercio; también sobre cómo librar las guías de efectos extranjeros para el interior; y sobre las reglas provisionales para el despacho de los buques de cabotaje.⁴³

El arancel de 1827 contenía cuatro innovaciones importantes:

- 1.- El primer pago se haría efectivo en el puerto dentro de los noventa días a partir del momento de la descarga, el segundo a los noventa días de cumplido el primer plazo en el mismo puerto, en la tesorería general o en las comisarias a que pertenecieran los puertos por donde se hubiere efectuado la importación.

⁴³ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 35.

- 2.- Autorizaba a los Estados a que nombrase interventores con la finalidad de que vigilaran y efectuaran el cobro de los derechos.
- 3.- Se establecía que las mercancías pagarían de acuerdo a su número, medida y peso, según las cuotas fijadas en una tarifa especial incorporada a la Ley.
- 4.- Se estableció que las mercancías introducidas por Yucatán, Chiapas y las Californias, solo adeudaran tres partes de las cantidades que el arancel marcaba.

La situación establecida por el arancel de 1827, con las reformas que introdujeron las leyes y circulares, perduro hasta la expedición de otro arancel, el “*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*” el 11 de Marzo de 1837, compuesto por 8 capítulos. La lista de prohibiciones se conservo casi intacta en este arancel, y si hubo alguna modificación fue sólo para ampliar las prohibiciones. Así, a la prohibición del trigo se agrega la de toda clase de granos, legumbres frescas y secas; de la misma manera en el grupo de los productos manufacturados o semifabricados se agregan: los artículos de labranza fundidos de hierro, cobre labrado, carey y concha, estampas en miniatura, rebozos de algodón o seda y botones. En las materias primas se agregan el estambre en greña, oropel de todas las clases y sebo en bruto. Este arancel rebajaba en un diez por ciento los derechos de importación respecto a las cuotas estipuladas en el anterior arancel, además fijaba en doce reales por cada tonelada el derecho de tonelaje, se prohíbe el comercio de cabotaje y de escala en los puertos de la República.⁴⁴

La innovación de este arancel se encuentra en una disposición que exigía la presentación del manifiesto de carga certificado, firmado y sellado por el cónsul o vicecónsul mexicano establecido en el puerto de procedencia del buque. Además se comenzó a exigir la presentación de la factura comercial por triplicado. También

⁴⁴ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 66.

se exigía para el caso de los pasajeros y sus efectos personales un manifiesto que contuviera estos datos.

El 30 de abril de 1842, se publica el “*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*”, el cual contaba con una exposición de motivos, estando dividido en 13 secciones y 159 artículos. Bajo el régimen centralista de Don Antonio López de Santa Ana, se decreto éste arancel, el primero en el que se expresan los propósitos que persigue el gobierno al expedirlo, afirmando “el importante objeto de fomentar la prosperidad nacional en una de sus principales ramas, el comercio”. En éste arancel, ya de manera consiente, se habla de consultar el fenómeno de los intereses de la industria mexicana, cuya protección es uno de los primeros cuidados.⁴⁵

La lista de prohibiciones se conservó íntegra, hubo muy pocas variaciones respecto al arancel de 1837, limitándose a derogar la prohibición de los paños de lana ordinarios, oropel, bandas de burato, calzones y camisas de punto, guantes, medias, pañuelos, botones, seda, gorras, sombreros y tintes, jamones, toda clase de salchichas y chorizo, cera labrada y pólvora. Respecto a las prohibiciones en materia de algodones, se hacen éstas más firmes y con una verdadera intención proteccionista, impidiendo la entrada a los artículos que principiaban a fabricarse en México. Se adiciona a la lista de los artículos libres de derechos las colecciones meteorológicas y geográficas, diseños y modelos de bultos, de maquinarias, edificios, monumentos y embarcaciones, trapos de lino y cedacería.⁴⁶

Habían transcurrido unos cuantos meses cuando se expidió la Ley del 14 de agosto de 1843, que prohibía bajo pena de decomiso la importación de toda clase de coches y carruajes, monturas, sombreros, muebles, pianos, muñecas, juguetes, manufacturas de oro, plata, cobre, hierro y acero para el uso doméstico y para las artes y oficios; por mencionar algunos, ya que la lista ascendió a 245 artículos y resulta demasiado extensa para citarla completa.

⁴⁵ Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 28.

⁴⁶ Miguel Lerdo de Tejada. *Op. Cit.*, pág. 35.

Quizá, ésta última disposición fue calificada equívocamente como un medio de protección a favor de las artes y la industria nacional, y fue modificada poco tiempo después por un nuevo arancel: el Arancel del 26 de septiembre de 1843, su estructura contenía sólo 12 secciones y 157 artículos. Fue dictado también con el propósito de lograr el beneficio “del comercio de buena fe”, pues con excepción de las leznas, anzuelos, aros, flejes, barrenos, berbiqués, buriles, cuchillas para las artes, cuerdas para instrumentos de música, tornos, tornillos, ganchos para dentistas, limas y sierras, continuaron prohibidos todos los demás objetos contemplados en la citada Ley del 14 de agosto de 1843. En cuanto a las prohibiciones, fue poco lo que se altero; sin embargo, en esta lista se encuentran como novedad en el grupo de los comestibles, las pastas de tallarín, macarrones y galletas; en el grupo de los manufacturados, las flores artificiales y tirantes de todas clases, libros en blanco, rayados, facturas, libranzas, conocimientos y pedimentos de despacho para las aduanas; y en el grupo de las materias primas, la munición de plomo y de toda clase de metales, el azufre y el salitre. Estas novedades más la prohibiciones que se venían acumulando de arancel en arancel, llevaron la lista de prohibiciones a un número de 334 grupos.⁴⁷

El 27 de agosto de 1845 el Congreso expidió una Ley autorizando al Ejecutivo para formar un nuevo arancel ajustado a determinadas bases, la principal: “Conservar las prohibiciones de los efectos extranjeros cuya introducción no era libre en la República, y las que después se hayan dictado por el actual Congreso”. En virtud de esa autorización el Ejecutivo establece por decreto del 4 de octubre de 1845 el “*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*”, su estructura consto de 174 artículos, los efectos que declaro libres de derechos fueron 19, y 62 los prohibidos. A la lista de importaciones prohibidas ya establecidas, agregó las siguientes: armas blancas y de fuego, frenos, bocados y espuelas.

⁴⁷ *Ibid.*

En estas subsecuentes ordenanzas, se sigue observando la misma tendencia en el pensamiento y criterio de los legisladores de aquel tiempo, se continúa con las prohibiciones de diversos artículos con el objetivo principal de proteger a los sectores sensibles de la industria nacional, con la intención de promover la producción interna del país. Se puede observar en los extensos listados de los distintos Aranceles y disposiciones aduanales una considerable cantidad de aparatos médicos, para las ciencias y artes; libros y publicaciones de diversos temas; numerosos tipos y variedades de ropa, textiles, tejidos, hilados y telas- algunas muy finas-; e infinidad de alimentos poco comunes en la dieta de la mayoría del pueblo mexicano; se aunaban a los listados otros muchos artículos irrelevantes, que ciertamente resultaban obsoletos y no eran indispensables, más aún, resultaban incluso innecesarios para la subsistencia de la población en nuestro país, y en definitiva no podrían afectar de manera importante la producción interna. Lo anterior, explica el juicio proteccionista de los legisladores y su proceder respecto a la aplicación de políticas comerciales y aduanales adoptadas en esa época.

Debido al descontento que se había manifestado en aquel tiempo contra las prohibiciones y la tenaz resistencia que habían opuesto las cámaras para reformar del arancel sobre este punto, se avecinaba una tormenta que no tardaría en estallar y que habría de ocasionar grandes perjuicios, no sólo a los interesados en mantener la prohibiciones, sino también al erario y al “comercio de buena fe”. Y como sucede cuando las autoridades no ceden y hacen caso omiso de las exigencias de la opinión, todo se torna en desorden y trastornos en la administración pública, y más aún en aquella época de injusticias y opresiones.

La los disturbios no tardaron en aparecer, con motivo de las agresiones cometidas en Matamoros, Tamps., y otros pueblos de la frontera, el General Francisco Avalos para contentar a los comerciantes de de ese puerto y contar de ese modo con el apoyo de la población, expidió el 30 de septiembre de 1851, de acuerdo con el ayuntamiento un nuevo arancel, que además de alterar en todas

sus partes las cuotas y los requisitos dispuestos en el arancel de 1845, permitía la introducción de las hilaza, y tejidos de algodón, toda clase de ropa hecha, sayales, jerga, paño ordinario, alambre, algodón en rama, azufre, toda clase de pieles curtidas, cobre en pasta, pólvora ordinaria, plomo, rejas de arado, sebo, zapatos, etc., la lista fue extensa ascendía a aproximadamente 36 artículos.⁴⁸

Éste primer golpe al arancel general vigente, y aunque no reconocido oficialmente por el gobierno, fue tolerado sin dictarse alguna medida contra sus autores. Poco tiempo después en Veracruz se permitió la importación de harina por acuerdo del ayuntamiento, que fue igualmente tolerado por el gobierno y por último cuando los puertos de Tampico y Veracruz se adhirieron en diciembre de 1852 al Plan proclamado en Jalisco contra el gobierno, se establecieron también sucesivamente aranceles particulares, por los que era admitida la importación de azúcar, café, harina, manteca, y todos los hilados y tejidos de algodón, cuyo ejemplo fue seguido por los demás puertos que se pronunciaron a favor del plan, unos publicando la reforma y otros permitiendo de hecho la introducción de esos efectos prohibidos.

Este laberinto de aranceles vino a complicarse todavía más, el 24 de enero de 1853, el gobierno transitorio del Sr. Juan B. Ceballos expidió un decreto en el cual “consecuente en obsequiar la decidida voluntad de la nación, adoptando todas aquellas reformas por las que se ha pronunciado; considerando que entre ellas una de las que no admiten demora es la de establecer reglas uniformes a que debe sujetarse el comercio para el pago de derechos, protegiendo sus intereses sin desatender por eso los generales de la sociedad, ni los del Estado”.⁴⁹ Se dispuso que se observaran en las aduanas marítimas y fronterizas ciertas prevenciones que “además de alzar las prohibiciones, operaran igualmente la disminución de derechos”. Y por lo que se refiere a los víveres, el Gobierno determino concederlos, aun antes de expedir un nuevo arancel general en que las reformas anunciadas tomaran cuerpo en definitiva.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 31.

Por medio de éste decreto se derogó la prohibición para importar varios artículos de consumo importante como: los tejidos ordinarios de algodón, hilazas de colores, algodón en rama e hilo de algodón, azúcar, harina y manteca; pues como se establecían sobre estos efectos distintas cuotas en los puertos, ya no era posible saber cuál de tantas y tan contrarias disposiciones se debía observar. Cuando fue restablecido el orden en la República, se expidió el 1^o de junio de 1853 el “*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*”, que aunque no satisfizo todas las exigencias de los intereses que estaban lucha, promovió la desaparición de la confusión que pugnaba en ese momento en el erario, la industria y el comercio. La reforma que este arancel hizo sobre las prohibiciones que disponía el arancel de 1845, se reduce a derogar las prohibiciones respecto al algodón en rama, hilo y tejidos ordinarios de éste material, jabón de tocador y maderas para la construcción. 21 productos eran considerados libres y 53 prohibidos. La tarifa de éste arancel se componía de 11 secciones, con 475 fracciones.⁵⁰

Como innovaciones éste arancel contenía por primera vez una relación de las aduanas fronterizas. En la frontera Norte: Matamoros, Presidio del Norte, Paso del Norte; en la frontera Sur: Comitán y Tuxtla Chico. De la misma manera se dio un listado de los puertos habilitados para el comercio de cabotaje. En el Golfo de México: Isla del Carmen, Coatzacoalcos, Alvarado, Tecolutla, Tuxpan, Santecomapan y Soto de la Marina; en la costa Oriental de Yucatán: Bacalar; en el Océano Pacífico: Tonalá; en el Golfo de California: San José del Cabo, La Paz, Navachiste y Altata.

En lo concerniente al comercio de exportación, las disposiciones al respecto fueron más liberales, pues con excepción del oro y la plata en pasta, piedra y polvillo; los monumentos y antigüedades; la semilla de grana o cochinilla; todos los demás frutos y manufacturas nacionales, pudieron exportarse libremente, sin pagar derecho alguno ni a su salida ni por su transito por los Estados; porque

⁵⁰ Miguel Lerdo de Tejada. *Op. Cit.*, pág. 38.

aunque el arancel provisional del 15 de diciembre de 1821, estableció un derecho de exportación sobre la cochinilla y la vainilla, esta disposición fue derogada por la Ley del 10 de mayo de 1826.

En el estado de bancarrota en que se encontró el Gobierno mexicano desde la consumación de la independencia, resulta fácil suponer la importancia que tenía para él dejar de percibir los ingresos provenientes de los derechos de importación de todos los artículos entonces prohibidos. En esta situación, el gobierno tomó medidas al respecto y otorgó una rebaja del 40% a todos los efectos de importación.⁵¹

El 31 de enero de 1856, se expide un nuevo arancel denominado "*Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de la República*"; conformado por 35 artículos y contenía por primera vez tres modelos o ejemplares de documentos; el primero, sobre la relación de equipajes; el segundo, el manifiesto general de mercancías; y el tercero, la factura de los efectos. Los cambios que se operan en él son muy importantes, ya que los artículos que se podían importar libres del pago de derechos aumento a 34. Se advierte un criterio más cercano a la realidad y más liberal. La lista de prohibiciones se reduce a 18 grupos; sin embargo, en esta lista ya reducida subsistían en calidad de prohibidos la mayor parte de los comestibles como azúcar, arroz, café, harina, manteca, trigo y cereales; pero se permite la entrada de algunos de éstos productos por los puertos y aduanas alejadas de la capital (Acapulco, Yucatán, Tampico y Matamoros), y todo el grupo constituido por los textiles: hilo, hilazas, sayales, etc., desaparece, conservándose solamente la prohibición para los zarapes y rebosos.⁵²

Éste arancel manifiesta la existencia de un criterio orientado a dar estímulo a la introducción de productos que en forma directa beneficiaron y fomentaron la industria, la agricultura y los transportes. Se permitió la libre importación de

⁵¹ Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 30.

⁵² *Ibid.*

implementos agrícolas como coches y carros para los caminos de tierra. Así mismo se pudieron importar libres de impuesto, las máquinas de vapor, locomotoras, el fierro labrado y forjado para rieles de ferrocarril.

Se agrupan en la tarifa de importación por primera vez los artículos en orden alfabético, con 524 productos clasificados, estableciéndose cinco capítulos, a saber:

- 1.-Fibras para la obtención de ropa.
- 2.-Productos alimenticios.
- 3.-Productos cotidianos.
- 4.-Drogas, productos medicinales o químicos.
- 5.-Efectos no indispensables.

Los derechos establecidos fueron el *ad valorem*⁵³, que se percibía sobre el valor factura o aforo, y el de cuota fija. Los derechos se podían pagar en dos plazos: la primera mitad a los 40 días y la siguiente a los 80 días, que se contaban al concluirse la descarga total del buque.⁵⁴

Aún cuando este arancel es considerado liberal, contiene un amplio sentido proteccionista, pero sin recurrir a la prohibición, pues establecía cinco derechos adicionales:

- 1.- Derecho municipal: consistía en un real por bulto de una a ocho arrobas de peso, cuyo producto se destinaba a los fondos municipales de los puertos.
- 2.- Derecho de Mejoras Materiales: consistía en una quinta parte del total del derecho de importación.

⁵³ **Ad valorem:** arancel que se impone en términos de porcentaje sobre el valor de la mercancía.

⁵⁴ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 70.

- 3.- Derecho de Internación: era una décima parte de la cuota total a que ascendieran los derechos de importación.
- 4.- Derecho de Contrarregistro: se aplicaba una quinta parte del total de los derechos de importación, que se pagaba en el lugar al que finalmente se destinaban las mercancías.
- 5.- Derecho de Amortización de la Deuda Pública Líquida y Consolidada: consistía en una cuarta parte del total de los derechos de importación, pagándose en bonos de la deuda pública.⁵⁵

Dividió en tres tipos de infracciones las violaciones a la ordenanza: la primera, el contrabando; la segunda; el fraude; y la tercera, las faltas de observación a la propia ordenanza. Así mismo, dispuso que los buques pagaban los siguientes derechos: tonelaje, pilotaje, anclaje y faro a la entrada y salida. Se prohibía que cualquier autoridad local o municipal impusiera otros derechos. La Ordenanza contaba con una tabla de relación para las medidas y otra para el cambio de moneda.

Al observar la composición de los listados de las importaciones prohibidas que figuraron en los aranceles de 1821 a 1856; se podría aseverar que éstos revelan el probable desconocimiento o quizá la incomprensión de los redactores de los distintos aranceles en lo concerniente a la realidad del país y sobre las verdaderas necesidades del pueblo. A lo largo de esta etapa de la historia aduanal de México es notoria la discrepancia respecto a la capacidad y a las limitantes que tienen los aranceles como reguladores de la vida económica de un país, ya que los estos fueron aplicados únicamente como medios de recaudación fiscal para solventar los gastos generados por las constantes luchas, así también como para amortizar las deudas que el país había contraído en el extranjero para financiar las guerras; estas fueron las razones apremiantes que explican el por qué de tan variados y múltiples aranceles, el por qué de los constantes incrementos a los impuestos aduanales a las mercancías y por qué fluctuaban tanto. Por largo tiempo el papel de la aduana en nuestro país fue meramente recaudatorio, quizá aún no se

⁵⁵ *Idem.*

comprendía que la función de la aduana y la aplicación de los aranceles como parte de la política comercial y económica de un país son necesarios para incentivar el comercio internacional, para protegerlo de prácticas desleales y como un medio para salvaguardar la seguridad nacional. Es visible también, un nacionalismo exacerbado mimetizado con la intención de impulsar el comercio internacional y la industria interna. Pareciera no haber existido conciencia del daño irreversible que se estaba causando al futuro económico del país y al bienestar general de los mexicanos. Independientemente de estas consideraciones, lo que resulta importante para esta investigación es la trascendente labor de las aduanas en la vida económica y política del país a lo largo de su historia.

Con la promulgación de la Constitución de 1857, se imponen los principios liberales en todas las materias y en todos los órdenes de la vida nacional. Se declara la libertad de trabajo y de comercio. Se faculta al Poder Legislativo para que sea el único que pueda expedir aranceles, se prohíbe a los Estados gravar directa o indirectamente el paso de personas o cosas que transiten por su territorio. Se prohíbe así mismo, gravar la entrada y salida de mercancías nacionales y extranjeras, y se ordena que no se creen aduanas locales. Se faculta a la Federación como la única que puede gravar las mercancías que se importen, exporten o transiten por el territorio nacional.

Desafortunadamente la Guerra de los Tres Años, la intervención francesa, las guerras ulteriores y la dictadura, hicieron que durante la segunda mitad del siglo XIX los principios liberales fueran casi letra muerta.

El 1^o de enero de 1872 se dicta un nuevo arancel, obra del ministro de hacienda Don Matías Romero, bajo el régimen de Don Benito Juárez, denominado "*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*", el cual contenía una exposición de motivos y 112 artículos en 25 capítulos. En la circular con la que la Secretaría de Hacienda expidió el nuevo arancel se marcaban las ventajas que el Ejecutivo

quería obtener. Se acaba el criterio anti político y antieconómico de declarar prohibida la importación de ciertos artículos bajo la severa pena de decomiso.

Destacan los siguientes artículos de la Ordenanza de 1872:

- I. Contener en una sola cuota los diversos derechos que con diferentes nombres pagaban las mercancías extranjeras a su importación, debiéndose hacer una reducción sobre las cuotas actuales.
- II. Establecer el derecho de importación por regala general con cuota fija, tomando como base el valor de la factura o aforo.
- III. Abolir las prohibiciones.
- IV. Abolir las restricciones onerosas para el tránsito de la República de mercancías extranjeras que hayan pagado su derecho de importación.
- V. Establecer derechos uniformes sobre las mercancías extranjeras.
- VI. Conceder las franquicias posibles al comercio extranjero, facilitando la exportación de los productos nacionales y abriendo las costas al comercio de exportación.
- VII. Autorizar la exportación de metales preciosos en pasta.
- VIII. Autorizar el tránsito de mercancías extranjeras por territorio nacional. Simplificar todas las operaciones aduaneras en provecho del comercio de importación.⁵⁶

Las mercancías extranjeras pagaban al erario Federal por su internación a la República conforme al arancel vigente los siguientes derechos: el de importación, de mejoras materiales, de ferrocarril, de internación, de contrarregistro, derecho municipal, de exportación sobre metales preciosos, de consumo sobre el algodón y tabaco; reunidos todos estos en un sólo derecho más reducido.⁵⁷ Las disposiciones de los años subsecuentes a la promulgación de éste arancel, se concretaron a reglamentar e interpretar la tarifa.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ Daniel Cosío Villegas, *Op. Cit.*, pág. 47.

A éste arancel, por primera vez en la historia aduanera de México, le acompañó en el mismo acto de su publicación un Reglamento denominado “De Aduanas Marítimas y Fronterizas”, el cual estaba dividido en 19 capítulos y 213 artículos. Esta duplicidad de ordenamientos legales fue para separar la tramitación aduanera del funcionamiento propio de las aduanas.

El 8 de noviembre de 1880 entro en vigor otro arancel llamado “*Arancel General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*”, éste nuevo arancel contenía 113 artículos en 26 capítulos. Fue una codificación de la legislación aduanal, ya que concentra en un solo cuerpo todas las disposiciones arancelarias expedidas desde 1872. Aumentaba a 894 los artículos clasificados; tenía como novedad dos sistemas para el cobro de las mercancías: el específico y el ad valorem. Decretaba libre para la importación toda clase de maquinaria, maquinas y aparatos para impulsar la agricultura, la industria, la minería, las ciencias y las artes; con sus partes sueltas y piezas para su reparación. Estipulo que los derechos que causaran las mercancías deberían pagarse en forma inmediata y con dinero en efectivo.

Una nueva disposición legal sustituyo a la de 1880, la “*Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*” publicada el 24 de enero 1885, la cual contenía 15 capítulos y un anexo donde venia la tarifa general de derechos, así como el vocabulario para su aplicación.

Habiéndose reducido considerablemente la lista de los artículos libres de derecho de importación, desapareciendo 42 fracciones, quedando reducido a 21 los artículos libres. Casi todas las cuotas fueron gravadas más onerosamente por éste arancel, el sistema de aforo fue abolido totalmente, estableciéndose exclusivamente para el cobro del impuesto específico, tomando como única base el peso de las mercancías, siendo éste neto o bruto. Este arancel contaba con 696 fracciones, debido a que la nomenclatura no estaba completada se recurrió a un sistema de asimilación, para tal efecto se creo un vocabulario que se adjunto a la tarifa. Éste arancel complicó los documentos aduanales debido a que obligó a los

importadores a declarar sus mercancías en pesos y a que literalmente se transcribieran las fracciones de la tarifa que consideraran aplicables, declarando que cualquier error sería considerada como un intento de defraudar el interés fiscal.

El 1^o de marzo de 1887 se expide la “*Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas*”, la cual estaba conformada por 17 capítulos con 450 artículos y 2 anexos. En el primer anexo se establecía la tarifa de los derechos y en segundo el vocabulario y su aplicación. Corrigió los errores del arancel anterior, disminuyó a 539 el número de fracciones, aumentó sustancialmente los artículos libres, como el alambre para el telégrafo y el teléfono, alambre de cobre para luz eléctrica, alambre de púas para cercas, y numerosos productos químicos. Aumentó el vocabulario adjunto y rebajó algunas cuotas. Restableció el pago por tonelaje, aforo, anclaje y practicaje.

La Ordenanza precisó los momentos en que empezarían las operaciones de importación y exportación, así como en qué momento regirían las disposiciones legales para la determinación del pago de los derechos y la aplicación de sanciones. Sujeto a las disposiciones legales a las mercancías, a sus medios de conducción y a quienes las custodiaban, a los consignatarios, capitanes, sobrecargos y tripulantes. Se creó también la figura del depósito para las mercancías de importación, para esto se crearon los Almacenes Generales de Depósito de Mercancías; dichos almacenes podían ser propiedad de la Federación o concesionados a particulares (tal como lo es hoy en día); en estos almacenes las mercancías podían permanecer por un plazo hasta de seis meses y pasado este tiempo sus propietarios contaban con quince días para extraerlas. Se comenzó a reglamentar la operación aduanera conocida como transbordo. Se fijaron reglas diferentes en cuanto al cobro de derechos en función a la transportación de las mercancías, si la conducción se realizaba a bordo de barcos extranjeros, se pagaría la totalidad de la cuota establecida en la tarifa; en cambio si la importación se efectuaba a bordo de embarcaciones nacionales, tendrían una reducción en el pago de los impuestos.⁵⁸

⁵⁸ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 90.

Éste arancel contiene una serie de disposiciones en las que se facultaba al Poder Ejecutivo Federal para poder determinar las sanciones y derechos cuando se tratara de armamentos de guerra y municiones que se destinaran a los Estados de la Federación, siempre y cuando éstas fuesen solicitadas al Ejecutivo Federal por medio del Gobierno de la entidad.

Ésta ordenanza fue modificada a su vez por la “*Ordenanza General de aduanas Marítimas y Fronterizas*”, publicada el 12 de junio de 1891. La estructura de éste documento se conformo por 23 capítulos con 705 artículos, y 54 modelos y una tabla que demostraba la equivalencia de las diversas monedas extranjeras. Se elevo el número de fracciones a 921 y a su vocabulario se agregaron 304 notas explicativas. En ésta ordenanza se comenzaron a clasificar las mercancías según su materia en:

- 1.-Materia anima, vegetal y mineral.
- 2.-Tejidos y sus manufacturas.
- 3.-Productos químicos y farmacéuticos.
- 4.-Bebidas espirituosas, fermentadas y naturales.
- 5.-Papel y sus aplicaciones.
- 6.-Máquinas y aparatos.
- 7.-Vehículos.
- 8.-Armas.
- 9.-Explosivos.
- 10.-Diversos.⁵⁹

Además del impuesto de importación, las mercancías extranjeras deberían pagar un 2%, que se destinaba en parte a resarcir el costo de las obras emprendidas en los puertos y otro 1.5%, que se destinaba a los municipios. En las operaciones aduaneras, se permitió el reconocimiento previo de las mercancías, tal y como se realiza en la actualidad, a fin de que los consignatarios pudieran

⁵⁹ *Ibid.*

presentar sus pedimentos con todos y cada uno de los requisitos exigidos por la ley. Se reglamento también el sistema de asimilación o establecimiento de cuotas por analogía, cuando se presentase al despacho una mercancía que no estuviera determinada en la tarifa, siendo en este caso la aduana quien fijaba la cuota que debían pagar las mercancías. Ésta ordenanza contenía también las operaciones legales que podían practicarse con las mercancías, siendo éstas: la importación, la exportación, la reexportación, el tránsito y el depósito.

Con la indagación de esta última ordenanza se da por concluida la Etapa del México Independiente, para entrar al estudio de las disposiciones que se dictaron a partir del triunfo de la Revolución Mexicana, y como se puede observar las actividades aduanales tuvieron como objeto primordial después de consumada la independencia organizar al país en materia aduanera, debido a que hasta ese momento había perdurado el sistema hacendario imperante en la etapa colonial, y a pesar de que el estudio y organización aduanal resultaba ser una responsabilidad ardua y compleja tanto por las proporciones de la extensión territorial, como por la falta de estudios aduaneros previos, y en mayor medida al cambio jurídico que se opero en el país al pasar de ser una colonia dependiente de su metrópoli a ser un país libre, por tales razones los primeros secretarios de hacienda, tuvieron como quehacer inmediato reunir todos los antecedentes y elementos que les permitieran aproximarse a una estimación real que les permitirá planear un orden hacendario de conformidad al nuevo proyecto político del ahora México Independiente.

1.2.3. ETAPA REVOLUCIONARIA.

A principios del siglo XX México se encontraba aún bajo el dominio del “*Porfiriato*”. Las cosas no marchaban bien en el país, la sociedad estaba dividida por la oposición de sus intereses.

El 90% de la población no tenía acceso a la tierra y a la educación. Para sobrevivir, campesinos e indígenas engrosaron las filas obreras, convirtiéndose en mano de obra barata, gracias a la cual fueron posibles los “progresos” del régimen. Los 34 años de la dictadura porfirista significaron para el país el inicio de la industrialización, hubo progreso económico más no desarrollo, pues no existía la justicia social. El 80% de los mexicanos en esa época vivía en condiciones de miseria extrema.

La tierra y los recursos naturales estaban concentrados en manos de grandes latifundistas e inversionistas extranjeros, principalmente europeos y norteamericanos. Y por supuesto, la explotación de estos recursos era auspiciada por estos mismos. La mayoría de los trabajadores del campo fueron despojados de sus tierras y obligados a ocuparse como peones y obreros en haciendas o en minas, donde fueron sometidos a una injusta explotación.

Como resultado de la sobre explotación, la clase obrera, para defenderse se agrupó en sindicatos y en 1906 haciendo uso de la huelga como instrumento de lucha, los obreros de Río Blanco y Cananea se declararon en paro; pero ambas huelgas fueron reprimidas y acalladas. El régimen porfirista defendía una sociedad oligárquica es decir, un sistema económico y social en el que el Estado defiende los intereses de los grupos económicamente poderosos. Porfirio Díaz creó una potente fuerza de seguridad a fin de desanimar la unidad sindical, romper las huelgas y afianzar la mano de obra barata.

En lo que respecta a los problemas sociales y políticos en México, la ausencia de la democracia, la influencia de los terratenientes, la debilidad de los industriales nacionales y la intervención extranjera en los asuntos internos del país acabaron por unir a los campesinos, obreros, clases medias y a algunos hacendados en el movimiento revolucionario.

En 1908 la dictadura tuvo que enfrentar una severa crisis económica, que se complicó con heladas, sequías, temblores, en general se vio afectada por el temporal. Las producciones agrícola y minera disminuyeron, al igual que los precios de los metales y el petróleo en los mercados internacionales. La crisis agravó las condiciones de vida de la mayoría empobrecida, e intensificó su disgusto con el régimen.

Existen varias perspectivas acerca del movimiento revolucionario, cabe mencionar que coexistieron al menos dos movimientos. Uno de ellos fue de carácter político, que limitaba sus demandas a los avances democráticos. Tal fue el caso de los maderistas en su lucha contra la reelección y el fraude electoral. También lo fueron las luchas de Venustiano Carranza y Álvaro Obregón y Victoriano Huerta.

El otro movimiento fue de carácter económico y social, del grupo que buscaba transformar los cimientos de la sociedad: el reparto agrario, los derechos para los trabajadores, la mejoría de las condiciones de trabajo. A este movimiento popular correspondieron las luchas de Emiliano Zapata y Francisco Villa, quienes abogaban por las demandas del pueblo, era este el panorama vigente en el periodo histórico correspondiente a este apartado.

En lo referente al tema aduanal, de 1891 a 1917, fecha en que se promulga la nueva Constitución Política de México, y que rige hasta nuestros días, la materia aduanera no tuvo significativas disposiciones legales. Salvo un hecho notorio, la publicación de la ley que creó a la Dirección General de Aduanas el 19 de febrero de 1900.

Debido a la crisis que trajo consigo la Revolución y la transformación que le impuso al país durante los años que la misma duro y aún en los años ulteriores; hicieron muy difícil y casi imposible la aplicación de una adecuada política comercial. Cabe destacar que México siguió en materia de exportación dependiendo exclusivamente de sus productos minerales, los cuales aún en la tercera década del siglo XX representaban el 77.2% del monto total de las exportaciones, distribuyéndose el resto entre materias primas y productos vegetales.

Pese a lo antes expuesto, respecto a la complejidad del periodo que abarcará este apartado -de 1917 a 1940-, y antes de abordarlo enteramente, como precedentes se revisaran algunas medidas, ordenanzas, instrucciones, circulares, decretos y disposiciones en materia aduanera y comercio exterior, expedidas a principios del siglo XX.

Precisa señalar que fundada la Dirección General de Aduanas el 19 de febrero de 1900, se siguieron dictando regularmente disposiciones legales, algunas de relevancia.

En cuanto a la revisión de equipajes y bultos de los pasajeros en las aduanas, se había venido haciendo en una forma anárquica por la carencia de una legislación adecuada al respecto. Por ello, la Secretaría de Hacienda expidió las circulares del 1^o y 2 de abril del 1901. En las que se dispuso que para evitar dificultades y molestias a los pasajeros, la inspección se haría forzosamente en las aduanas de los puertos de salida, quedando exentos los pasajeros de toda inspección en los puertos de desembarque. La revisión de de las mercancías era necesaria para evitar el contrabando, un mal que había aquejado a México desde el principio de su historia comercial. Si las aduanas no se aseguraban de lo que realmente era el equipaje, y no se cercioraban las autoridades del contenido de los bultos, no se podía afirmar qué era lo que se exportaba, sí se trataba de artículos cuya exportación estuviera gravada o no.

El primer antecedente de la zona libre en Chetumal, Q.R., se constituye a través el decreto del 30 de mayo de 1901, por el cual se autorizó la entrada de determinados artículos extranjeros sin el pago de derechos de importación por la aduana de dicha población, para ser consumidos exclusivamente en el propio territorio de Chetumal.

En lo referente al cobro de derechos de importación, este sufrió modificaciones al expedirse el Decreto Presidencial del 25 de noviembre de 1902. De ese modo a partir de esa fecha, los derechos de importación que causaran las mercancías extranjeras que fueran introducidas a la República, se ajustarían con arreglo a las cuotas que señalaba la tarifa de importación: conforme a la suma que arrojará el ajuste, se reduciría el 50% y se multiplicaría por la cantidad que hubiere señalado la Secretaría de Hacienda, que en ningún caso sería inferior al 220%. El resultado sería el monto de los derechos de importación que debería de satisfacer la causante.⁶⁰

En el año de 1906, se reformó el sistema aduanero con varios decretos: el primero de ellos el 12 de mayo, según el cual la importación, el tránsito y la exportación de mercancías sólo podrían efectuarse con la intervención de las oficinas aduaneras; se consideraron para este efecto como oficinas aduaneras de la República, las aduanas marítimas, las fronterizas y la de importación de la Ciudad de México; las secciones aduaneras de despacho y las secciones aduaneras de vigilancia. El 18 de junio de 1906 se decretó la jurisdicción y planta de cada una de las aduanas: Aduana de Chetumal, desde el límite entre los Estados de Tabasco y Campeche, en la frontera con Guatemala, Aduana de Veracruz, desde la punta de Zapotitlán hasta la punta de Cerro Gordo; Aduana de Tuxpan, desde la Punta de Cerro Gordo hasta Cabo Rojo; Aduana de Tampico, desde Cabo Rojo hasta Boquillas; Aduana de Ciudad Juárez, desde el límite entre los Estados de Coahuila y Chihuahua hasta Sonora; Aduana de La Paz, desde Isla Creciente hasta la Isla Montserrat; Aduana de Guaymas, desde el Río Colorado

⁶⁰ Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 234.

hasta el límite entre los Estados de Sonora y Sinaloa; Aduana de Manzanillo, desde el Cabo Corrientes hasta el Río de las Balsas; Aduana de Acapulco, desde el Río de las Balsas hasta el Río de Ometepec; Aduana de Salina Cruz, desde Morro Ayuca hasta San Francisco; etc.. Debido a lo extenso que resulta el listado de las aduanas, sus jurisdicciones y plantas, para fines prácticos solamente se citaron algunas de las aduanas que conformaban la lista.⁶¹

La creación del corredor industrial del Istmo de Tehuantepec, se dio con la expedición del Reglamento de fecha 18 de noviembre de 1906, en el cual se establecieron las normas para el tránsito de mercancías. En este Reglamento, el tránsito de mercancías por el Istmo de Tehuantepec, quedaría sujeto a las prevenciones de este mismo, y quedaba dividido dicho tránsito en las siguientes clases:

- 1.- Tránsito de mercancías procedentes de un puerto extranjero y destinadas a un país extranjero.
- 2.- Tránsito de mercancías procedentes de un puerto extranjero y destinadas a un puerto nacional.
- 3.- Tránsito de mercancías extranjeras trasbordadas, o desembarcadas y vueltas a embarcar en un puerto nacional, con destino a otro puerto nacional.
- 4.- Tránsito de mercancías nacionales o nacionalizadas, procedentes de un puerto nacional y destinadas a otro puerto nacional.
- 5.- Tránsito de mercancías nacionales o nacionalizadas procedentes de un puerto nacional y destinadas a un país extranjero.

En este momento de la historia aduanal de nuestro país, se observan avances importantes concernientes a las normas que regulaban el tránsito de mercancías, es visible la aplicación del tráfico de altura, cabotaje y mixto para transportar los diversos efectos susceptibles del comercio internacional; cabe mencionar que en

⁶¹ *Ibid.*

esa época el transporte de las mercancías de importación y exportación era llevado a cabo a bordo de buques o ferrocarriles -el transporte aéreo aún no cobraba el auge que tiene hoy en día-, estos eran los transportes por excelencia antes y durante esta etapa del comercio no sólo en México sino en el mundo. A grandes rasgos, la práctica del comercio internacional en nuestro país durante este periodo se realizó de manera más activa y constante.

Por decreto del 12 de junio de 1907, se dio a conocer una nueva organización de las aduanas, menos compleja, más sencilla administrativamente y más de acuerdo con la geografía de la República.

En el año de 1911 se intentó la creación de un nuevo corredor internacional entre Manzanillo y Tampico. Para tal efecto se expidió el Reglamento del 26 de julio del mismo año, en el que se dijo que quedaban designadas estas aduanas para despachar en tránsito las mercancías extranjeras que entraren al país por alguno de esos puertos. Que la conducción de las mercancías entre estos dos puertos, debería de hacerse por la vía férrea que los unía, y para tales efectos el ferrocarril sería considerado como consignatario de las mercancías.

En los años posteriores no hubo cambios sustanciales, sino hasta el advenimiento de la Revolución, en que la administración del Presidente Porfirio Díaz prohibió el 17 de abril de 1911; 12, 15 y 19 de mayo del mismo año, que se despacharan mercancías por las aduanas de Agua Prieta, Ciudad Juárez, Presidio del Norte, La Morita y Tijuana, para evitar que cayeran en poder de las fuerzas revolucionarias; con el triunfo de la Revolución, estas aduanas fueron abiertas nuevamente al tráfico de mercancías. A partir de 1911 el ramo de las aduanas comenzó a experimentar interrupciones en su administración a consecuencia de los movimientos revolucionarios; las aduanas eran ocupadas por los rebeldes y recuperadas por el gobierno, por lo anterior, los servicios de las aduanas eran irregulares hasta que se restituyó el orden legal con el triunfo de la Revolución Mexicana.

En 1912, México seguía exportando principalmente productos minerales como es ya sabido: oro y plata en pasta y acuñados; cobre y plomo. Productos naturales: café, caucho, henequén, garbanzo, zacatón, pieles sin curtir. Según el Diario Oficial de la Federación del 21 de mayo de 1912, el valor de los productos exportados fue de \$21, 064,154.20. Sin embargo, las cifras exactas carecen de certidumbre debido a los disturbios y hostilidades que en el país acontecían, numerosas aduanas estuvieron cerradas o clausuradas y no se recopilaron las noticias de las exportaciones necesarias para generar el informe estadístico al respecto.

Conviene señalar que durante los cambios políticos como la caída de Díaz, el corto mandato de León de la Barra, la elección de Francisco I. Madero y la usurpación de Victoriano Huerta no hubieron cambios en la administración interna, ni en las actividades de la Dirección General de Aduanas, pues se considero que los empleados de las aduanas estaban al “servicio de la nación no de grupos políticos”. Pero esta circunstancia no duro mucho tiempo, pues en el campo revolucionario comenzaron a dictarse disposiciones en materia hacendaria que involucraron por supuesto a las aduanas.

El 17 de octubre de 1913, Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, firmó en Nogales, Sonora; el decreto mediante el cual se nombraron ocho Secretarios de Estado para el despacho de los negocios administrativos, nombrándose entre ellos la Secretaria de Hacienda, Crédito Público y Comercio con atribuciones sobre aranceles de aduanas marítimas y fronteras, policía fiscal, impuestos federales y otros conceptos.⁶²

Al triunfo de la Revolución Mexicana, el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, publico el 5 de julio de 1916 la nueva Tarifa de Aranceles que no hizo cambio alguno a la tarifa anterior, salvo una prohibición: el opio. Los alimentos que eran indispensables y debido a su escasez estaban exentos de

⁶² *Ibid.*

derechos, los vestidos si no eran lujosos se les hizo una rebaja en el pago de los impuestos del 10%, se declararon libres de todo gravamen las embarcaciones, los carros y coches para vías férreas, las herramientas manuales y otros artículos indispensables para la industria, la agricultura y la educación. En cambio se comenzaron a gravar severamente los artículos de lujo. Se redactaron en el vocabulario de esta nueva tarifa 285 notas explicativas y se agruparon en 717 las fracciones arancelarias. Esta tarifa marco la entrada franca de maquinaria a México.⁶³

Al promulgarse la Constitución de 1917, se asignó a la Federación y al Congreso de la Unión, facultades para regular el comercio exterior. Es así como el artículo 73 fracción IX, se le da facultad al Congreso para “expedir aranceles sobre el comercio extranjero y para impedir que en el comercio de Estado a Estado se establezcan restricciones”. El artículo 117 en su fracción V, se afirma que “los Estados no podrán prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él a ninguna mercancía nacional o extranjera”. En la fracción I del artículo 118 se estipuló que “tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión establecerse derechos de tonelaje, ni impuesto alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones”. En el artículo 131, se establece como “facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos cualquiera que sea su procedencia...”⁶⁴

La labor encomendada a la Federación y al Congreso de la Unión, resulta un tanto difícil, considerando el arduo trabajo que significa legislar en materia de comercio exterior, de impuestos de importación y exportación en una época en la que los Estados se encontraban separados política y económicamente; resulta

⁶³ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 98.

⁶⁴ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

comprensible que no existiera una visión en conjunto de la situación financiera del país, necesaria para definir la política comercial más conveniente para el país en un escenario aún de conmoción revolucionaria.

Respecto a la cuestión arancelaria, México como país poco desarrollado que comenzaba la producción de sus propios artículos manufacturados, los cuales eran antes adquiridos en el mercado extranjero, principia su producción en clara desventaja con los países altamente industrializados, como Inglaterra; por esta razón, el gobierno recurrió constantemente en mayor o menor medida a los impuestos a la importación para procurar al erario los recursos fiscales necesarios para la el crecimiento económico del país.

La imposición de gravámenes tan severos y tan variables a las importaciones era con el objeto de establecer barreras proteccionistas a la naciente industria nacional y así protegerla de la competencia mundial. Pero lo anterior resultaba contraproducente, ya que para los impuestos protegieran de manera eficiente a la industria, era necesario que existiera en el país, aunque sea de forma incipiente, una industria a la cual proteger. Debió hacerse lo contrario, reducir las cuotas y declarar exenciones de los impuestos a los productos extranjeros necesarios para propiciar la formación, crecimiento y el fortalecimiento de la industria, ya que con el aliciente de cuotas bajas y no gravámenes los importadores introducirían insumos, maquinarias y equipos necesarios para la instalación de las industrias en el país.

La legislación aduanal, estaba desatendida desde 1891, si bien es cierto que se habían dictado un sinnúmero de disposiciones, éstas se habían dado en un momentos de crisis y disturbios, y precisamente tanta abundancia de ordenanzas hacía más compleja, anárquica y confusa la legislación aduanal. Por lo cual era necesario hacer una ardua revisión para reformarla, para que estuviera acorde con la nueva dinámica nacional y a las transformaciones que el país había experimentado en los años posteriores a la Revolución.

La empleo de técnicos en el ramo aduanero comenzó en esa época, ello motivo a que los importadores y exportadores hicieran uso de los servicios de personas versadas en el tráfico internacional de mercancías, para realizar sus operaciones. Lo anterior, motivo la expedición del Decreto del 15 de febrero de 1918, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 del mismo mes y año. En éste decreto se definieron por primera vez los derechos y obligaciones de los Agentes Aduanales. Consta de siete artículos y dos artículos transitorios, en donde se definieron las directrices para garantizar los derechos del fisco federal, se reglamentaron las funciones, derechos y obligaciones de los agentes aduanales, personas que gestionaban el despacho de mercancías de importación y exportación en las aduanas de la República.

El Reglamento de la Ley de Agentes Aduanales se expidió el 7 de mayo de 1918, y se publicó el día 10 del mismo mes y año en el Diario Oficial de la Federación. En este reglamento se dijo que las personas que pretendieran ser agentes aduanales deberían presentar una solicitud por escrito a la Secretaría de hacienda, por conducto de la Dirección General de Aduanas, si residían en la Capital, o por conducto de la aduana respectiva, si estuvieran domiciliados fuera, expresando el lugar donde estuviera o la agencia o donde se establecería y justificando con los documentos y condiciones a que hizo referencia el artículo 2^o de este reglamento:

- 1.- Ser mayor de 21 años.
- 2.- Ser mexicano por nacimiento o naturalización.
- 3.- Ser de reconocida buena conducta.
- 4.- Tener aptitud en el ramo del comercio y de aduanas.
- 5.- Residir dentro del territorio nacional.
- 6.- Presentar tres retratos de frente, del peticionario, para adherir uno a la patente que se le expidiera, otro se agregaría al expediente y otro para remitirlo a la aduana que tuviera jurisdicción en el lugar donde se estableciera.⁶⁵

⁶⁵ *Diario Oficial de la Federación, 10 de mayo de 1918.*

El 25 de agosto de 1919, la Dirección General de Aduanas, fue convertida de Departamento, pero ésta determinación no duró mucho tiempo, pues por decreto del 26 de septiembre de 1921, se dispuso que a partir del 1^o de octubre se restablecía la Dirección General de Aduanas, quedando en pleno vigor la Ordenanza General Aduanas del 19 de febrero de 1900.

Un aspecto relevante de la actividad aduanera es el relativo al contrabando que durante la época revolucionaria fue incontrolable en cuanto a armas y municiones, pasada la etapa de lucha, el Presidente Álvaro Obregón se refirió al asunto en su informe al Congreso de la Unión el 1^o de septiembre de 1923 señalando:

“Como medida de política fiscal y con objeto de evitar los contrabandos, en defensa de los intereses del fisco y de los causantes que cumplen con las disposiciones legales, se ha estado organizando la gendarmería fiscal, tanto en la frontera Norte como en el Sur de la República...Para hacer más efectivos éstos servicios, se presento ya una iniciativa ante ésta H. Asamblea para el establecimiento de zonas fiscales”.

Para alcanzar una nueva orientación en el ramo de las aduanas y para lograr reformarlo, en los años de 1925 a 1927 se crearon dos instituciones con este propósito: la Comisión de Reformas a la Ordenanza General de Aduanas y la Comisión de Aranceles; la primera tuvo el objeto de hacer modificaciones de carácter general a la Ordenanza de Aduanas, organizando la administración, simplificando los tramites y reduciendo las documentaciones inútiles. La Comisión de Aranceles fue creada con la finalidad de terminar con el antiguo sistema de reformas arancelarias basadas en razones meramente fiscales. Estas reformas eran imperantes como se comento en los párrafos anteriores, debido a que se estaban desatendiendo diversos intereses en torno al ramo aduanal y era apremiante dejar de lado el antiguo sistema.

Con relación al tema de la política aduanal, el Presidente de la República, Plutarco Elías Calles, en su informe al Congreso de la Unión el 1^o de septiembre de 1927 dice lo siguiente al respecto:

*“...La nueva organización que por decreto se ha dado a la Comisión de Aranceles e inicia una política de alta importancia en la tarifa aduanal, al convertirla en una medida de defensa económica y de impulso al desarrollo de los recursos naturales del país. Subordinando a dichas finalidades, el arancel perderá su papel de simple medio de allegar recursos al erario y tomará una significación más elevada en la vida nacional. La Comisión de Aranceles se formará con la representación de los principales intereses públicos a quienes afectan las disposiciones relativas, intereses cuyo voto y voz significaran el consenso de la opinión de las fuerzas económicas de la República”.*⁶⁶

El 27 de agosto de 1927, se expidió una nueva Ley de Agentes Aduanales, que derogo todas las disposiciones que con anterioridad habían sido dictadas. En ésta ley se dijo que tenían calidad de agentes aduanales, todas las personas a quienes el Ejecutivo Federal, por conducto de la Dirección General de Aduanas, autorizara mediante la patente respectiva, para ocuparse habitual y profesionalmente y siempre por cuenta ajena, de la gestión de las operaciones de que trataba la Ordenanza General de Aduanas.

Se dispuso que ninguna persona que careciera de patente aduanal, podría ser admitida con tal carácter en gestiones habituales ante las oficinas del ramo, no podría tampoco mantener oficinas abiertas para despachos aduanales o anunciarse en forma alguna para dar a conocer el público su ocupación en tales funciones. Se facultó a los destinatarios finales de las mercancías, para que por sí mismos y libremente pudieran intervenir en los despachos de su propio interés.

⁶⁶ Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 1^o de enero de 1926 al 30 de noviembre de 1928. Volumen I.

El reglamento de la ley ahora comentada se expidió el 6 de marzo de 1928, consto de 63 artículos, en los que se precisaron de manera clara los aspectos diferentes de la función del agente aduanal, tales como la solicitud y expedición de las patentes aduanales, la forma de otorgar la garantía, se hablo también del registro de las patentes, de los derechos que confería una patente al agente aduanal; de la personalidad de los agentes aduanales para el despacho de mercancías, etc.

De estas disposiciones se puede aseverar que el fisco se percató que la figura del agente aduanal no sólo era un excelente auxiliar para efectuar las operaciones de despacho aduanal de las mercancías de importación y exportación, sino que podía fungir como un eficaz colaborador suyo. Por tal razón fue necesario determinar y delimitar las actividades de estos profesionales.

La recientemente creada Comisión de Aranceles no había funcionado como se esperaba, y ello fue la razón que con fecha 29 de agosto de 1927, se expidiera un decreto ordenando la reorganización de esta Comisión, en dicho decreto se considero lo siguiente:

- 1.- Adoptar una política arancelaria orientada a fortalecer el desarrollo comercial e industrial del país y como un medio de defensa de la economía nacional.
- 2.- Verificar la cuidadosa revisión de las tarifas arancelarias para lograr la realización técnica del servicio.
- 3.- A la Secretaria de Hacienda le correspondía por razón de materia y de funciones la dirección de la política arancelaria.

En éste período y aún antes, se considera que el inconveniente más perceptible de los impuestos aduanales fue la falta de una política definida, ya que como se ha venido apuntando, los impuestos fueron un medio para obtener recursos. Resultaba necesario reformar los procedimientos aduanales para ajustarlos a las

necesidades del comercio mediante la simplificación de las disposiciones legales, unificando los diversos impuestos al comercio exterior; con la finalidad de emplear los derechos aduaneros como un medio de defensa e impulso económico y de protección a los recursos naturales del país.

Fue así como el 18 de abril de 1928 se dictó una nueva Ley Aduanera, la cual por decreto del 15 de agosto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 del mismo mes y año, dispuso que su vigencia se iniciara el 31 de diciembre de ese mismo año. Ésta ley contuvo temas no tratados por los anteriores aranceles y ordenanzas de aduanas; se conformó de 766 artículos, divididos en 18 títulos. Sin embargo, esta ley nunca entró en vigor.

El 1^o de enero de 1930 se publicó otra Ley Aduanera, que derogó la Ordenanza General de Aduanas de 1891 y la ley expedida el 18 de abril de 1928. Ésta ley contuvo 18 títulos y 764 artículos. Su objetivo principal fue proporcionar al comercio mayores facilidades para sus operaciones en las aduanas, por medio de la simplificación de los procedimientos y trámites exigidos. Ésta ley fue idéntica a la de 1928.

- Título Primero: Del Régimen Aduanal de los Estados Unidos Mexicanos.
- Título Segundo: De la personalidad en la tramitación aduanal.
- Título Tercero: Tráfico marítimo.
- Título Cuarto: Tráfico terrestre.
- Título Quinto: Tráfico aéreo.
- Título Sexto: Tráfico postal.
- Título Séptimo: Análisis de las Operaciones Definitivas con las Mercancías en Tráfico Marítimo.
- Título Octavo: De las Operaciones Definitivas con las Mercancías en Tráfico Terrestre.
- Título Noveno: De las Operaciones Definitivas con las Mercancías en Tráfico Aéreo.

- Título Décimo: De la Reglamentación de las Operaciones con las Mercancías en Tráfico Postal.
- Título Décimo Primero: De las Operaciones Temporales de que pueden ser objeto las Mercancías.
- Título Décimo Segundo: Tránsito Internacional de Mercancías Extranjeras por Territorio de la República.
- Título Décimo Tercero: Del Depósito Fiscal de Mercancías Extranjeras.
- Título Décimo Cuarto: Del Despacho de las Mercancías Extranjeras en Lugares Interiores de la República.
- Título Décimo Quinto: De los Trámites y Servicios Complementarios del Despacho Aduanal.
- Título Décimo Sexto: De las Operaciones que Pueden Practicar las Secciones Aduaneras.
- Título Décimo Séptimo: De las Facultades y Obligaciones de la Dirección General de Aduanas.
- Título Décimo Octavo: De las Infracciones a esta Ley.⁶⁷

Una verdadera codificación se realizó en esta Ley Aduanal. Por primera vez se habló en un texto legal del tráfico de mercancías por vía aérea y por vía postal. Se reglamentó por primera vez, en una ley aduanal, el funcionamiento de los agentes aduanales, como profesionales del comercio exterior; en el capítulo las infracciones se tipificó el contrabando de manera específica. En lo referente al tráfico marítimo se abordan las operaciones de altura⁶⁸, cabotaje⁶⁹ y mixto⁷⁰. Se regularon también las exportaciones e importaciones definitivas y temporales, así como de las operaciones de trasbordo y tránsito internacional de mercancías. Sin duda esta ley resultó una innovación en el ramo aduanero de esa época.

⁶⁷ *Diario Oficial de la Federación*, 1^o de enero de 1930.

⁶⁸ **Tráfico de Altura:** es el transporte de mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero, y a la simple navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa.

⁶⁹ **Tráfico de Cabotaje:** es el transporte de mercancías o la navegación entre dos puntos del país situados en el mismo litoral.

⁷⁰ **Tráfico Mixto:** cuando simultáneamente se efectúen los tráficos de altura y cabotaje, es la navegación entre dos puntos de la costa nacional, pero situados en diferente litoral, o en el mismo, pero con escala en un puerto extranjero.

El 31 de agosto de 1935 es publicada en el Diario Oficial de la Federación otra nueva Ley Aduanal, con 18 títulos y 435 artículos y un reglamento publicado en el mes de diciembre del mismo año. La ley regula el tráfico de mercaderías, pudiendo ser: marítimo, aéreo, terrestre y postal; Regula así mismo las operaciones temporales, el tránsito internacional, el depósito fiscal, los perímetros libres, las operaciones que podían practicar las secciones aduaneras y la Dirección General de Aduanas.⁷¹ Como es visible esta ley sigue los mismos lineamientos que la anterior, con las siguientes salvedades: Faculta a la autoridad administrativa, para que pueda dictar las medidas que sean necesarias para el aseguramiento del interés fiscal, inclusive podría ordenar el secuestro de mercancías. Faculta a los administradores para que puedan aplicar multas a los presuntos responsables de una infracción. Esta ley estuvo en vigor hasta principios de abril de 1952, fecha en que entró en vigor el Código Aduanero.

Durante el gobierno del Presidente Lázaro Cárdenas, por decreto del 4 de agosto de 1938, se estableció un impuesto del 12% sobre el valor de aforo de los productos que se exportaban. De los ingresos que se obtuvieron con el impuesto creado por este decreto, se destinaría un 50% para otorgar subsidios a las importaciones de los productos para la economía del país. Con la publicación de una medida de esta naturaleza, se encuentra un cambio radical, pues en otras épocas la exportación de productos y mercancías estaban, como ya se ha visto, exentas de todo gravamen.⁷²

La razón del impuesto a la exportación, se debió a que en Europa y Asia había estallado la II Guerra Mundial, y México sorpresivamente se convirtió en un fuerte exportador no sólo de materias primas como tradicionalmente lo había sido, sino de productos manufacturados. Esta situación tan venturosa terminó al finalizar la guerra mundial.

⁷¹ *Diario Oficial de la federación, 31 de agosto de 1935.*

⁷² Carlos J. Sierra y Carlos Martínez Vera. *Op. Cit.*, pág. 277.

Para finalizar con la “*etapa revolucionaria*”, se hará alusión a las últimas disposiciones legales expedidas antes de 1940.

En el Diario Oficial del 8 de febrero de 1939, se publicó el decreto que fijó las jurisdicciones de las aduanas. Por ley del 30 de septiembre de 1939, se crearon los puertos libres de Salina Cruz, Matías Romero, Puerto México y Topolobampo, disponiéndose que dichos puertos se regirían exclusivamente por las disposiciones de esta ley y su reglamento; que la organización administrativa y dirección de los puertos libres estaría a cargo de una Junta Directiva supeditada a la Secretaria de Hacienda. En el Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1940, se publicó el Reglamento del Resguardo Aduanal Mexicano, que tuvo una efímera existencia, pues fue substituido por otro Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de junio del mismo año.

Durante un largo periodo de tiempo, la política aduanal tradicional de México fue esencialmente proteccionista, como una continuación de la política comercial de la época colonial, basada sobre el más severo régimen de prohibición y de monopolio. Sin duda el comercio exterior de México se vio signado por el lapso de dominación española, dejando éste un legado fuertemente arraigado en la conciencia nacional de los que dirigían el país, y que se traduce en los vicios que incluso hoy pesan en la conciencia nacional.

Con el triunfo de la Revolución se suavizaron mucho las restricciones, pero pese a esto, la legislación aduanal siguió reconociendo como fundamento primordial los postulados de la tesis proteccionista; con la agravante adicional de que los derechos arancelarios asignados a las importaciones y exportaciones fueron considerados como un medio para obtener ingresos para el erario Federal y no como un mecanismo para la protección de la industria interna. A los inconvenientes del proteccionismo, se adicionan las grandes perturbaciones que en el comercio exterior ejercieron las numerosas y diversas Ordenanzas en materia aduanal.

CUADRO 1

Numero de artículos o grupos de artículos de importación libre, prohibida y gravada, en los Aranceles u Ordenanzas Generales de Aduanas en México de 1821 a 1930.

<i>Arancel</i>	<i>Importación libre</i>	<i>Importación prohibida</i>	<i>Importación gravada</i>
1821	16	8	462
1827	11	56	543
1837	15	51	81
1842	20	51	146
1843	19	71	218
1845	23	62	293
1853	34	53	452
1856	76	18	524
1872	66	0	775
1880	68	0	894
1887	113	0	575
1891	38	0	921
1930		4	2771

**Fuente: Daniel Cosío Villegas, La cuestión Arancelaria en México. Vol. III. Historia de la Política Aduanal.*

En el Cuadro 1, puede verse el número de artículos de importación libre, de importación prohibida y de importación gravada que reconocieron cada uno de los Aranceles u Ordenanzas Generales de Aduanas de 1821 a 1930. No puede darse a este cuadro demasiado valor, debido a que las cifras que aparecen en la cuarta columna, la de los artículos gravados, sean mayores o menores que las cifras anteriores, no siempre indica un gravamen mayor o menor sobre la importación. La razón es, fundamentalmente, de la clasificación, pues mientras en los aranceles de 1821 a 1827, la numeración de los artículos fue individual, en el arancel de 1837 se hizo por grupos muy generales. Sin embargo, aunque el cuadro no puede dar una impresión enteramente exacta, si muestra la tendencia, y ésta, fue inequívocamente la de gravar cada vez mayor número de artículos. El Cuadro 1, se presenta sólo como una indicación de tendencias y para ilustrar pero no como una representación exacta del desarrollo del proteccionismo en México.

CUADRO 2

Número de grupos gravados en los Aranceles u Ordenanzas Generales de aduanas de México.

1821-1930

<i>Grupos de Artículos</i>	1821	1827	1837	1842	1843	1845	1853	1856	1872	1880	1887	1891	1916	1930
<i>Comestibles</i>	50	65	36	46	166	87	98	82	102	104	49	70	58	224
<i>Lino, cáñamo, yute.</i>	136	60	9	14	15	18	22	26	59	66	29	51	153	192
<i>Lana</i>	103	47	10	9	13	16	15	19	56	60	41	55	41	66
<i>Seda</i>	87	59	8	6	6	12	11	12	38	51	38	60	57	228
<i>Artícela</i>													<i>Todos</i> ⁽³⁾	113
<i>Algodón</i>	54	41	11	29	17	22	28	26	68	95	44	157	52	215
<i>Papel</i>	23	11	3					12	1	30	18	42	26	55
<i>Quincallería y mercarfa.</i>		95	1			248	254	285	333	126	78	65	50	61
<i>Papelería</i>		3						6	16	21	22	35	21	12
<i>Maderas, muebles.</i>		13				10	16	18	22	⁽¹⁾ 40	26	43	31	43
<i>Drogas, perfumería y substancias químicas.</i>						376		1	<i>Todos</i> ⁽²⁾	58	91	83	55	297
<i>Metales</i>											36	103	95	257
<i>Máquinas y aparatos.</i>												30	17	246
<i>Materias primas</i>										50	7	89	59	113

*Fuente: Daniel Cosío Villegas, *La cuestión Arancelaria en México. Vol. III. Historia de la Política Aduanal.*

El Cuadro 2 tiene un propósito semejante al Cuadro 1. Sólo que es presentado más a detalle, de manera de dar por grupos, el número de artículos gravados en los distintos Aranceles u Ordenanzas Generales, escogiendo aquellos de más importancia, y que al mismo tiempo se prestaran a formar grupos homogéneos.

1.2.4 ETAPA CONTEMPORÁNEA

Para explicar el rol que actualmente juegan las aduanas mexicanas, es necesario precisar el entorno nacional en el cual éstas han operado desde la cuarta década del siglo pasado hasta hoy, también es importante indagar en sus antecedentes inmediatos; para que de esta forma se pueda apreciar su evolución hasta nuestros días, en donde el modelo comercial y económico de México ha transitado del proteccionismo desmesurado, al modelo de sustitución de

importaciones, hasta un modelo basado en el fomento a las exportaciones y de una apertura comercial nunca antes experimentada. El acontecer nacional ineludiblemente se liga a lo que sucede en el escenario internacional, contexto en el cual México se encuentra inmerso e interactúa asimismo en la dinámica del mundo globalizado, en donde los tratados de libre comercio firmados por nuestro país dan cuenta de una etapa nueva en las actividades aduanales.

Para poder explicar la idea antes enunciada consideramos necesario hacer referencia a algunas disposiciones legales en materia aduanal, las cuales se han expedido en la época contemporánea y son parte de la historia de la aduana en México. Vale la pena apuntar estos datos ya que son importantes para dar contexto al tema que nos ocupa en este apartado.

- El 3 de septiembre de 1946 se le dio una nueva estructura jurídica a la Secretaría de Hacienda, al expedirse su Reglamento Interior, en el que se ubicó a la Dirección de Aduanas dentro de las oficinas de servicios generales.
- En el D.O.F. del 13 de noviembre de 1947, se publicó la nueva Tarifa del Impuesto General de Importación, que derogó la del 13 de noviembre de 1929.
- Por decreto del 22 de marzo de 1948, publicado en el D.O.F. del 26 de abril del mismo año, se unificaron los criterios al señalarse que la Secretaría de Economía quedaba autorizada para determinar las mercancías que deberían estar sujetas a Permiso de Importación y Exportación, sin cuyo requisito, no podrían efectuarse los despachos aduanales.
- Con la finalidad de darle una dimensión de la que carecía, la Comisión de Aranceles, con fecha 30 de diciembre de 1949, expidió un nuevo

ordenamiento jurídico con el siguiente título: “Ley que crea la Comisión General de Aranceles”, esta Comisión tuvo como objeto estudiar y proponer los lineamientos de la política arancelaria.

- Por acuerdo del 20 de febrero de 1950, se creó la Comisión de Importaciones y Exportaciones, con la finalidad de auxiliar al Ejecutivo Federal en la política aduanera.

- La celeridad en la modificación de las cuotas arancelarias requerida por la política económica se reguló mediante el Decreto del 30 de diciembre del 1950, que facultó al Ejecutivo de la Unión, para crear, suprimir, aumentar o disminuir las cuotas de las Tarifas de Importación y Exportación; señalar precios para la aplicación de éstas; restringir y prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos y artículos, efectos. El contenido de este decreto se incorporó a la Constitución Política Federal mediante una adición al artículo 131 y una reforma al artículo 49. Ambos se publicaron en el D.O.F. del 28 de marzo de 1951.

- En ese mismo año de 1951, se expidió una nueva legislación para aduanas, con el nombre de “Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos”. Este Código constó de 727 artículos divididos en 19 títulos.

- Por Decreto del 27 de diciembre de 1955 se expidió otra nueva Tarifa del Impuesto General de Importación, que fue publicada en el D.O.F. del 20 de enero de 1956 y entró en vigor el 20 de febrero del mismo año. Esta Tarifa derogó a la de 1947.

- Por Decreto del 27 de diciembre de 1957, publicado en el D.O.F. del 31 del mismo mes y año, se expidió la Tarifa General de Exportación, entró en vigor el 1^o de enero de 1958.

- El 5 de enero de 1966, por Acuerdo de la Secretaría de Hacienda, se creó la Comisión Nacional de Criterio Arancelario, para dar solución a problemas referentes a controversias en materia arancelaria, estableciendo criterios uniformes y definitivos de clasificación, eliminando interpretaciones confusas o erróneas.

- Publicado en el D.O.F. del 10 de enero de 1969, se expidió la Tarifa para el cobro de derechos de almacenaje de mercancías sujetos a tramitación aduanal.

- Por Ley del 29 de diciembre de 1970, se creó el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, sus funciones fueron: organizar, asesorar, colaborar, informar, promover, auxiliar y orientar a los importadores y exportadores.

- Se da un nuevo matiz a la organización de la Dirección General de Aduanas mediante el Acuerdo Presidencial de enero de 1972, que creó la Subsecretaría de Investigación y Ejecución Fiscal, para lograr un mejor control del comercio internacional ilícito.

- Mediante el decreto publicado en el D.O.F. del 9 de marzo de 1972, se creó la Escuela Nacional de Capacitación Aduanera, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Con la finalidad de explicar los cambios tan vertiginosos que la política comercial de México ha experimentado, como se puede apreciar en las disposiciones antes citadas, consideramos necesario hacer referencia a las acciones que las autoridades en la materia tuvieron que implementar para transitar de los antiguos modelos económicos proteccionistas hacia una política de apertura comercial insertando de este modo a México en la dinámica del comercio global.

Con la crisis mundial de 1929, causada por la sobreproducción de mercancías en los países más industrializados, México adoptó medidas proteccionistas alcanzando éstas su máximo auge en el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas, con una política económica conocida como “nacionalismo económico”, pues sostuvo el interés nacional por encima de cualquier interés extranjero o privado, planteando una real y efectiva intervención del Estado en la economía nacional. Desde esta etapa y hasta el sexenio del Presidente José López Portillo (1976-1982) la actividad comercial se vio frenada con el sistema de sustitución de importaciones, con la intención de conservar los recursos naturales y estimular la industria interna y convertir la economía nacional en una economía autosuficiente.

No obstante lo anterior, este modelo sólo duro hasta mediados de los años ochenta, durante el gobierno del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, siendo precisamente en esta década cuando el gobierno de México sentó las primeras bases de la política económica basada en la apertura comercial, iniciando la apertura comercial del país y consecuentemente eliminando el modelo de sustitución de importaciones.⁷³

El primer paso importante al nuevo modelo económico se dio cuando el 12 de agosto de 1980, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos firmó *ad referendum* el Tratado de Montevideo 1980, que instituyó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), hecha en Montevideo, Uruguay en la misma fecha, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 31 de marzo de 1981 mediante el Decreto de promulgación del Tratado de Montevideo 1980.

A dicho acontecimiento le siguió la incorporación de México en 1986 al Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y en mayo de 1988 al

⁷³ Uuc-Kib Espadas Acona, Guadalupe Reyes Domínguez e Iván Vallado Fajardo. *Estructura Socioeconómica de México*, pág. 101.

Consejo de Cooperación Aduanera (CCA)⁷⁴. De esta manera en el sexenio del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) ya se podía observar con claridad la apertura del país al comercio exterior, iniciando el tránsito al neoliberalismo; esto principalmente por la presión ejercida por los organismos internacionales, siendo obligatoria la disminución de las barreras proteccionistas, reduciendo el aparato burocrático y privatizando industrias.⁷⁵

*“La globalización acarrea la desaparición progresiva del Estado, o al menos una pérdida de importancia del mismo [...] La expansión global de los mercados tiene como contracara la retracción de los Estados; la economía, los negocios, la cultura, el consumo “se desterritorializan” y en consecuencia el principio de autoridad soberana estatal tiende a desvanecerse”.*⁷⁶

El ingreso de México al GATT, indudablemente marco la nueva etapa del modelo económico mexicano, lo cual se reafirmo en 1994 con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y después en 1995 al ingresar nuestro país a la Organización Mundial de Comercio (OMC). Posteriormente se continuó con la firma de nuevos tratados y acuerdos comerciales suscritos con otras naciones del mundo.

Al respecto cabe mencionar que los TLC's, sí son negociados con el conocimiento y con la conciencia plena de las necesidades reales de la población, y no sólo se busca velar por los intereses de la élite empresarial, éstos pueden resultar benéficos para el desarrollo económico del país, evitando así las desventajas tangibles que han resultado de el TLCAN, sello del sexenio del Presidente Salinas.

“... Es una idea falsa es creer que la globalización conduce a la homogenización de la economía mundial, superando a la larga las diferencias

⁷⁴ El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), nace el 15 de diciembre de 1950 en Bruselas, Bélgica. Aun cuando este Consejo se creó originalmente para resolver problemas europeos, pronto se vio que las cuestiones que abordaba y resolvía eran realmente mundiales. Por ello, a partir de 1956, el organismo extendió su acción a todo el mundo, contando actualmente con 150 países miembros. Los idiomas oficiales son el inglés y el francés.

⁷⁵ Arturo Ortiz Wadgymer. *Fracaso Neoliberal en México, 6 años de Fondo Monetario (1982-1988)*, pág. 63.

⁷⁶ John Saxe-Fernández. *Globalización: Crítica a un Paradigma*, pág. 90.

entre desarrollo y subdesarrollo, y entre países y regiones ricos y pobres [...] La interpretación de la globalización como un proceso de “homogenización” en los planos económico, social y político, y la creencia en la capacidad de la globalización para cerrar las brechas económicas y técnicas internacionales carecen de sustento, aún a largo plazo[...] Por su propia dinámica, la expansión mundial del capitalismo conduce a diferenciaciones crecientes entre regiones del mundo con desigualdades en niveles de desarrollo. Los mercados desniveles educativos, técnicos, de bienestar y productivos en una y otras áreas contribuyen a explicar estas agudas diferencias, y comprueban que la dinámica inercial de la globalización, lejos de homogenizar ahonda las disparidades...”.⁷⁷

Inmerso en el nuevo modelo económico, México participa en varios foros comerciales multilaterales, tales como la OMC, el Banco Mundial (BM), el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Mecanismo de Cooperación Asia-Pacífico (APEC); en tanto que en Continente Americano participa junto con otros 33 países en la “fallida” Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y es observador del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

TRATADOS SUSCRITOS POR MÉXICO

⁷⁷ John Saxe-Fernández. *Op. Cit.*, pág. 79-80.

Fuente: Pedro Trejo Vargas. *Régimen Jurídico y Facilitación*.

* A partir del 19 de noviembre 2006, Venezuela ya no participa en el G3.

**E.V.G., entrada en vigor general y E.V.M., entrada en vigor en México.

TRATADO	PAÍSES	FECHA DE PUBLICACIÓN EL D.O.F.	ENTRADA EN VIGOR
TLCAN	Estados Unidos	20 de diciembre de 1993	1 ^o de enero de 1994
TLC-G3*	Colombia y Venezuela	9 de enero de 1995	1 ^o de enero de 1995
TLC México-Costa Rica	Costa Rica	10 de enero de 1995	1 ^o de enero de 1995
TLC México-Bolivia	Bolivia	11 de enero de 1995	1 ^o de enero de 1995
TLC México-Nicaragua	Nicaragua	1 ^o de julio de 1998	1 ^o de julio de 1998
TLC México- Chile	Chile	28 de julio de 1999	1 ^o de agosto de 1999
TLCEUM	Unión Europea	26 de junio de 2000	1 ^o de julio de 2000
TLC México-Israel	Israel	28 de junio de 2000	1 ^o de julio de 2000
TLC México-TN	El Salvador, Guatemala y Honduras	14 de marzo de 2001	15 de marzo de 2001 con El Salvador y Guatemala y el 1 ^o de junio de 2001 con Honduras
TLC México-AELC	Islandia, Liechtenstein y Suiza	29 de junio de 2001	1 ^o de julio de 2001
TLC México-Uruguay	Uruguay	14 de junio de 2004	15 de julio de 2004
AAE México-Japón	Japón	31 de marzo de 2005	1 ^o de abril de 2005
(ALADI) ⁷⁸	Asociación Latinoamericana de Integración	31 de marzo de 1981	E.V.G. 18 y E.V.M. 22 de marzo de 1982**

Bajo este nuevo modelo de apertura comercial, basado en el fomento a las exportaciones, fue imperioso abrogar, derogar o modificar diversos instrumentos

⁷⁸ Se estableció con el objeto de dar continuidad al proceso de integración latinoamericana y establecer a largo plazo y de manera gradual un mercado común

jurídicos, así como crear nuevas leyes y reglamentos relacionados con el comercio exterior y aduanas; con la finalidad de crear las condiciones necesarias para que México estuviera en condiciones de integrarse a la nueva dinámica del comercio internacional.

En virtud de lo anterior y para retomar el tema central de este capítulo consideramos importante hacer una breve acotación sobre los cambios que la estructura organizacional de las aduanas en México ha experimentado, pues en 1989 la Dirección General de Aduanas fue asignada a la Secretaría de Ingresos, mediante la reforma del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1990. Gran parte de las funciones de la Dirección General de Aduanas fue distribuida a unidades administrativas adscritas a la Subsecretaría de Ingresos, con funciones meramente fiscales.

Posteriormente el 25 de enero de 1993 se publicó la reforma al Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la que se modificó el nombre de la Dirección General de Aduanas por el Administración General de Aduanas (AGA), y se estableció la jurisdicción de las entonces 45 aduanas en el país.⁷⁹

Por otra parte en 1994, se separaron de la Resolución que establecía las reglas fiscales de carácter general (Resolución Miscelánea Fiscal), las Reglas de Comercio Exterior. Sucesivamente fue necesario hacer una reforma integral a la ley que venía regulando la operación aduanera, publicándose una nueva Ley Aduanera el 15 de diciembre de 1995, la cual entro en vigor el 1^o de abril de 1996.

Esta nueva Ley tuvo como propósito, entre otros, incorporar en su texto como base gravable del impuesto general de importación, el valor en aduana de

⁷⁹ Pedro Trejo Vargas. *Aduanas. Régimen Jurídico y Facilitación*, pág. 125.

las mercancías, conforme al Acuerdo sobre valoración del GATT. Actualmente esta ley esta vigente y ha tenido diversas modificaciones. La primera reforma que sufrió la nueva Ley fue publicada en el D.O.F. del 30 de diciembre del mismo año, con el objetivo de reflejar los mecanismos que permitirían valorar la mercancía de acuerdo a lo establecido en el artículo VII del GATT⁸⁰, así como establecer el cambio del sistema aleatorio por un sistema automatizado inteligente conocido posteriormente como Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI)⁸¹, y reforzar los métodos para el control de los agentes y apoderados aduanales.

Así mismo la Ley del Servicio de la Administración Tributaria fue publicada en el D.O.F. el 15 de diciembre de 1995, sin embargo entro en vigor el 1^o de julio de 1997, creándose con ello el Servicio de Administración Tributaria (SAT), al cual quedo adscrita la AGA, según el Reglamento Interior del SAT publicado en el mismo órgano el 30 de junio de 1997. En esta inercia de organización en el plano aduanal, en 1998 nuevamente se reforma la Ley Aduanera, en el sentido de revisar y fortalecer los mecanismos de control que permitieran combatir la evasión en le pago de contribuciones, el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias, y en general el fraude aduanero, que ha representado una competencia desleal para la industria interna, el comercio formalmente establecido y para el erario Federal.

Otra de las reformas importantes a la Ley Aduanera de 1996, fue la publicada en el D.O.F. el 1^o de enero de 2002, esta tuvo como objetivos

⁸⁰ Código de Valoración Aduanera. Acuerdo relativo a la valoración del artículo VII del GATT, cuya normatividad esta contenida los artículos 62 a 78 de la Ley Aduanera.

⁸¹ **SAAI (Sistema Automatizado Aduanero Integral):** sistema informático centralizado que permite garantizar las operaciones de comercio exterior e incrementar el control aduanero. Dicho sistema cubre todos los elementos que integran el proceso de despacho aduanero como la captura, la revalidación, la validación, el pago, el modulo de selección automatizada, el reconocimiento aduanero, la segunda selección, el segundo reconocimiento y la internación.

fundamentales: Promover la inversión y la tecnología, incrementar la seguridad jurídica, y establecer nuevas responsabilidades, derechos y obligaciones.

Por lo que respecta a la Ley de Comercio Exterior (LCE), se publicó en el D.O.F. del 27 de julio 1993, esta ley ha sido modificada en diversas ocasiones, destacando las reformas realizadas mediante Decretos publicados el mismo órgano el 22 de diciembre de 1993 y el 13 de marzo de 2003. Cuyo objetivo fue facilitar los mecanismos de defensa de los sectores productivos nacionales y del sector privado. En este sentido se facilitaron los procedimientos, con la finalidad de que los productores del país puedan acceder a alguna de las medidas proteccionistas que prevé la Ley de Comercio Exterior, tales como: medidas de salvaguarda, cupos máximos de importación, restricciones arancelarias, y establecimiento de cuotas compensatorias, para contrarrestar los desequilibrios que en materia de precios y subvenciones se generan en el comercio desleal internacional. La Ley de Comercio Exterior, fue modificada nuevamente mediante el Decreto publicado en el D.O.F. el 24 de enero de 2006, con la finalidad de fortalecer todavía más la promoción al comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente a la economía mexicana en el comercio mundial, defender la planta productiva de prácticas desleales de comercio y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Cabe señalar que los instrumentos de política comercial dentro de un marco de integración, son determinados por las políticas económicas de los países con base en sus modelos de desarrollo. Dichos instrumentos influyen en la evolución de las funciones de las aduanas, mismas que son las encargadas de ejecutar en las fronteras la aplicación de las medidas arancelarias y no arancelarias tanto a la importación como a la exportación de las mercancías, y que deben estar reflejados en instrumentos jurídicos, en el caso de México en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y la Ley de Comercio Exterior.

El establecimiento de los instrumentos de política comercial tienen su fuente jurídica, principalmente en los artículos Constitucionales 73, fracción XXIX, en el

cual se estipula que el *“Congreso tiene facultad para establecer contribuciones sobre el comercio exterior”*; y el artículo 131 en el que se advierte que *“Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo, y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos cualquiera que sea su procedencia”*. Y en los artículos 4 y 5 de la LCE; en el artículo 4 de esta Ley se dice que *“el Ejecutivo Federal tendrá las siguientes facultades: crear, aumentar, disminuir o suprimir aranceles; regular, restringir o prohibir la importación, exportación, circulación o tránsito de mercancías cuando lo estime urgente...”*. El artículo 5 de esta misma Ley, establece que *“son facultades de la Secretaría: estudiar, proyectar y proponer al ejecutivo Federal modificaciones arancelarias, así como medidas de regulación y restricción no arancelarias a la exportación, importación, circulación y tránsito de las mercancías...”*.

Finalmente podemos decir que las instituciones y la legislación aduanera han tenido que evolucionar para adecuarse a los cambios tan vertiginosos que han sufrido las políticas comerciales que se han venido aplicando en México, especialmente las que se han generado en las últimas dos décadas del siglo XX y los primeros años de esta nueva era. El ingreso de México al GATT, significó no sólo su inserción a la economía mundial a través de la apertura de sus fronteras para el comercio de mercancías, sino también adquirió compromisos en otros temas conexos a la apertura comercial que llevaron al gobierno a promover cambios en la legislación vinculada con la entrada y salida de mercancías en el territorio nacional.

CAPITULO II. PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA ADUANERO MEXICANO, FIGURAS Y ACTOS DE COMERCIO INTERNACIONAL. EL CASO ESPECÍFICO DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES DE LA SECRETARIA DE MARINA- ARMADA DE MÉXICO

En las páginas que anteceden al presente capítulo hemos hecho alusión al proceso histórico evolutivo que ha experimentado la institución de la aduana hasta nuestros días, lo cual nos ha dado la pauta para poder vislumbrar de manera más consiente el nuevo rol que juega el sistema aduanero nacional actualidad; del mismo modo nos ha permitido comprender la necesidad que el Ejecutivo Federal tiene para generar y desarrollar políticas de modernización, es así como en coadyuvancia con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Servicio de Administración Tributaria y la Aduana México ha implementado el “*Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012*”, cuya finalidad es que la Aduana México se constituya como uno de los sistemas aduaneros más modernos y a la vanguardia del mundo. En éste orden de ideas, estudiaremos las figuras del agente y del apoderado aduanal, como las personas que por excelencia prestan servicios relacionados con las actividades de comercio internacional estrechamente vinculadas con el despacho aduanal de mercancías. Lo anterior nos permitirá contextualizar en el sistema aduanero en general las actividades de comercio internacional que realiza la Secretaria de Marina-Armada de México a través de su Dirección de Servicios Aduanales, oficina creada por esta dependencia con la finalidad de dar un adecuado manejo a las mercancías importadas y exportadas para uso exclusivo de esta Secretaria de Estado y dar cumplimiento a su alta encomienda, que versa principalmente en salvaguardar la seguridad nacional de nuestro país.

En este capítulo se retoman las experiencias personales obtenidas a través del ejercicio profesional como especialista en Relaciones Internacionales, las cuales adquirí como miembro civil de la Dirección de Servicios Aduanales de la Secretaría de Marina-Armada de México, situación que me permite visualizar esta área como uno de los múltiples espacios idóneos, para el desarrollo profesional del internacionalista el cual ha sido poco explorado, situación que no ha permitido una participación activa de los egresados de esta especialidad en espacios que como se demostrará existen al interior de esta Secretaría de Estado, en donde sin temor a equivocarnos encontramos un espacio fértil para el desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales.

2.1 EL SISTEMA ADUANERO MEXICANO: LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS

A medida que existe una mayor globalización y apertura económica, el papel de las aduanas en nuestro país como instrumento de facilitación comercial es preponderante y ha cobrado gran importancia en los procesos de integración lo que la convierte en un instrumento de la política comercial de México; en éste sentido las aduanas también son consideradas como importantes instrumentos de ejecución de las políticas de seguridad nacional, de salud pública y de medio ambiente, por las actividades que realizan a lo largo y ancho del país y sus fronteras, al realizar funciones de prevención del tráfico de drogas, estupefacientes, armas prohibidas, precursores químicos de destrucción masiva, residuos tóxicos y de actos de terrorismo en general. En virtud de la importancia de las funciones y actividades que las aduanas poseen hoy en día, y con el afán de modernizarlas, hacerlas más competentes y mantenerlas a la vanguardia el Gobierno Federal ha ideado, desarrollado e implementado un programa llamado "*Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012*", el cual será enunciado a continuación.

El programa gubernamental denominado “*Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012*”, fue implementado de manera conjunta por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Servicio de Administración Tributaria y la Aduana México. En dicho Plan se concibe a la aduana moderna de México de la siguiente manera: las aduanas son oficinas públicas administrativas establecidas en las fronteras, litorales y ciudades importantes del país, con facultades para fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, y los medios en que éstas son transportadas. Así como también, asegurar el cumplimiento de las disposiciones que en materia de comercio exterior se emitan y hacer cumplir las leyes aplicables y las que se relacionan con su actividad, como las de seguridad nacional, economía, salubridad, comunicaciones, migratorias, fitosanitarias, entre otras; y recaudar impuestos, aprovechamientos y demás derechos en materia de comercio exterior. Las aduanas son una entidad estatal encargado de ejecutar las funciones sustantivas de facilitación del comercio exterior.⁸²

Debemos decir que la Administración General de Aduanas (AGA), es una entidad del Gobierno Federal dependiente del Servicio de Administración Tributaria (SAT), órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuyas funciones son las siguientes: fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como los medios en que son transportadas, asegurando el cumplimiento de las disposiciones que en materia de comercio exterior haya expedido la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como otras secretarías del Ejecutivo Federal con competencia para ello; ayudar a garantizar la seguridad nacional; proteger la economía del país, la salud pública y el medio ambiente, impidiendo el flujo de mercancías peligrosas o ilegales hacia el territorio nacional, además de fomentar el cumplimiento voluntario de esas disposiciones por parte de los usuarios.⁸³

⁸² http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana_mexico/2008/servicios.html

⁸³ *Idem.*

Es menester de ésta Administración establecer las políticas, lineamientos y directrices que deben seguir las unidades administrativas que le sean adscritas y las aduanas en las siguientes materias: normas de operación, reconocimiento aduanero⁸⁴, derivado del mecanismo de selección automatizado y comprobación del cumplimiento de las obligaciones fiscales y aduaneras; embargo precautorio⁸⁵ de las mercancías extranjeras respecto de las cuales no se acredite la legal importación, tenencia o estancia en el país; verificación del cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias⁸⁶, inclusive en materia de normas oficiales mexicanas⁸⁷; inspección y vigilancia de los recintos fiscales⁸⁸ y fiscalizados⁸⁹, y en este último caso la vigilancia del cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la concesión o autorización otorgada para prestar los servicios de manejo, almacenaje, custodia de las mercancías de comercio exterior, así como declaración de abandono de las mercancías que se encuentren en los patios y recintos fiscales y fiscalizados que se encuentren bajo su responsabilidad.⁹⁰

⁸⁴ **Reconocimiento aduanero:** Procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, características y la plena identificación de las mercancías.

⁸⁵ **Embargo precautorio:** Aseguramiento de mercancías por parte de las autoridades aduaneras que se aplica cuando se incurre en cualquiera de los supuestos establecidos en el artículo 151 de la Ley Aduanera.

⁸⁶ **Regulaciones y restricciones no arancelarias:** Acto administrativo por medio del cual se imponen determinadas obligaciones o requisitos a la importación exportación y circulación o tránsito de las mercancías distintos a aquellos de carácter fiscal.

⁸⁷ **Norma Oficial Mexicana (NOM):** Es una regulación técnica cualitativa de observancia obligatoria, expedida por las dependencias competentes, cuyo cumplimiento debe reunir ciertos requisitos y seguir el procedimiento legalmente establecido.

⁸⁸ **Recinto fiscal:** Son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

⁸⁹ **Recinto fiscalizado:** Son aquellos inmuebles colindantes con un recinto fiscal, o inmuebles ubicados dentro o colindante a un recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario, cuyos propietarios solicitaron a la AGA autorización para obtener la concesión para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de importación y exportación hasta que se realice formalmente la extracción de las mismas por medio del despacho aduanero.

⁹⁰ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 149.

Así mismo es facultad de la Administración General de Aduanas (AGA) emitir los acuerdos de otorgamiento de patente⁹¹ y de autorización de registro de agentes y de apoderados aduanales y comprobar el cumplimiento de sus obligaciones; suspender, declarar la extinción o cancelar la patente del agente aduanal o autorización del apoderado aduanal; aplicar los exámenes para agente o apoderado aduanal. Es tarea de la AGA integrar la información estadística sobre el comercio exterior. Planear, organizar, establecer, dirigir y controlar estrategias que permitan crear mecanismos y sistemas para prevenir y combatir conductas ilícitas en materia de comercio exterior, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.⁹²

La Administración General de Aduanas es la autoridad competente para aplicar la legislación que regula el despacho aduanero, así como los sistemas, métodos y procedimientos a que deben sujetarse las aduanas; intervenir en el estudio y formulación de los proyectos de aranceles, cuotas compensatorias⁹³ y demás medidas de regulación y restricción del comercio exterior; dar cumplimiento a los acuerdos y convenios que se celebren en materia aduanera; ordenar y practicar la verificación de mercancías de comercio exterior en transporte; la verificación en tránsito de vehículos de procedencia extranjera; determinar los impuestos al comercio exterior y otras contribuciones de conformidad con lo establecido en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA) y otros ordenamientos, así como el valor en aduana de las mercancías con base en la Ley Aduanera; establecer la naturaleza, estado, origen y demás características de las mercancías, determinando su clasificación arancelaria.

⁹¹ **Patente:** Documento expedido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para el ejercicio de las actividades relacionadas con la importación y exportación de mercancías que da a una persona el carácter de Agente Aduanal.

⁹² *Ibid.*

⁹³ **Cuotas compensatorias:** Son los aprovechamientos aplicables a ciertos productos originarios de determinado o determinados países para compensar el monto de la discriminación o subvención concedida a la exportación de estos productos. -Medida de regulación o restricción no arancelaria que se impone a aquellos productos que se importan en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional y se aplican independientemente del arancel que corresponda a las mercancías. - Son las cuotas antidumping o compensatorias.

La misión de la AGA es contribuir al crecimiento, prosperidad y competitividad del país, mediante una operación aduanera eficiente, transparente y predecible, que facilite el movimiento de pasajeros y mercancías, que inhiba los comportamientos ilícitos de empresas, personas y funcionarios y que fortalezca la seguridad nacional.

La Administración General de Aduanas y sus unidades administrativas están a cargo de un Administrador General, auxiliado en el ejercicio de sus facultades por los servidores públicos y con la finalidad de llevar a cabo las tareas que le son encomendadas por la ley la Administración General de Aduanas esta organizada de la siguiente manera:

ORGANIGRAMA

■ Administración Central de Operación Aduanera

- Administrador de Autorizaciones
- Administrador de Regulación del Despacho Aduanero
- Administrador de Proyectos
- Administrador de Atención a Usuarios
- Administrador de Asuntos Legales
- Administrador de Operación Aduanera
- Administrador de Normatividad
- Administrador de Procedimientos Legales
- Administrador de Agentes Aduanales, Apoderados y Dictaminadores Aduanales

■ Administración Central de Investigación Aduanera

- Administrador Técnico
- Administrador de Producción
- Administrador de Servicios Científicos
- Administrador de Atención a Usuarios
- Administrador de Servicios de Apoyo

- Administración Central de Planeación Aduanera
- Administrador de Política, Infraestructura y Control Aduanero
- Administrador de Asuntos Aduaneros Internacionales
- Administrador de Modernización Tecnológica
- Administrador de Asuntos Legales de Planeación Aduanera
- Administrador de Información

- Administración Central de Contabilidad y Glosa
- Administrador de Glosa
- Administrador de Padrón de Importadores
- Administrador de Padrón de Sectores “1”
- Administrador de Padrón de Sectores “2”
- Administrador de Contabilidad y Bancos

- Administración Central de Inspección Fiscal y Aduanera
- Administrador de Operaciones y Logística
- Administrador de Prevención de Delitos Fiscales
- Administrador de Asuntos Internos
- Administrador de Apoyo Operacional⁹⁴

Como se observa de la Administración General de Aduanas dependen numerosas unidades administrativas regionales y locales, distribuidas a lo largo y ancho del país, las cuales tienen competencia en materia aduanera; esto con independencia de las facultades que tienen otras unidades administrativas de la Secretaría de Economía en dicha materia.

Respecto a las aduanas del país, estas tienen jurisdicción en todo el territorio nacional y en la zona económica exclusiva, existiendo puntos bien definidos para la entrada y la salida autorizadas de las mercancías de comercio exterior. Las aduanas tradicionalmente han tenido la organización que a continuación se señala:

⁹⁴ http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/B8_10023.html

a) *Oficinas Superiores:*

Administración

Subjefatura

b) *Plantas:*

de la subjefatura o interior

de visitas

de interventores

de almacenistas

de resguardo aduanal

La planta de la *subjefatura o interior*, se encuentra integrada por un conjunto de secciones que son:

- Sección de importación
- Sección de exportación
- Sección de control de permisos
- Sección de ajustes
- Sección de la caja
- Sección de internación
- Sección de contabilidad
- Sección de control de adeudos y fianzas
- Sección de turismo
- Sección de correspondencia y archivo
- Sección de personal
- Sección de juicios
- Sección de agentes aduanales
- Sección de remates
- Sección de proveeduría e inventario
- Sección de tráfico postal
- Sección de intendencia
- Sección de navegación
- Sección de depuración de boletas
- Sección de registro y relación de pagos
- Sección de información y estadística⁹⁵

⁹⁵ Manuel Ovilla Mandujano. *Derecho Aduanero*, págs. 325-401.

Cada aduana está a cargo de un Administrador del que dependerán los Subadministradores, Jefes de Sala, Jefes de Departamento, Jefes de Sección, Verificadores, Notificadores, Visitadores, el personal al servicio de la Administración Central para la inspección fiscal y aduanera y el personal que la necesidad del servicio requiera.

Es facultad de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, señalar la circunscripción que cada aduana tendrá, así mismo establecerá o suprimirá las secciones aduaneras correspondientes. El nombre, sede y circunscripción territorial de las aduanas de México es el que enseguida se señala:

■ FRONTERA NORTE

1. Aduana de Agua Prieta, ubicada en Agua Prieta, Sonora.
2. Aduana de Ciudad Acuña, ubicada en Ciudad Acuña, Coahuila.
3. Aduana de Ciudad Camargo, ubicada en Ciudad Camargo, Tamaulipas.
4. Aduana de Ciudad Juárez, ubicada en Ciudad Juárez, Chihuahua.
5. Aduana de Ciudad Miguel Alemán, ubicada en Ciudad Miguel Alemán, Tamaulipas.
6. Aduana de Ciudad Reynosa, ubicada en Ciudad Reynosa, Tamaulipas.
7. Aduana de Colombia, ubicada en Colombia, Nuevo León.
8. Aduana de Matamoros, ubicada en Matamoros, Tamaulipas.
9. Aduana de Mexicali, ubicada en Mexicali, Baja California Norte.
10. Aduana de Naco, ubicada en Naco, Sonora.
11. Aduana de Nogales, ubicada en Nogales, Sonora.
12. Aduana de Nuevo Laredo, ubicada en Nuevo Laredo, Tamaulipas.
13. Aduana de Ojinaga, ubicada en Ojinaga, Chihuahua.
14. Aduana de Piedras Negras, ubicada en Piedras Negras, Coahuila.
15. Aduana de Puerto Palomas, ubicada en Puerto Palomas, Chihuahua.

16. Aduana de San Luis Río Colorado, ubicada en San Luis Río Colorado, Sonora.
17. Aduana de Sonoyta, ubicada en Sonoyta, Sonora.
18. Aduana de Tecate, ubicada en Tecate, Baja California Norte.
19. Aduana de Tijuana, ubicada en Tijuana, Baja California Norte.

■ FRONTERA SUR

1. Aduana de Ciudad Hidalgo, ubicada en Ciudad Hidalgo, Chiapas.
2. Aduana de Subteniente López, ubicada en Subteniente López, Quintana Roo.

■ MARÍTIMAS

1. Aduana de Acapulco, ubicada en Acapulco, Guerrero.
2. Aduana de Altamira, ubicada en Altamira, Tamaulipas.
3. Aduana de Cancún, ubicada en Cancún, Quintana Roo.
4. Aduana de Ciudad del Carmen, ubicada en Ciudad del Carmen, Campeche.
5. Aduana de Coatzacoalcos, ubicada en Coatzacoalcos, Veracruz.
6. Aduana de Dos Bocas, ubicada en Paraíso, Tabasco.
7. Aduana de Ensenada, ubicada en Ensenada, Baja California Norte.
8. Aduana de Guaymas, ubicada en Guaymas, Sonora.
9. Aduana de La Paz, ubicada en La Paz, Baja California Sur.
10. Aduana de Lázaro Cárdenas, ubicada en Lázaro Cárdenas, Michoacán.
11. Aduana de Manzanillo, ubicada en Manzanillo, Colima.
12. Aduana de Mazatlán, ubicada en Mazatlán, Sinaloa.
13. Aduana de Progreso, ubicada en Progreso, Yucatán.
14. Aduana de Salina Cruz, ubicada en Salina Cruz, Oaxaca.

15. Aduana de Tampico, ubicada en Tampico, Tamaulipas.
16. Aduana de Tuxpan, ubicada en Tuxpan, Veracruz.
17. Aduana de Veracruz, ubicada en Veracruz, Veracruz.

■ INTERIORES

1. Aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ubicada en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
2. Aduana de Aguascalientes, ubicada en Aguascalientes, Aguascalientes.
3. Aduana de Chihuahua, ubicada en Chihuahua, Chihuahua.
4. Aduana de Guanajuato, ubicada en Silao, Guanajuato.
5. Aduana de México, ubicada en México, Distrito Federal.
6. Aduana de Monterrey, ubicada en Mariano Escobedo, Nuevo León.
7. Aduana de Puebla, ubicada en Puebla, Puebla.
8. Aduana de Querétaro, ubicada en Querétaro, Querétaro.
9. Aduana de Toluca, ubicada en Toluca, Estado de México.
10. Aduana de Torreón, ubicada en Torreón, Coahuila.⁹⁶

⁹⁶ http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2007/mapa.html

CLASIFICACIÓN DE LAS ADUANAS⁹⁷

Por su Ubicación	{ Marítimas Fronterizas Interiores
Por su Tráfico	{ Marítimas Terrestres Aéreas Postales Fluviales
Por su Régimen	{ De Zona Gravada De Área de Desgravación
Por su Movimiento	{ De Despacho De Personas y Despacho
Por su Tránsito	{ De Carga De Destino De Paso De Entrada De Salida
Por su Competencia	{ Principales o subalternas Mayores o menores Generales o especiales
Por su Habilitación	{ Importación Exportación Tránsito Transbordo Cabotaje

⁹⁷ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 185.

Cabe destacar que México tiene una de las aduanas más modernas del mundo en cuanto al uso de tecnologías, equipamiento y reordenamiento; sin embargo, el concepto de la aduana moderna no se limita a estos elementos, pues implica elementos más integrales dentro de los cuales la legislación aduanera es uno de los pilares más importantes que determinan la modernidad de una aduana y de sus funciones, es decir, en la medida que se tenga una legislación aduanera moderna, la mejoras materiales serán mayores.

De esta manera el concepto de aduana moderna, no sólo se limita a los aspectos de mejoras informáticas, de autorización, actualización tecnológica o de infraestructura y equipamiento, sino que va más allá, pues debe incluir además elementos de facilitación, de competitividad, de capacitación constante del personal, despacho independiente, armonización y simplificación de procedimientos, respeto a los derechos humanos de los usuarios, buena relación con los sectores privados, concesión de ciertas funciones no sustantivas aduaneras y utilización optativa del agente aduanal a fin de promover otro tipo de servicios aduanero integrales, entre otros factores.⁹⁸

Las aduanas también son consideradas como importantes instrumentos de ejecución de las políticas de seguridad nacional, de salud pública y de medio ambiente, por las actividades que realizan a lo largo y ancho del país y sus fronteras, al realizar funciones de prevención del tráfico de drogas, estupefacientes, armas prohibidas, precursores químicos de destrucción masiva, residuos tóxicos y de actos de terrorismo en general, temas que debido a su relevancia conceden a la función de las aduanas una singular y especial importancia para la seguridad nacional.

⁹⁸ Pedro Trejo Vargas. *Op. Cit.*, pág. 154.

Con la necesidad de desregular y agilizar las operaciones aduaneras dentro de un marco económico basado en el fomento a las exportaciones, instaurado a la mitad de la década de los años ochenta surge en México como una nueva función de las aduanas mexicanas la de “facilitación aduanera”. Con ello prácticamente las aduanas cambian su rol de recaudación de contribuciones al nuevo rol aduanero de apoyo económico exterior del país cobrado gran importancia esa nueva función; ya que los importadores y exportadores se vuelven cada vez más exigentes en la eficiencia y rapidez de los tramites aduaneros, por el costo económico que representa la tardanza del despacho de mercancías, el almacenaje y la acumulación de inventarios, así como por los requerimientos de la planeación del “Just in time”⁹⁹ o justo a tiempo, con el que se manejan infinidad de empresas que buscan ahorrar dinero, tiempo y esfuerzo al pretender brindar incluso servicios integrales en la importación y exportación de mercancías.¹⁰⁰

Así mismo, la instalación en las aduanas de equipos de alta tecnología ha permeado todas las áreas y procedimientos que se realizan, de tal forma que la red informática se actualiza constante y permanentemente, y puede utilizarse en el ámbito nacional con reportes automatizados del quehacer aduanero. Por otra parte, los sistemas de control a base de tecnologías de punta, tales como los videos, rayos X, rayos gama y el uso del internet en los trámites, son parte cotidiana de las operaciones aduaneras, así como la utilización de basculas, equipo de laboratorio, equipos de radiocomunicación, armamento, unidades caninas y carriles exclusivos.¹⁰¹

⁹⁹ **Just in time:** se refiere al trabajo de calidad y eficiencia, realizado en un tiempo seguro a través de la organización, el orden, la limpieza y la seguridad en el trabajo. Su objetivo es reducir los tiempos de entrega y reducir inventarios costosos.

¹⁰⁰ Pedro Trejo Vargas. *Op. Cit.*, pág. 156.

¹⁰¹ http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/B8_10023.html

2.2 AGENTES ADUANALES Y APODERADOS ADUANALES.

⌘ AGENTE ADUANALE

Concepto.

El Agente Aduanal, es la persona física que a través de una patente, otorgada por la autoridad hacendaria, interviene ante una aduana para despachar mercancías en cualquiera de los regímenes aduaneros en virtud de los servicios profesionales que presta.¹⁰²

Se entiende por Agente Aduanal al despachante de las aduanas, es la persona que profesionalmente y mediante habilitación previa del servicio aduanero, gestiona a nombre propio y por cuenta de sus clientes el despacho de mercancías ante la aduana.¹⁰³

Otra acepción concibe al agente aduanal como un profesional que representa a otros ante la aduana en el despacho de las mercancías y que asume responsabilidad ante la administración según la forma en que actúe.¹⁰⁴

Considerando los elementos mas importantes de los conceptos que definen la figura del agente aduanal, podemos decir en concreto que el agente aduanal es un profesional experto en representar los intereses de los particulares ante las aduanas, al amparo de una patente que en nuestro país es concedida por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público; sus principales funciones son las de la clasificación de las mercancías y el requisitado de documentos oficiales como el pedimento de importación o exportación según sea el caso de la operación, para posteriormente presentarlos a la autoridad una vez pagados los impuestos que correspondan para finalmente efectuar el despacho aduanal de las mercancías.

¹⁰² Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 402.

¹⁰³ Ricardo Javier Basaldúa. *Derecho Aduanero*. Pág. 455.

¹⁰⁴ F. Javier González Grajeda. *Procedimiento de gestión aduanera*, pág. 107.

En México, la primera disposición legal que reglamentó a los agentes aduanales fue la Ley expedida mediante Decreto del día 15 de febrero de 1918, que definió los derechos y obligaciones de los agentes aduanales. Por ser ésta la primera disposición dictada en relación a los agentes aduanales, se transcribirá íntegra:

“VENUSTIANO CARRANZA, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades extraordinarias que en ramo de hacienda me fueron conferidas por el H. Congreso de la Unión, y considerando: Que para definir los derechos y obligaciones de las personas que habitualmente gestionan, a nombre de otro, ante las Aduanas de las República, el despacho de mercancías de importación y exportación, así como garantizar los derechos del fisco federal y de los ciudadanos mexicanos, se hace necesario legislar sobre agentes aduanales y reglamentar sus funciones:

Art. 1^o.- Para efectos de esta ley se reputan como agentes aduanales las personas que, en legítima representación de los dueños, remitentes o consignatarios de mercancías, gestionen habitualmente ante las oficinas aduaneras, la Dirección General de Aduanas o ante los Cónsules o Vicecónsules de México en el extranjero, las operaciones que autoriza la Ordenanza General de Aduanas y disposiciones relativas.

Art. 2^o.- En caso de duda sobre si determinado individuo gestiona o no habitualmente, para los efectos del artículo anterior, la Secretaría de Hacienda resolverá lo que estime conveniente, previo informe del interesado y de la aduana respectiva.

Art. 3^o.- Los extranjeros y las sociedades extranjeras no podrán ser agentes aduanales ni gestionar aún ocasionalmente ante las oficinas aduaneras, siempre que conforme a las leyes del país de su origen no

puedan hacerlo los mexicanos o sociedades mexicanas. Esta prevención es aplicable a las sociedades mexicanas, siempre que cuente entre sus socios si son en nombre colectivo o en comandita, o entre sus consejeros o directores si son anónimas, a extranjeros respecto de los que existan las condiciones fijadas al principio de este artículo.

Art. 4^o.- Para poder ser considerado como agente de aduanas, se necesitara la autorización de la Secretaria de Hacienda, la que, en ningún caso podrá concedérsela a personas residentes fuera del país o que hubieren sido sentenciadas por delitos del orden común a una pena mayor de seis meses de arresto.

Art. 5^o.- Tampoco se concederá autorización para fungir como agentes aduanales a los empleados del ramo de aduanas o de la Secretaria de Hacienda.

Art. 6^o.- Los agentes aduanales tendrán los derechos y obligaciones que señale el Reglamento que de esta Ley se expida por el Ejecutivo.

Art. 7^o.- No se consideran como agentes aduanales, para los efectos de esta Ley, las personas que como consignatarias de las embarcaciones se entiendan con el despacho de las mismas. En consecuencia podrán ejercer sus funciones de tales consignatarios los nacionales y los extranjeros, siempre que no tomen intervención en el despacho de mercancías, pues en este caso se considerarán como agentes aduanales, quedando sujetos a las limitaciones que fija el artículo 30.

TRANSITORIOS

Art. 1^o.- Las agencias aduanales establecidas podrán continuar tramitando en las aduanas, los asuntos respecto de los cuales ya hayan hecho alguna gestión antes de la fecha del presente decreto.

*Art. 2^o.- El presente Decreto comenzará a regir desde el día último de febrero de 1918”.*¹⁰⁵

En éste Decreto, se regulan por primera las actividades que realizan las personas que prestan servicios profesionales a particulares para el despacho aduanal de las mercancías, los cuales son denominados agentes aduanales, se reglamentan también sus actividades, los requisitos necesarios para obtener la patente para fungir como agente aduanal; así como sus derechos y obligaciones. Con éste documento se sometió a un control a las agencias aduanales que comenzaban a proliferar en el país.

El Reglamento de la Ley de Agentes Aduanales se expidió el 7 de mayo de 1918, y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 10 del mismo mes y año. En este Reglamento se dijo que quienes pretendieran ser agentes aduanales deberían tramitar una solicitud por escrito en la Secretaría de Hacienda, por conducto de la Dirección General de Aduanas, expresando el lugar donde tuvieran la agencia o desearan establecerla, además el solicitante debía cumplir con los siguientes requisitos:

- 1.- Ser mayor de 21 años.*
- 2.- Se mexicano por nacimiento o naturalización.*
- 3.- Ser de reconocida buena conducta.*
- 4.- Tener aptitud en el ramo de comercio y de aduanas.*
- 5.- Residir dentro del territorio nacional.*

¹⁰⁵ Boletín de la Secretaría de Hacienda. Año de 1918, tomo VI.

6.- *Justificar, si el interesado era extranjero, que conforme a las leyes del país de su origen, no se prohiba a los mexicanos ser agentes aduanales, y*

7.- *Presentar tres retratos de frente del peticionario, para adherir uno a la patente y otro para remitirlo a la aduana en que tuviera jurisdicción en el lugar donde se estableciera.*¹⁰⁶

Al expedirse la patente, el solicitante debería pagar por ella el concepto de matrícula, cantidad de veinte pesos. La Dirección General de Aduanas llevaría un registro con numeración progresiva, y con los datos necesarios para comprobar en cualquier tiempo la personalidad de los agentes aduanales.

Con fecha 25 de agosto de 1927, se expidió una nueva Ley de Agentes Aduanales, que derogó todas las disposiciones que con anterioridad se habían dictado. En ésta ley se dijo que tenían calidad de agentes aduanales, todas las personas a quienes el Ejecutivo Federal, por conducto de la Dirección General de Aduanas, autorizara mediante la patente respectiva, para ocuparse habitual y profesionalmente y siempre por cuenta ajena de la gestión de las operaciones de que trataba la Ordenanza General de Aduanas, excepto la de consignación de buques, actividad que podía desempeñarse libre e independientemente de la agencia aduanal.

El reglamento de la Ley comentada, se expidió el 6 de marzo de 1928, consto de 63 artículos, en los que se precisaron de manera clara los aspectos diferentes de la función de agente aduanal, tales como la solicitud y expedición de las patentes, la forma de otorgar la garantía, de la personalidad del agente aduanal para el despacho de las mercancías y de los derechos y obligaciones que le confería la patente, entre otras.

¹⁰⁶ *Idem.*

Actualmente las actividades y obligaciones inherentes a la figura del agente aduanal se han profesionalizado todavía más, hoy en día los servicios prestados por estos expertos son más integrales, a la vanguardia del mundo globalizado. En nuestros días las funciones y actividades del agente aduanal son de carácter profesional y técnico, en virtud de que los conocimientos que debe poseer para aconsejar a sus clientes en materia de comercio exterior deben ser vastos, que le permitan brindar certeza y seguridad; además requiere de técnica, eficacia, rapidez y buena fe para otorgar beneficios a sus clientes al realizar los procedimientos relativos al despacho aduanal; así mismo, el agente aduanal funge como una herramienta recaudatoria para el fisco Federal. Además el agente aduanal se encarga de contratar los medios de transporte para que las mercancías se trasladen de un país a otro, cuenta con bodegas dentro del país o en el extranjero para guardar las mercancías, tramita los seguros que amparan de riesgo a los bienes o productos, gestiona créditos, financia las operaciones, tramita los permisos necesarios, efectúa los pagos, contrata los servicios de estiba, carga y descarga. Para poder realizar estos servicios cuenta con una organización que le permite otorgarlos en forma profesional. De lo anterior se observa que la función del agente aduanal ha trascendido los límites propiamente aduaneros, ya que dentro del ejercicio de su actividad ofrece una serie de servicios conexos al comercio internacional.

De conformidad con la Ley Aduanera vigente en su artículo 159, se entiende por Agente Aduanal, la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes existentes.¹⁰⁷

Los interesados en obtener una patente de agente aduanal deberán cumplir con los requisitos señalados en el artículo ya mencionado, para ello, es necesario que esperen a que se publique una Convocatoria en el Diario Oficial de la Federación y

¹⁰⁷ Ley Aduanera vigente, art. 159.

una vez que se cumple con dichos requisitos, la Secretaría le otorga la patente de agente aduanal, mediante la emisión del acuerdo con el cual se autoriza la expedición de la patente de agente aduanal ante la aduana de adscripción que se hubiera solicitado.

Cabe señalar que no existe fecha o periodo determinado para la publicación de una convocatoria, así como tampoco el número de convocatorias que se deben publicar por año.

Para que un agente o apoderado aduanal, inicie los trámites de comercio exterior debe de contar con una carta de encomienda, que es el documento que comprueba el encargo que se le confiere a éste, por parte de la persona que contrata sus servicios para realizar únicamente el despacho aduanero de mercancías por las que fue contratado, esta carta debe de estar firmada por el poderdante.

■ REQUISITOS PARA OBTENER PATENTE ADUANAL.

Según lo establecido en de la Ley Aduanera vigente en su artículo 159, y sus IX fracciones:

- I. Ser mexicano por nacimiento en pleno ejercicio de sus derechos.
- II. No haber sido condenado por sentencia ejecutoriada por delito doloso y en el caso de haber sido agente o apoderado aduanal, su patente o autorización no hubieran sido canceladas.

Este último requisito, es necesario en virtud de que el agente aduanal es en gran medida responsable del comercio exterior de México, y así mismo, tiene responsabilidades solidarias derivadas de la prestación del servicio que otorga, por lo tanto se puede inferir que las personas que se dedican a esta actividad no tendrán que haber cometido ningún ilícito.

III. Gozar de buena reputación personal.

Este requisito al igual que el anterior, es con la finalidad de cerciorarse de la honorabilidad y calidad personal que un aspirante a agente aduanal deba tener.

IV. No ser servidor público, excepto tratándose de cargos de elección popular, ni militar en servicio activo.

Este requisito obedece a razones lógicas, ya que siendo el agente aduanal un elemento de enlace entre la administración pública y los particulares, no podría cumplir cabalmente sus funciones si desempeñará algún cargo o comisión que fuera incompatible a su profesión, actividad o mandato que le otorguen los particulares para el manejo de las mercancías de comercio exterior.

V. No tener parentesco por consanguinidad en línea recta sin limitación de grado y colateral hasta el cuarto grado, ni por afinidad, con el administrador de la aduana de adscripción de la patente.

Respecto a este requisito, en opinión propia, debe aplicarse a los funcionarios federales de más alto rango, tales como el secretario de hacienda o el administrador general de aduanas, ya que estos tienen la potestad y la autoridad para designar a los agentes aduanales, y no los administradores de las aduanas que no poseen esta atribución.

VI. Tener título profesional o su equivalente en los términos de la ley de la materia.

VII. Tener experiencia en materia aduanera, mayor de tres años.

Estos requisitos, son con la finalidad de que el aspirante a la patente, este instruido, capacitado, que sea conocedor del comercio internacional y docto en la aplicación de la legislación aduanera.

VIII. Exhibir constancia de su inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes.

IX. Aprobar el examen de conocimientos que practique la autoridad aduanera y un examen psicotécnico.

El examen psicotécnico, comprende tres diferentes exámenes: el psicológico, para determinar la personalidad del aspirante; técnico, para valorar sus conocimientos aduanales y polígrafo, para corroborar la veracidad de sus respuestas.

Cubiertos los requisitos y pagos por derecho de exámenes y por la expedición de la patente, la Secretaría otorgará la patente en un plazo no mayor a cuatro meses y se ordenará su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

La patente conferida, da derecho al agente aduanal para actuar ante la aduana de su adscripción únicamente, salvo las siguientes excepciones:

a) En el caso de patentes multiaduanas. Con la Reforma a la Ley de 2002 el Agente Aduanal, sólo podrá actuar en tres aduanas distintas a la de su adscripción, contando con la autorización de la autoridad aduanera y cumpliendo con el requisito de estar al corriente de sus obligaciones fiscales.

b) En las patentes por fracciones arancelarias. En forma novedosa la Ley Aduanera establece la figura de un agente aduanal, facultado para promover el despacho de mercancías de determinadas fracciones arancelarias, previamente autorizadas por la autoridad aduanera.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 405.

Dentro de las responsabilidades del agente aduanal son vigilar lo siguiente:

- Veracidad y exactitud de los datos e información suministrados.
- Determinación del régimen aduanero de las mercancías y de su correcta clasificación arancelaria.
- Del cumplimiento de las demás obligaciones que en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias rijan para dichas mercancías, de conformidad con lo previsto por la Ley Aduanera y por las demás leyes y disposiciones aplicables.¹⁰⁹

■ OBLIGACIONES DEL AGENTE ADUANAL.

En México son obligaciones del agente aduanal según lo dispuesto en la Ley Aduanera vigente en su artículo 162 y 12 fracciones, las siguientes:

- I. En los trámites o gestiones aduanales, actuar siempre con su carácter de agente aduanal.
- II. Realizar el descargo total o parcial en el medio magnético, en los casos de las mercancías sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias cuyo cumplimiento se realice mediante dicho medio, en los términos que establezca la Secretaría de Economía, y anotar en el pedimento respectivo la firma electrónica que demuestre dicho descargo.
- III. Rendir el dictamen técnico cuando se lo solicite la autoridad competente.
- IV. Cumplir el encargo que se le hubiera conferido, por lo que no podrá transferirlo ni endosar documentos que estén a su favor o a su nombre, sin la autorización expresa y por escrito de quien lo otorgó.

¹⁰⁹ http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/B8_10023.html

- v. Abstenerse de retribuir de cualquier forma, directa o indirectamente, a un agente aduanal suspendido en el ejercicio de sus funciones o a alguna persona moral en que éste sea socio o accionista o esté relacionado de cualquier otra forma, por la transferencia de clientes que le haga el agente aduanal suspendido; así como recibir pagos directa o indirectamente de un agente aduanal suspendido en sus funciones o de una persona moral en la que éste sea socio o accionista o relacionado de cualquier otra forma, por realizar trámites relacionados con la importación o exportación de mercancías propiedad de personas distintas del agente aduanal suspendido o de la persona moral aludida. No será aplicable lo dispuesto en el párrafo anterior en los casos de que ambos sean socios de una empresa dedicada a prestar servicios de comercio exterior, con anterioridad a la fecha en la que se estableció la obligación a que se refiere dicho párrafo.
- vi. Declarar, bajo protesta de decir verdad, el nombre y domicilio fiscal del destinatario o del remitente de las mercancías, la clave del Registro Federal de Contribuyentes de aquellos y el propio, la naturaleza y características de las mercancías y los demás datos relativos a la operación de comercio exterior en que intervenga, en las formas oficiales y documentos en que se requieran o, en su caso, en el sistema mecanizado.
- vii. Formar un archivo con la copia de cada uno de los pedimentos tramitados o grabar dichos pedimentos en los medios magnéticos que autorice la Secretaría y con los siguientes documentos:
- viii.
- a) Copia de la factura comercial.
 - b) El conocimiento de embarque o guía aérea revalidados, en su caso.
 - c) Los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias.
 - d) La comprobación de origen y de la procedencia de las mercancías cuando corresponda.

- e) La manifestación de valor a que se refiere el artículo 59, fracción III de la Ley.
- f) El documento en que conste la garantía de las diferencias de contribuciones y sus accesorios, cuando se trate de mercancías con precio estimado por la Secretaría de Hacienda y Crédito público.
- g) Copia del documento presentado por el importador a la Administración General de Aduanas que compruebe el encargo que se le hubiere conferido para realizar el despacho aduanero de las mercancías. En los casos a los que se refiere el último párrafo, de la fracción III del artículo 59 de la Ley, queda obligado a conservar únicamente los registros electrónicos que acrediten el cargo conferido.

Los documentos antes señalados deberán conservarse durante cinco años en la oficina principal de la agencia a disposición de las autoridades aduaneras. Dichos documentos podrán conservarse microfilmados o grabados en cualquier otro medio magnético que autorice la Secretaría.

- VIII. Presentar la garantía por cuenta de los importadores de la posible diferencia de contribuciones y sus accesorios, en los términos previstos en la Ley, a que pudiera dar lugar por declarar en el pedimento un valor inferior al precio estimado que establezca la Secretaría para mercancías que sean objeto de subvaluación.
- IX. Aceptar las visitas que ordenen las autoridades aduaneras, para comprobar que cumple sus obligaciones o para investigaciones determinadas.
- X. Solicitar la autorización de las autoridades aduaneras para poder suspender sus actividades, en los casos previstos en la Ley.
- XI. Manifestar en el pedimento o en la factura, el número de candado oficial utilizado en los vehículos o medios de transporte que contengan las mercancías cuyo despacho promuevan.

- xii. Presentar aviso al Servicio de Administración Tributaria, dentro de los quince días siguientes a aquél en que constituya una sociedad de las previstas en la fracción II del artículo 163 de la Ley.

Las obligaciones del agente aduanal son de suma importancia ya que sus deberes están estrechamente ligados a las actividades de comercio internacional que realizan instituciones públicas y privadas, sus actuaciones del agente aduanal en virtud de los servicios prestados por estos expertos son más integrales, seguridad; además requiere de técnica, eficacia, rapidez y buena fe para otorgar beneficios a sus clientes al realizar los procedimientos relativos al despacho aduanal

■ DERECHOS DEL AGENTE ADUANAL.

También en la Ley Aduanera, se encuentran contemplados los derechos del agente aduanal, en su artículo 163 y sus VII fracciones:

- I. Ejercer la patente.
- II. Constituir sociedades integradas por mexicanos para facilitar la prestación de sus servicios. La sociedad y sus socios, salvo los propios agentes aduanales, no adquirirán derecho alguno sobre la patente, ni disfrutarán de los que la ley confiere a estos últimos.
- III. Solicitar el cambio de adscripción a aduana distinta, siempre que tenga dos años de ejercicio ininterrumpido y concluya el trámite de los despachos iniciados.
- IV. Designar hasta tres mandatarios cuando realice un máximo de trescientas operaciones al mes; si excede de este número podrá designar hasta cinco mandatarios.

- V. Cobrar los honorarios que pacte con su cliente por los servicios prestados.
- VI. Suspender voluntariamente sus actividades, previa autorización de las autoridades aduaneras.
- VII. Designar, por única vez, a una persona física ante el Servicio de Administración Tributaria, como su agente aduanal adscrito, para que en caso de fallecimiento, incapacidad permanente o retiro voluntario, éste lo sustituya, obteniendo su patente aduanal para actuar al amparo de la misma en la aduana de adscripción original y en las tres aduanas adicionales que, en su caso, le hubieran sido autorizadas.

El agente aduanal adscrito en los términos del párrafo anterior, no podrá, a su vez, designar a otra persona física que lo sustituya en caso de su fallecimiento, incapacidad permanente o retiro voluntario. En este caso, el Servicio de Administración Tributaria tendrá la facultad de designarlo, a solicitud expresa.

La designación y revocación de agente aduanal adscrito, deberá presentarse por escrito y ser ratificadas personalmente por el agente aduanal ante el Sistema de Administración Tributaria.

Para que proceda la designación como agente aduanal sustituto, la persona designada deberá de cumplir con los requisitos que exige el artículo 159 de la Ley.

■ CASOS EN LOS QUE NO SE REQUIERE CONTAR CON LOS SERVICIOS DE UN AGENTE ADUANAL:

Los pasajeros internacionales podrán promover el despacho aduanero sin necesidad de contar con los servicios de Agente Aduanal, única y exclusivamente en los siguientes casos:

- Cuando el valor de las mercancías que importen como pasajeros, excluyendo la franquicia, no exceda del equivalente en moneda nacional a mil dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas extranjeras.
- Tratándose de equipo de cómputo, cuando su valor, sumado al de las demás mercancías, no exceda de 4 mil dólares de los Estados Unidos de América, o su equivalente en otras monedas extranjeras.
- En las mercancías donadas al Fisco Federal, no se requerirá de la utilización de los servicios de agente o apoderado aduanal, debiendo utilizarse únicamente la forma para que estos efectos se den a conocer al Servicio de Administración Tributaria.
- Cuando un migrante que lleve consigo en su vehículo, únicamente mercancías que integren su equipaje por el que no deberá pagar impuestos al comercio exterior, podrá introducir dichas mercancías sin utilizar los servicios de agente aduanal por cualquier aduana del país.
- Las importaciones o exportaciones de mercancías que se realicen por vía postal utilizando la Boleta aduanal, cuyo valor en aduana no exceda de 1000 dólares, no se requerirá de la utilización de agente o apoderado aduanal.

- La importación temporal de remolques y semirremolques, las de vehículos importados temporalmente que efectúen los extranjeros o mexicanos residentes en el extranjero, así como las casas rodantes importadas temporalmente por residentes en el extranjero, no se requerirá pedimento para su importación temporal, y no será necesario utilizar los servicios de agente o apoderado aduanal.¹¹⁰

■ CAUSAS DE SUSPENSIÓN DE LA PATENTE DEL AGENTE ADUANAL:

Las causas de la suspensión de la patente se establecen en el artículo 164 de la Ley Aduanera, y sus 8 fracciones:

El agente aduanal será suspendido en el ejercicio de sus funciones hasta por noventa días o por el plazo que resulte en los términos de las sucesivas fracciones por las siguientes causales:

- I. Encontrarse sujeto a un procedimiento legal por haber participado en comisión de delitos fiscales o privado de su libertad cuando esté sujeto a un procedimiento penal por la comisión de otro delito que amerite pena corporal. La suspensión durará el tiempo que el agente aduanal este sujeto al procedimiento legal por comisión de delitos fiscales o privado de su libertad.
- II. Dejar de cumplir con el encargo que se le hubiere conferido, así como transferir o endosar documentos a su consignación, sin autorización por escrito de su mandante, salvo en el caso de corresponsalías entre agentes aduanales.
- III. Intervenir en algún despacho aduanero sin autorización de quien legalmente pueda otorgarlo.

¹¹⁰ *Idem.*

IV. Estar sujeto a un proceso de cancelación. La suspensión durará hasta que se dicte resolución, excepto en los casos de cancelación motivada por señalar en el pedimento datos de un contribuyente que no le hubiere solicitado el servicio, cuando los datos sean falsos o inexistentes; o bien cuando retribuya de cualquier forma a un agente aduanal suspendido de sus funciones.

V. Asumir los cargos que establece el artículo 159, fracción IV, como un requisito para la obtención de la patente aduanal. La suspensión será por el tiempo que subsista la causa que lo motivo.

VI. Declarar con inexactitud el pedimento, siempre que resulte lesionado el interés fiscal y no sean aplicables las causales de cancelación establecidas en la fracción II del artículo 165 de la Ley. No se suspenderá al agente aduanal por el primer error que cometa durante cada año calendario, siempre y cuando este error no exceda del monto y porcentaje señalado en el inciso a) del artículo 165.¹¹¹

No se procederá a la suspensión si la situación se debe a una inexacta clasificación arancelaria por diferencia de criterios en la interpretación de las tarifas contenidas en las leyes de impuestos generales de importación o exportación; siempre que la descripción, naturaleza y demás características necesarias para la clasificación de las mercancías hayan sido correctamente manifestadas ante la autoridad.

VII. Tratándose de los regímenes aduaneros temporales, de depósito fiscal y de tránsito de mercancías, declarar con inexactitud el nombre y domicilio fiscal del importador, o del exportador; la clave del registro federal de

¹¹¹ **Art. 165 de la Ley Aduanera vigente:** será cancelada la patente de agente aduanal, independientemente de las sanciones que procedan por las infracciones cometidas por las siguientes causas: II. Declarar con inexactitud algún dato en el pedimento consolidado siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos: a) La omisión en el pago de los impuestos al comercio exterior, derechos y cuotas compensatorias, en su caso, exceda \$100,000.00 y dicha omisión represente el 10% del total de lo que debió pagarse.

contribuyentes de aquellos y el propio, la naturaleza, características, cuotas, tipo de cambio, o las restricciones o regulaciones no arancelarias; trayendo como consecuencia una evasión que no exceda de \$70,000.00 (setenta mil pesos).

VIII. Carecer por primera y segunda vez de bienes suficientes para cubrir créditos fiscales, y que para su cobro se haya seguido el procedimiento administrativo de ejecución. En este caso la suspensión será por el tiempo que subsista la causa que la motivo.

En todo caso de suspensión, el afectado no podrá iniciar nuevas operaciones, sino concluir solamente las que tuviera ya iniciadas a la fecha en que le sea notificado el acuerdo respectivo.

⌘ **APODERADO ADUANAL**

Concepto.

*El Apoderado Aduanal, es la persona física que habiendo sido designada por otra persona se encargue a su nombre y representación del despacho de mercancías. El Apoderado Aduanal deberá tener una relación laboral con el poderdante, quien le otorgará el poder general para que a su nombre y representación promueva el despacho de mercancías.*¹¹²

El apoderado aduanal es la persona a la cual los importadores otorgan poder para llevar a cabo operaciones de comercio exterior. Sus funciones son las mismas que las de un agente aduanal, pero con la diferencia de que solamente puede realizar trámites de comercio exterior en representación de la persona física o moral de quien dependa y por la cual fue autorizado.¹¹³

¹¹² Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, pág. 412.

¹¹³ *Idem.*

Según lo establecido en el artículo 168 de la ley aduanera, “tendrá carácter de apoderado aduanal la persona física designada por otra persona física o moral para que en su nombre y representación se encargue del despacho de mercancías, siempre que obtenga la autorización de la Secretaria. El apoderado aduanal promoverá el despacho ante una sola aduana, en representación de una sola persona, quién será ilimitadamente responsable por los actos de aquél”.

Como se observa en las líneas anteriores, no existe diferencia tajante entre la figura del apoderado y la del agente aduanal, en la práctica sus funciones son sustancialmente las mismas, y en lo que respecta a los requisitos para obtener la autorización, así como los requisitos para operarla, y las causas para cesarlo de sus funciones son en general idénticas a las del agente aduanal.

■ REQUISITOS PARA SER APODERADO ADUANAL.

Para tener autorización para actuar como apoderado aduanal se requiere cumplir con todos los requisitos que la Ley Aduanera vigente establece en su artículo 168 y sus VII fracciones:

- I. No haber sido condenado por sentencia ejecutoria por delito doloso, ni haber sufrido la cancelación de su autorización, en caso de haber sido apoderado aduanal.
- II. Tener relación laboral con el poderdante y que el mismo le otorgue el poder notarial.
- III. Gozar de buena reputación personal.
- IV. No ser servido público ni militar en el servicio.

- V. No tener parentesco por consanguinidad en línea recta sin límite de grado y colateral hasta el cuarto grado, ni por afinidad, con el administrador de la aduana de adscripción.
- VI. Exhibir constancia de su inscripción al Registro Federal de Contribuyentes.
- VII. Aprobar el examen de conocimientos que practiquen las autoridades aduaneras y un examen psicotécnico. En el caso de empresas pertenecientes una misma corporación, podrán en cualquier momento, llevar a cabo la transferencia de autorizaciones de sus apoderados aduanales entre las empresas del propio grupo, sin que sea necesario cumplir nuevamente con lo dispuesto en esta fracción.

Como se observa en las anteriores fracciones, para ser apoderado aduanal se requiere cumplir con los mismos requisitos que la Ley establece para ser agente aduanal, salvo las excepciones de la nacionalidad mexicana por nacimiento, tener título profesional y poseer experiencia en materia aduanera mayor a tres años; lo anterior se encuentra previsto en el artículo 172 de esta misma Ley, en el que se dispone que además de los requisitos señalados anteriormente, se requerirá tener título profesional o su equivalente y contar con experiencia aduanera mayor de tres años para fungir como apoderado aduanal.

■ REQUISITOS QUE PARA OPERAR DEBERÁ CUBRIR EL APODERADO ADUANAL.

Como se establece en el artículo 169 de la Ley Aduanera, el apoderado aduanal debe cumplir con los siguientes requisitos para operar:

- I. Proporcionar a las autoridades aduaneras, en la forma y en la periodicidad que éstas determinen, la información estadística de los pedimentos que formule,

grabada en un medio magnético. En caso de incumplimiento se le inhabilitara en su actuación hasta en tanto cumpla con su obligación.

II. Ocuparse personal y habitualmente de las actividades propias de su función. Firmar autógrafamente la totalidad de los pedimentos y la copia del transportista. En caso de incumplimiento se le inhabilitara por un mes.

III. Realizar los actos que le correspondan conforme a la Ley Aduanera en el despacho de las mercancías, empleando el sistema electrónico y el número confidencial personal que le asigne la Secretaria.

IV. Utilizar los candados oficiales en los vehículos y contenedores que transporten las mercancías, cuyo despacho promueva, de conformidad con lo que establezca la Secretaria mediante reglas.

V. Dar a conocer en la aduana en que actúe, los nombres de los empleados o dependientes autorizados para auxiliarlo en los trámites de todos los actos del despacho. Así mismo deberán usar tanto el apoderado como sus auxiliares el gafete de identificación personal en los recintos fiscales en que actúe.

El apoderado aduanal tendrá como obligaciones las establecidas en las fracciones II, IV, VI, VII, VIII, IX y XI, del artículo 162 de la Ley Aduanera. Cabe señalar que son las mismas obligaciones que para el agente aduanal, citadas textualmente en los párrafos anteriores.

■ CAUSAS POR LA QUE SERÁ CANCELADA LA AUTORIZACIÓN DE APODERADO ADUANAL.

Será cancelada la autorización de apoderado aduanal, independientemente de las sanciones que procedan por las infracciones cometidas por las siguientes causas expuestas en el artículo 173 de la Ley Aduanera:

I. Declarar con inexactitud algún dato en el pedimento, o en la factura tratándose de operaciones con pedimento consolidado¹¹⁴, siempre se que dé alguno de los siguientes supuestos:

- a) La omisión del pago de los impuestos al comercio exterior, derechos y cuotas compensatorias que en su caso exceda de \$70,000.00 y dicha omisión represente más del 10% del total de los que debieron pagarse.
- b) Efectuar los trámites del despacho aduanero sin el permiso o sin contar con la autorización de las autoridades competentes, cuando se requiera, o sin realizar el descargo total o parcial sobre el permiso antes de activar el mecanismo de selección automatizado.

No se procederá a la cancelación, si el monto de la omisión de contribuyentes y cuotas compensatorias se deban a inexacta clasificación arancelaria o por diferencia de criterio en la interpretación de las tarifas contenidas en las leyes de los impuestos generales de importación o exportación, siempre que la descripción, naturaleza y demás características de las mercancías hayan sido correctamente manifestadas a la autoridad.

¹¹⁴ **Consolidación:** Unión de dos o más envíos de mercancías en un solo embarque para generar una solución de transporte más económica.

- II. Señalar en el pedimento el nombre, domicilio fiscal o clave del Registro Federal de Contribuyentes de alguna persona que no hubiere solicitado la operación.

- III. Ser condenado en sentencia definitiva por haber participado en la comisión de delitos fiscales o de otros delitos intencionales que ameriten pena corporal.

- IV. Permitir que un tercero, cualquiera que sea su carácter, actúe al ampara de su autorización.

- V. Tratándose de los regímenes aduanales temporales, de depósito fiscal y de tránsito interno de mercancías, declarar con inexactitud alguno de los datos a que se refiere el primer párrafo de la fracción I de este artículo.

Los apoderados aduanales de las personas morales a que se refiere el artículo 172 de la Ley Aduanera, serán suspendidos en el ejercicio de sus funciones hasta por noventa días, en los casos en que se ubiquen en alguno de los supuestos a que se refieren las fracciones III, IV y VII del artículo 164 de la misma ley, o por el plazo que resulte cuando se ubiquen en alguno de los supuestos a que se refieren las fracciones I, IV y V del citado artículo.

Como se ha señalado, la figura moderna del agente y del apoderado aduanal ha cobrado auge en ámbito del comercio exterior no sólo en México sino en el mundo entero; sus servicios profesionales y eficaces se ajustan a las demandas de los importadores y exportadores bajo el principio de “Just in time”, con el objetivo de brindar certeza y seguridad a sus clientes, ofreciendo servicios integrales para el despacho de mercancías, con bajos costos, en tiempo y forma; haciendo uso de su capacidad de infraestructura, ya que poseen almacenes, bodegas y los recursos necesarios para financiar el despacho aduanal. Además de que sus conocimientos bastos sobre la problemática comercial y aduanera les

permiten asesorar a sus clientes al respecto. También es indiscutible que los agentes y apoderados aduanales constituyen un importante y valioso enlace entre el Fisco Federal y los particulares que realizan comercio exterior, siendo el conducto idóneo para la captación de impuestos para el erario federal; por lo anterior, su participación en la política aduanera y en la dinámica del comercio internacional es indiscutible.

Ya hemos comentado que la globalización y el modelo económico vigente en México han influido en la evolución del concepto y funciones de la aduana de este siglo. Las aduanas mexicanas denominadas hoy en su conjunto como “Aduana México”, se pueden definir como una unidad administrativa y como un servicio. Bajo esta ambivalencia, las aduanas nacionales han incrementado el número de sus operaciones debido al crecimiento del país, por lo que han cobrado un papel de suma importancia en la economía del país. Con la política económica de apertura comercial y la celebración de numerosos tratados y acuerdos comerciales suscritos por México con otros países, lejos de restarle importancia a las aduanas, esta se ha redefinido, cobrando mayor importancia contribuyendo a la integración regional y con otros continentes.

Hasta hoy, las aduanas en México han jugado un papel preponderante para el control de las mercancías, y en consecuencia para la economía del país, pero también resultan relevantes sus funciones para la seguridad nacional. La aduana moderna ya no se limita únicamente a controlar, revisar y fiscalizar las mercancías que entran o salen del país; lo más notable es que la aduana mexicana se ha convertido en un instrumento facilitador y de fomento al comercio exterior, lo que permite afirmar que la aduana evoluciona al mismo tiempo que lo hacen las tecnologías, la informática, las telecomunicaciones, los transportes, los sistemas de producción y comercialización; haciendo eficientes y mejorando sus formas y métodos de operación.

2.3 DESPACHO ADUANAL DE MERCANCÍAS.

La regulación aduanera y la existencia de las aduanas tienen su razón de ser cuando las mercancías se ponen en movimiento, entran y salen de los territorios aduaneros o de los distintos países. Es indispensable que las mercancías atraviesen fronteras y sean *desaduanadas* para que resulte la aplicación de las prohibiciones y de los impuestos relacionados con la introducción y salida de las mercancías.

En el glosario del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), se define el despacho aduanal como “el cumplimiento de formalidades aduaneras necesarias para poner las mercancías importadas a la libre disposición o para colocarlas bajo otro régimen aduanero, o también para exportar las mercancías”.¹¹⁵

La definición encontrada en glosario en materia aduanera de la Aduana México, define el despacho aduanal como “las gestiones, trámites y demás operaciones que se efectúen ante la Administración General de Aduanas y particulares autorizados, con relación a los regímenes aduaneros”.¹¹⁶

Otra acepción divide el despacho aduanal en: de importación y de exportación. El primero, se refiere al conjunto de trámites y procedimientos que, con arreglo a las disposiciones en vigor se siguen ante las dependencias aduaneras, y por medio de las cuales se asegura la correcta verificación de las declaraciones comprometidas y la determinación de los valores de los efectos que se presentan para su ulterior ingreso a la plaza, asegurando de esa forma la percepción de la renta fiscal. El segundo, se refiere al conjunto de tramitaciones de orden aduanero que se realizan en oportunidad de la salida de mercancías desde nuestro país con destino a los centros de consumo en el extranjero.¹¹⁷

¹¹⁵ Glosario de Términos Aduaneros Internacionales del CCA, pág. 25.

¹¹⁶ Glosario en materia aduanera: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2007/A_Body_Normatividad.html

¹¹⁷ Pedro Fernández Lalanne. *Derecho Aduanero*, Vol. I, págs. 601-732.

Así mismo, en el artículo 35 de la Ley Aduanera “se entiende por despacho el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en este ordenamiento, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores a través de los agentes y apoderados aduanales en las importaciones y exportaciones”.

De lo anteriormente expuesto, se debe entender que para que las mercancías sujetas a cualquiera de los regímenes aduaneros quede a disposición de los interesados, es necesario que previamente se cumpla con una serie de trámites, requisitos y formalidades legales ante la autoridad aduanera por los sujetos que intervienen en lo que se denomina “despacho aduanal”.

El despacho aduanal de las mercancías se efectúa en un orden cronológico de presentación de solicitudes o documentos, dándose prioridad a los materiales explosivos, inflamables, corrosivos, contaminantes o radioactivos y mercancías perecederas o de fácil descomposición, así como animales vivos.

En atención a lo establecido en el artículo 36 del mismo ordenamiento, “quienes importen o exporten mercancías están obligados a presentar ante la aduana, por conducto de agente o apoderado aduanal, un pedimento¹¹⁸ en la forma oficial aprobada por la Secretaría”.

Dicho pedimento contendrá los datos referentes al régimen aduanero al que se destinarán las mercancías, la determinación de los impuestos al comercio exterior, la descripción de las mercancías, el valor comercial¹¹⁹ y la clasificación

¹¹⁸ **Pedimento:** Documento que ampara la entrada o salida de mercancías del país en el cual se precisa el importador o exportador, el proveedor, descripción detallada de las mercancías, valor cantidades, origen, arancel, régimen que se destinará la mercancía, nombre y número de patente del agente aduanal, aduana por la que se tramita, entre otros.

¹¹⁹ **Valor comercial:** El valor de las mercancías para fines tributarios aduaneros, es un tema esencia en las políticas comerciales internacionales, ya que es el punto de partida para la determinación y liquidación de

arancelaria¹²⁰ correspondiente. Así mismo se señalarán las regulaciones y restricciones arancelarias a que estén sujetas las mercancías. Todos estos datos se manifestarán bajo protesta de decir verdad.

El pedimento en una operación de importación se hará acompañar de la factura comercial que reúna los requisitos y datos necesarios cuando el valor en aduana de las mercancías exceda la cantidad que establezcan las reglas expedidas por la Secretaría. Además si el tráfico es marítimo deberá acompañarse del conocimiento de embarque¹²¹, y si es aéreo de la guía de aérea¹²². Se anexarán también los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como de la comprobación del origen¹²³ y de la procedencia de las mercancías, y la

los impuestos al comercio exterior. Por otra parte, el valor para fines aduaneros se denomina valor en aduana; este concepto adquiere gran importancia toda vez que los impuestos al comercio exterior utilizados son los denominados Ad-valorem. Por lo consiguiente, el valor de la mercancía para efectos aduaneros se define como valor en aduana, consecuentemente la valoración en aduana constituye uno de los elementos esenciales de los sistemas arancelarios modernos, y por medio de éste se pueden detectar infinidad de tipos de fraude a las disposiciones que rigen el comercio internacional.

¹²⁰ **Clasificación arancelaria:** La clasificación arancelaria consiste en la ubicación de una determinada mercancía en la fracción que le corresponde dentro de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y, se realiza aplicando las Notas de Sección, las Notas de Capítulo, las Reglas Complementarias y las Notas Explicativas de la referida Tarifa, así como de diversos criterios que existen sobre clasificación, tales como ordenar y tipificar la mercancía de acuerdo a sus características, uso y composición, “cómo es, para qué sirve y de qué está hecho”. En sí todas las mercancías se encuentran clasificadas en esta tarifa, la cual tiene un orden sistemático, armonizado y codificado en la que cada mercancía es identificada con una serie de números que se leen de izquierda a derecha por pares. Identifican en ese orden al Capítulo, la Partida, la Subpartida y el Arancel; los primeros seis números son a nivel general (capítulo, partida y subpartida), es decir, identifican a esa mercancía en todas las aduanas del mundo y los dos últimos (arancel), los asigna el país de que se trate a efecto de tasar los impuestos al comercio exterior. Los encargados de realizar la clasificación son los agentes y apoderados aduanales, para ello, quien los contrate debe proporcionarles la información necesaria sobre la identificación y cualidades de la mercancía para que estén en posibilidad de realizar una correcta clasificación, ya que de ello depende el pago del arancel y el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias.

¹²¹ **Conocimiento de embarque (Ocean bill of lading):** es el documento probatorio de un contrato de transporte marítimo de mercancías.

¹²² **Guía aérea (Air way bill of lading):** es un contrato entre el embarcador y la línea aérea, en donde se especifican las obligaciones de la compañía, y es además una constancia de recepción de la mercancía. Contiene las instrucciones propias del embarque para la línea aérea, la ruta que ha de seguirse, la descripción de la mercancía, los cargos de transportación, además de los cargos adicionales por el manejo de la mercancía.

¹²³ **Certificado de País de origen:** Documento mediante el cual se declara y certifica que las mercancías que ingresan al país califican como originarias de un país distinto a aquel para el cual nuestro país ha aplicado

comprobación que constante la garantía cuando la Ley lo establezca, y el certificado de peso y volumen. Por último la información que permita la identificación análisis y control.¹²⁴

En exportación el pedimento deberá ser acompañado de la factura u otro documento que exprese el valor comercial de la mercancía, y con los documentos que comprueben el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias a la exportación a que estén sujetas las mercancías.¹²⁵

Con relación a las facturas comerciales cabe apuntar que, estas deberán estar redactadas en idioma español, francés o inglés o con su correspondiente traducción debidamente firmada por el remitente, destinatario o agente aduanal. La factura deberá presentarse por triplicado señalando el lugar y fecha de expedición, el nombre y domicilio del destinatario de las mercancías; las marcas, números, clases y cantidades parciales de bultos y total de ellos; la factura comercial debe venir especificada la descripción detallada de las mercancías, y la especificación de ellas en cuanto a clase y cantidad de unidades, números de identificación cuando estos existan, así como los valores unitarios y totales.¹²⁶

Se considera como falta de factura cuando ésta tenga enmendaduras, borraduras o anotaciones que alteren sus datos originales; se redacte en idioma diferente a los señalados o no se realice su traducción, en general que se omita señalar alguno de los datos necesarios que conforman a la factura comercial y que ya se han enunciado en el párrafo anterior. También se considera como falta de factura, si al realizarse el despacho la autoridad descubre mercancía no comprendida en la factura presentada.

medidas contra prácticas desleales de comercio internacional (discriminación de precios o subvención), para evitar el pago de cuotas compensatorias.

¹²⁴ Artículo 36, fracción I, incisos del a) al g).

¹²⁵ Artículo 36, fracción II, incisos del a) y b).

¹²⁶ Claudio Maubert Viveros. *Comercio internacional. Aspectos Operativos y Financieros*, pág. 95.

Como se establece en el artículo 38 de la Ley Aduanera, “el despacho de mercancías deberá efectuarse mediante el empleo de un sistema electrónico con grabación simultánea a medios magnéticos en el que participen las autoridades fiscales, otras autoridades administrativas, así como los destinatarios en las importaciones y los remitentes en las exportaciones a través de agentes o apoderados aduanales”, suministrando la información pertinente respecto a los actos y formalidades que deban realizar en el propio despacho, de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros conforme a lo dispuesto por la Ley y su Reglamento.

Las operaciones grabadas en los medios magnéticos en los que aparezca la firma electrónica avanzada y el código de validación generado por la aduana, se considera que fueron efectuados por los agentes o apoderados aduanales, equivaldrá a la firma autógrafa de éstos. Cada despacho se grabará en discos ópticos imborrables.

Como se ha visto con antelación el agente aduanal será el responsable de la veracidad y exactitud de los datos e información proporcionada, la determinación del régimen aduanero de las mercancías y de las contribuciones causadas, así como de asegurarse del cumplimiento de las demás obligaciones que en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables para dichas mercancías, de conformidad con la Ley Aduanera y otras disposiciones vigentes.

Si se aborda históricamente, el despacho de mercancías comprendía una secuencia lógica de pasos, que deberían darse uno antes que el otro, durante el procedimiento de nacionalización o extracción de las mercancías. De ésta manera la “*declaración*” precede al “*registro*”, a la “*liquidación de impuestos*”, le sigue la “*comprobación*” y estos a su vez al “*reconocimiento*”; pasos sin los cuales no podría haber el “*retiro*” de la mercancía.

La *Declaración* es una manifestación por escrito, en las formas oficiales que la autoridad impone, hecha por el interesado o su legítimo representante en donde se indica el régimen aduanero que como destino se le dará a las mercancías y los datos o documentos necesarios requeridos por la ley para lograr la destinación. En México se le denomina “pedimento”.

Por otro lado el *Registro* es el acto de fechar y numerar el documento en que se indica la operación o régimen aduanero a que debe someterse la mercancía.

La *Liquidación de impuestos* consiste en determinar el monto de los impuestos que causa la mercancía, de acuerdo a la base gravable y a la cuota fijada en la tarifa arancelaria.

Determinado el monto de los impuestos se procede a la *Comprobación* que consiste en la verificación que la autoridad realiza para comprobar la exactitud de los datos aportados, la personalidad del peticionario y la veracidad de los documentos anexados.

El *Reconocimiento* es el punto más importante dentro del despacho, consiste en determinar la naturaleza arancelaria de las mercancías, estableciendo su peso, medidas, valor, lugar de procedencia, origen, uso, etc.

Finalmente el *Retiro* es la autorización que otorga la autoridad aduanera una vez cumplidos los requisitos, así como cubiertos los impuestos y derechos para que las mercancías sean retiradas de los recintos fiscales o fiscalizados por quien tenga la facultad suficiente para hacerlo.¹²⁷

Hoy en día, el procedimiento del despacho de mercancías no dista mucho de la manera en que se hacía históricamente, en la actualidad el despacho se realiza de la siguiente manera:

¹²⁷ Máximo Carvajal Contreras. *Op. Cit.*, págs. 367-368.

Una vez que se cuenta con todos documentos necesarios para el despacho aduanero, el agente o apoderado aduanal deben clasificar arancelariamente las mercancías para así poder determinar el impuesto que éstas deberán pagar; se realizará un reconocimiento previo¹²⁸ de las mercancías para constatar que lo que declaro en la factura comercial corresponde efectivamente con el embarque.

Realizada la clasificación de los embarques el agente o apoderado aduanal procederá a formular el pedimento aduanal oficial, conocido también como “declaración fiscal” para importar o exportar. La documentación correspondiente se presenta para el pago de los impuestos o derechos y posteriormente se presenta ante el mecanismo de selección automatizado, el cual determina si se debe o no practicar un reconocimiento aduanero¹²⁹ por parte de la autoridad, mejor conocido como “semáforo fiscal”. En caso de que el resultado sea de desaduanamiento libre o luz verde, las mercancías se podrán recoger en el almacén y se entregarán al interesado sin que nadie pueda o deba revisarlas; únicamente a la salida de la aduana la policía fiscal cotejará los papeles con el embarque y ratificará que se han cumplido con todos los procedimientos aduanales. En caso de que la luz sea roja, la autoridad aduanera seleccionará al vista aduanal que revisara la mercancía y los documentos de embarque para luego pasar nuevamente al semáforo fiscal para un segundo reconocimiento y posteriormente desaduanar la mercancía.¹³⁰

Cabe recordar que a finales de los años ochenta el despacho aduanero de las mercancías todavía se realizaba en forma manual, revisándose teóricamente el 100% de las mercancías y sus pedimentos, con una duración de dos a tres horas, pero en general el desaduanamiento de las mercancías tardaba días. Esta forma de despachar las mercancías resultaba larga, complicada y tortuosa; iniciaba con

¹²⁸ Artículo 42 de la Ley Aduanera vigente: “si quien debe formular el pedimento ignora las características de la mercancía en depósito ante la aduana, podrá examínalas para este efecto”.

¹²⁹ **Reconocimiento aduanero:** Procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, características y la plena identificación de las mercancías.

¹³⁰ Claudio Maubert Viveros. *Op. Cit.*, págs. 171-172.

la presentación del pedimento y numerosos anexos y su revisión por “mesas”, desde que se daba un número para el documento, se revisaban las cuentas por pagar, pasando por largos periodos de almacenaje y sobre todo pasar por el reconocimiento de todos los bultos o cajas, hasta que se obtenía una resolución favorable.

Fue así, a finales de 1989 que la revisión manual de los pedimentos empezó a ser sustituida por sistemas modernos y ágiles, primero fue la de Captura Desconcentrada del Pedimento Aduanal (CADEPA), después la revisión aleatoria con el Sistema Automatizado Integral (SAAI), y posteriormente hasta llegar a principios del año 2000, con el actual SAAI M3.

Como se ha visto, en los años noventa inicia prácticamente la materialización de la modernización del sistema aduanero mexicano con una de las revoluciones tecnológicas más importantes de la administración pública federal, pues el equipamiento, automatización y la utilización de tecnología de punta en las aduanas del país contribuyen a facilitar las operaciones aduaneras para que México pueda aprovechar al máximo los tratados comerciales que ha suscrito y sea posible evitar las practicas de comercio desleal entre los importadores.

Guía Aérea

NOMBRE Y DIRECCION DEL EXPEDIDOR				NO NEGOCIABLE AIR WAYBILL CARTA DE PORTE AEREO (CONOCIMIENTO AEREO) EMITIDA POR										
NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO				LAS COPIAS DE ESTA CARTA DE PORTE AEREO SON ORIGINALES Y TIENEN LA MISMA VALIDEZ. DE CONVIENE QUE LA MERCANCIA AQUÍ DESCRITA ES ACEPTADA EN ADEMPTE, BOLEN ESTADY Y CUMPLIMIENTO, (DADO INDICACIONES EN CONTRARIO) PARA SU TRANSPORTE CONFORME A LAS CONDICIONES DEL CONTRATO AL DORSO. TODA LA MERCANCIA PODRA SER TRANSPORTADA POR CUALQUIER MEDIO, INCLUIDO POR CARRETERA O POR OTRO TRANSPORTISTA MINDO QUE EL EXPEDIDOR DE INSTRUCCIONES E INCLUIDO EN CONTRARIO AL PRESENTE CONOCIMIENTO. Y EL EXPEDIDOR ESTE DE ACUERDO EN DAR EL DAME FUELO Y EL EFECTUADO A TRAVES DE LAS ESCALAS INTERMEDIAS QUE EL TRANSPORTISTA Y/TAMBIE CONVENIENTE DE LLAMA LA ATENCION DEL EXPEDIDOR, SOBRE EL AVISO SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS. EL EXPEDIDOR PUEDE MANEJAR DICHO LÍMITE DE RESPONSABILIDAD O SUPERARLO AL VALOR PAS ALTO PARA EL TRANSPORTE Y PAGANDO UN CARGO ADICIONAL EN SU CASO.										
AGENTE DEL TRANSPORTISTA, EMISOR, NOMBRE Y CIUDAD				INFORMACION CONTABLE										
CODIGO IATA DEL AGENTE		Nº DE CUENTA												
AEROPUERTO DE SALIDA (DIREC DEL 1 TRANSPORTISTA) Y RUTA SOLICITADA														
A	1 TRANSPORTISTA	ITIN Y DES	A	POR	A	POR	MONEDA	CD BAR	PAG	DEB	PAG	DEB	V. D. TRANSPORTE	V. D. ADUANAS
AEROPUERTO DE DESTINO		VUELO/FECHA		VUELO/FECHA		VALOR ASEGU.		(REQUIRIR SI EL TRANSPORTISTA OFRECE UN SEGURO Y ESTE ES UTILIZADO DE CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES AL DORSO, INDICAR EN DORSO EL MONTO ASEGURADO EN LA CASILLA DESIGNADA "VALOR ASEGURADO")						
DATOS E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACION														
Nº BULTOS	PESO BRUTO	KILOS	CLASE TARIFA	Nº TARIFA ESPECIFICA	PESO A COBRAR	TARIFA / CARGO	TOTAL	NATURALEZA Y CANTIDAD DE LA MERCANCIA						
PAGADO		DEBIDO		OTROS CARGOS										
CARGO POR VALOR														
IMPUESTOS				EL EXPEDIDOR CERTIFICA QUE LOS DATOS AQUÍ CONSIGNADOS SON CORRECTOS Y QUE EN CASO DE CONTENER LA MERCANCIA ARTICULOS PELIGROSOS, ESTOS HAN SIDO DESCRITOS DETALLADAMENTE Y SE ENCUENTRAN EN CONDICIONES ADECUADAS PARA SU TRANSPORTE AEREO DE ACUERDO CON EL REGLAMENTO SOBRE ARTICULOS PELIGROSOS QUE SEA APLICABLE										
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL AGENTE				FIRMA DEL EXPEDIDOR O DE SU AGENTE										
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL TRANSPORTISTA														
TOTAL PAGADO		TOTAL DEBIDO												
CAMBIO APLICADO		A COBRAR EN MON. DEST		FORMALIZADO EL		FECHA		EN		LUGAR		FIRMA DEL TRANSPORTISTA EMISOR O DE SU AGENTE		
PARA USO EXCLUSIVO DEL TRANSPORTISTA EN DEST		CAMBIOS EN DESTINO		TOTAL CARGOS EN DESTINO										
Enviado por:														
Enviar a: (lista de e-mails separados por coma)														Enviar

*Fuente: <http://www.dhl.com.mx>

Lista de empaque

Packing List				
SHIPPER NAME AND ADDRESS			MARKS	
CONSIGNEE NAME AND ADDRESS			BOL / AIR WAYBILL NUMBER	
INVOICE NUMBER	INVOICE DATE	ORDER NUMBER	EXPORTING CARRIER	
GROSS WEIGHT (kg)	NET WEIGHT (kg)	DIMENSIONS H x W x L	QUANTITY	DESCRIPTION

*Fuente: <http://www.dhl.com.mxp>

Certificado de Origen

CERTIFICATE OF ORIGIN				
The undersigned _____ <small>(Owner or Agent, or &c)</small>				
for _____ declares <small>(Name and Address of Shipper)</small>				
that the following mentioned goods shipped on S/S _____ <small>(Name of Ship)</small>				
on the date of _____ consigned to _____				
_____ are the product of the United States of America.				
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS., BOXES OR CASES	WEIGHT IN KILOS GROSS NET		DESCRIPTION
Sworn to before me _____				
Dated at _____ on the _____ day of _____ 19____				
this _____ day of _____ 19____				
_____ <small>(Signature of Owner or Agent)</small>				
The _____, a recognized Chamber of Commerce under the laws of the State of _____ has examined the manufacturer's invoice or shipper's affidavit concerning the origin of the merchandise and, according to the best of its knowledge and belief, finds that the products named originated in the United States of North America.				
Secretary _____				

*Fuente: <http://www.dhl.com.mx>

Factura Comercial

Commercial Invoice			
SELLER/SHIPPER (Name, Full Address, Country)		Invoice Date and Number	Customer Order Number
		Other References	
Tax Identification Number (EIN)			
CONSIGNEE (Name, Full Address, Country)		Buyer (if Other than Consignee)	
Port of Lading		Terms and Conditions of Delivery and Payment (incoterms)	
Final Destination	Exporting Carrier		
Other Transportation Information		Currency of Sale	
Marks and Numbers	Total Number of Packages	Total Gross Weight (kg)	Cubic Meters
Complete And Accurate Commodity Description And Country of Manufacture		Quantity/ Unit of Measure	Unit Price
			Amount
<p>These commodities, technology, or software were exported from the United States of America in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to U.S. law is prohibited.</p> <p>It is hereby certified that this invoice shows the actual price of the goods described, that no other invoice has been or will be issued, and that all particulars are true and correct.</p> <p>_____</p> <p>Signature and Status of Authorized Person Date Place</p>		Packing Costs	
		Freight Costs	
		Other Transportation Costs	
		Handling	
		Insurance Costs	
		Assists	
		Additional Fees	
		Duties and Taxes	
Page ____ of ____		Total Invoice Value	

*Fuente: <http://www.dhl.com.mx>



DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO EXTERIOR



SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACIÓN O EXPORTACIÓN Y DE MODIFICACIONES

Antes de llenar esta forma lea las consideraciones generales al final de la misma. En caso de contar con la constancia de acreditamiento de personalidad, no será necesario llenar los campos marcados con un asterisco(*)

SOLICITUD NUMERO (CITASE PARA CUALQUIER INFORMACION)
Folio:
Sello de recepción:

Registro Federal de Contribuyentes (1)

(2) Sector: Publico, Privado

(3) Régimen aduanal: Modalidad:

(4) Solicitud: Inicial, Modificación

Form fields: (5) Nombre o razón social, (6) Domicilio, Calle, No. o letra, Código Postal, Localidad, Estado, Teléfono, (7) Descripción de las mercancías a importar o exportar, (8) Fracción arancelaria, (9) Concepto a modificar (sólo para modificaciones), Prórroga del, Cambio de valor en \$, Valor pendiente a importar, Modifica la descripción como sigue

Form fields: (11) Cantidad a imp. o exp., (12) Unidad de medida, (13) Valor en dólares E.U.A., (14) País de origen o destino

(Sólo para modificaciones)
(15) No. de permiso a modificar
(16) No. de modificación concedida anteriormente al permiso
Área

(10) Autorización para suscribir la solicitud
Nombre del Representante Legal (en su caso):*
Cargo o puesto en la empresa:
Domicilio:
Teléfono:

Manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos asentados en la presente solicitud y en el anexo son ciertos y verificables en cualquier momento por las autoridades competentes
Para el caso de vehículos automotores declaro bajo protesta de decir verdad que cumplen con las normas aplicables de la industria automotriz
Lugar y fecha Firma del Solicitante o Representante Legal

*Fuente: http:// www.se.com.mx

Permiso de Importación o Exportación

NO LLENAR PARA MODIFICACIONES

SOLICITUD NUMERO
(CITESE PARA CUALQUIER INFORMACION)

Actividad o giro principal	(17)

Uso específico de la mercancía	(18)

Periodo en que se consumirá la mercancía: _____	(19)
---	------

Permiso anterior del producto similar				(20)
<input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>	<input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>	<input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>	<input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>	
Número	Fecha	Cantidad	Existencias	

Anexos para identificar la mercancía				(21)
<input style="width: 30px; height: 15px;" type="checkbox"/> Catálogo	<input style="width: 30px; height: 15px;" type="checkbox"/> Fotografía	<input style="width: 30px; height: 15px;" type="checkbox"/> Plano	<input style="width: 30px; height: 15px;" type="checkbox"/> Otros (especificar) _____	

Justificación de la importación o exportación; y el beneficio que se obtiene	(22)

Datos complementarios	(23)

*Fuente: [http:// www.se.com.mx](http://www.se.com.mx)

CONTRIBUCIONES, CUOTAS COMPENSATORIAS, GRAVÁMENES Y DERECHOS.	
CONTRIBUCIÓN	ABREVIACIÓN
DERECHO DE TRAMITE ADUANERO	DTA
CUOTAS COMPENSATORIAS	C.C.
IMPUESTO DEL VALOR AGREGADO	IVA
IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS	ISAN
IMPUESTO SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS	IEPS
IMPUESTO GENERAL DE IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN	IGI/IGE
RECARGOS	REC.
DERECHO DE TRANSITO INTERNACIONAL	DTI
MULTAS	MULT.

*Cuadro de elaboración propia con datos del Apéndice 12 del Anexo 22 de la Ley Aduanera vigente.

REGÍMENES ADUANEROS	
CLAVE	DESCRIPCIÓN
IMD	DEFINITIVOS DE IMPORTACIÓN
EXD	DEFINITIVOS DE EXPORTACIÓN
ITR	TEMPORALES DE IMPORTACIÓN PARA RETORNAR AL EXTRANJERO EN EL MISMO ESTADO
ITE	TEMPORALES DE IMPORTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, TRANSFORMACIÓN O REPARACIÓN EN PROGRAMAS DE MAQUILA O DE EXPORTACIÓN
ETR	TEMPORALES DE EXPORTACIÓN PARA RETORNAR AL PAÍS EN EL MISMO ESTADO
ETE	TEMPORALES DE EXPORTACIÓN PARA ELABORACIÓN, TRANSFORMACIÓN O REPARACIÓN
DFI	DEPÓSITO FISCAL
RFE	ELABORACIÓN, TRANSFORMACIÓN O REPARACIÓN EN

*Cuadro de elaboración propia con datos del Apéndice 16 del Anexo 22 de la Ley Aduanera vigente.

**CLAVES DE PEDIMENTO
IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN**

CLAVE	DESCRIPCIÓN
A1 D1 K1	<ul style="list-style-type: none"> • <i>IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DEFINITIVAS</i> <p style="margin-left: 40px;">IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DEFINITIVA SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES DEFINITIVAS RETORNO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA Y DESISTIMIENTO</p>
J1	<ul style="list-style-type: none"> • <i>IMPORTACIONES TEMPORALES CON PROGRAMA PITEX</i> <p style="margin-left: 40px;">RETORNO AL EXTRANJERO DE MERCANCÍAS ELABORADAS, TRANSFORMADAS O REPARADAS POR PARTE DE MAQUILADORAS</p>
BM	<ul style="list-style-type: none"> • <i>IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES TEMPORALES PARA RETORNAR EN SU MISMO ESTADO</i> <p style="margin-left: 40px;">EXPORTACIÓN TEMPORAL DE MERCANCÍAS PARA SU TRANSFORMACIÓN, ELABORACIÓN O REPARACIÓN</p>

*Cuadro de elaboración propia con datos del Apéndice 2 del Anexo 22 de la Ley Aduanera vigente.

2.4 EL CASO ESPECÍFICO DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO.

La Dirección de Servicios Aduanales de la Armada de México es una de las diversas áreas en donde el especialista en Relaciones Internacionales puede desarrollar sus actividades profesionales; conviene señalar que habiéndome desempeñado como integrante civil en esta dependencia inicialmente me propuse realizar un informe de actividades profesionales como medio para titularme; no obstante haciendo una serie de consideraciones me pareció más enriquecedor ampliar la visión de éste campo fértil, que refiero en el título de esta investigación, sin perder de vista la principal motivación para la elaboración de mi trabajo recepcional, que es demostrar que la Secretaría de Marina-Armada de México, efectivamente es un espacio poco explorado, si no es que desconocido para la actividad profesional del egresado de Relaciones Internacionales, y dado a que me he desempeñado en la Dirección de Servicios Aduanales me pareció oportuno explicar a través de ésta tesis el funcionamiento del sistema aduanero mexicano en general como preámbulo para situar las actividades de comercio internacional que realiza de manera especial la Secretaría de Marina, teniendo en consideración todas las implicaciones del caso, mencionadas a lo largo de esta investigación.

■ CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES DE LA ARMADA DE MÉXICO.

A partir de 1992 la Secretaría de Marina-Armada de México tomó las medidas necesarias para lograr la optimización de sus recursos humanos, materiales y financieros, con la finalidad de reformar e introducir cambios y modificaciones en sus áreas sustantivas y mantener de esta manera su estructura orgánica, de acuerdo con las nuevas dinámicas de modernización que el mundo globalizado demanda en todas las esferas y estratos del Estado mexicano; como resultado de lo anterior, por Acuerdo Secretarial del 31 de agosto del mismo año se

reestructuró la Dirección General de Administración dando origen a la Dirección General de Recursos Materiales y Suministros, la cual quedó adscrita a la Oficialía Mayor de la Secretaría de Marina-Armada de México.

El 25 de diciembre de 1993 entró en vigor la Ley Orgánica de la Armada de México y el 27 de abril de 1994 el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina; estos ordenamientos contienen las modificaciones a la estructura orgánica de la Dependencia. De esta manera la Dirección General de Recursos Materiales y Suministros aparece por primera vez en el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

En abril de 2001 por Acuerdo del Alto Mando, con base en una política de austeridad y disciplina presupuestal se dio una nueva reestructuración administrativa, dividiéndose la mencionada Dirección General de Recursos Materiales y Suministros en dos Direcciones Generales Adjuntas: la Dirección General Adjunta de Abastecimiento y la Dirección General Adjunta Adquisiciones.

Posteriormente con fecha 2 de Junio de 2003, la Oficialía Mayor comunicó a la Dirección General Adjunta de Adquisiciones la autorización de su nueva estructura orgánica que entró en vigor a partir de esa fecha, quedando integrada por una Dirección General Adjunta, la Dirección de Compras, y por la Dirección de Servicios Aduanales, esta última integrada por 2 Subdirecciones y 5 Departamentos, asimismo la Dirección de Combustibles y un Departamento de Gestión y Control Administrativo.

La creación de la Dirección de Servicios Aduanales a partir del 1º de junio de 2003, se da en razón de que la Secretaría de Marina-Armada de México desde su inicios ha requerido de diversos insumos, materiales y equipos de origen extranjero para mantener su capacidad de construir y operar buques, aeronaves y armamento; así mismo, para dar cumplimiento a actividades relacionadas con la seguridad nacional. La mayoría de estos materiales son clasificados y en virtud

de sus características de uso exclusivo de la Armada de México, en este trabajo de tesis no estamos en condiciones de señalar específicamente cuales son esos materiales.

Un mundo en constante cambio exige una Armada dinámica y preparada para neutralizar amenazas, riesgos y nuevos desafíos internacionales como el terrorismo y el narcotráfico, estas tareas le han sido encomendadas a la Secretaria de Marina por el Ejecutivo Federal con la intención de proteger los intereses de México en todas las áreas marítimas y espacio aéreo, principalmente las consideradas como estratégicas.

En virtud de la modernización e innovación que reclama actualmente esta Dependencia fue imperante la creación de la Dirección de Servicios Aduanales, debido a que las mercancías requeridas por esta Secretaria deben ser tratadas de manera especial y cuidadosa.

Durante un largo período de tiempo la dependencia realizaba los trámites inherentes a la importación de insumos, materiales y equipo a través de diversas agencias aduanales, siendo coordinada esta actividad por la Dirección General de Recursos Materiales y Suministros, la cual era la encargada de realizar las adquisiciones e importaciones que la Armada de México requería. Sin embargo, a partir del 1º de junio del 2003 la Dirección de Servicios Aduanales es la encargada de realizar todos los tramites y gestiones relativos a la importación y despacho de todas las mercancías de origen extranjero adquiridas por la Secretaria de Marina, cabe mencionar que la Armada de México cuenta actualmente con su propia Patente Aduanal y Apoderado Aduanal que le permiten estar en condiciones de realizar de forma autónoma sus actividades de importaciones y exportaciones.

La Dirección de Servicios Aduanales, es una Unidad Administrativa que depende directamente de Dirección General Adjunta de Adquisiciones, la cuál a su vez esta sujeta a la Oficialia Mayor de la Secretaria de Marina-Armada de México,

y está conformada por la Subdirección de Integración Aduanal la cual a su vez esta integrada por los Departamentos de Clasificación Arancelaria, de Validación de Pedimentos, de Verificación del Despacho Aduanal; por otro lado la Subdirección de Control y Logística esta integrada por los Departamentos de Logística Internacional y Contabilidad Aduanera, como se puede observar esta Dirección fue creada con base a las necesidades objetivas vinculadas principalmente con la seguridad nacional.

A continuación se muestra el organigrama de la Dirección de Servicios Aduanales.



Diagrama 1.

** Elaboración propia con datos del Manual de Organización de la Dirección General Adjunta de Adquisiciones*

■ **ACTIVIDADES E IMPORTANCIA DE LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES.**

La Dirección de Servicios Aduanales se encarga de llevar a cabo la importación y exportación de las diversas mercancías adquiridas por la dependencia en el extranjero; una de las facultades de esta Dirección es la supervisión y ejecución de todos los procedimientos implícitos al despacho aduanal que van desde la correcta clasificación arancelaria, la cual consiste en determinar la fracción que le corresponde a determinada mercancía, con la finalidad de establecer los impuestos a pagar; hasta la elaboración del Pedimento de Importación y Exportación, el cual es el documento oficial que ampara la entrada o salida de mercancías del país y en el que se manifiestan los datos del importador o exportador, del proveedor, así mismo la descripción detallada de las mercancías, el valor en cantidades de la mercancía, su origen, el arancel, así como el régimen al que se destinará la mercancía, el nombre y número de patente del agente aduanal, se indica la aduana por la que se tramitará el despacho, entre otros. También forma parte de las actividades de esta Dirección la elaboración y gestión de los Permisos Previos de Importación y Exportación, es decir, la licencia o autorización otorgada por la Secretaría de Economía al sector público y privado para que estén en condiciones que les permitan importar o exportar legalmente las mercancías sujetas a dicho requisito¹³¹; Así mismo, se efectúan en esta Dirección todas las diligencias inherentes a los tramites para retirar de los almacenes fiscales y fiscalizados de las diversas aduanas del país las mercancías y efectos propiedad de la Secretaría de Marina; presentándolos en el sistema automatizado para su despacho aduanal. Es parte fundamental de las actividades de la

¹³¹ **El Permiso Previo de Importación o Exportación** :es un instrumento utilizado por la Secretaría de Economía para la importación o exportación de bienes sensibles, cuyo objeto es proteger la industria nacional, sostener la seguridad nacional y la salud de la población, así como controlar la explotación de los recursos naturales y preservar la flora y fauna. Es un instrumento de control, a través del cual la Secretaría de Economía regula las importaciones y exportaciones de productos con el objeto de regular la entrada de productos usados, de desecho o que carezcan de mercado sustancial en su país de origen que pudieran distorsionar el mercado nacional; mejorar la competitividad de las cadenas productivas para evitar distorsiones en el mercado; así como cumplir con lo establecido en Convenios o Acuerdos Comerciales Internacionales. El permiso previo de importación o exportación es la licencia o autorización para que los sectores público y privado puedan importar o exportar legalmente mercancías que están sujetas a dicho requisito por parte de la Secretaría de Economía.

Dirección de Servicios Aduanales implementar la logística de transportación de las mercancías a bordo de vehículos propiedad de la Armada de México a los almacenes generales también propiedad de esta Dependencia para su posterior distribución a las diferentes zonas, sectores navales, unidades de superficie y aeronaves ubicadas en todo el país.

En síntesis, es tarea de la Dirección de Servicios Aduanales supervisar el despacho aduanal¹³², para que se realice todo procedimiento con apego a las obligaciones establecidas en la Ley Aduanera y gestionar la importación de mercancías de origen extranjero, adquiridas por la Dependencia, tales como buques, aeronaves, material clasificado (armamento sus partes y refacciones), para dar cumplimiento en lo establecido en los artículos 1 y 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, en donde se establece el empleo del Poder Naval Militar de la Federación para la seguridad interior y defensa exterior del país.

Con la intención de esquematizar las funciones antes mencionadas, a continuación se muestran a través de los siguientes diagramas las actividades de las dos subdirecciones y cinco departamentos que conforman a la Dirección de Servicios Aduanales.

¹³² Ver Art. 35 de la Ley Aduanera Vigente.

DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES SUBDIRECCIÓN DE INTEGRACIÓN ADUANAL



Diagrama 2.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

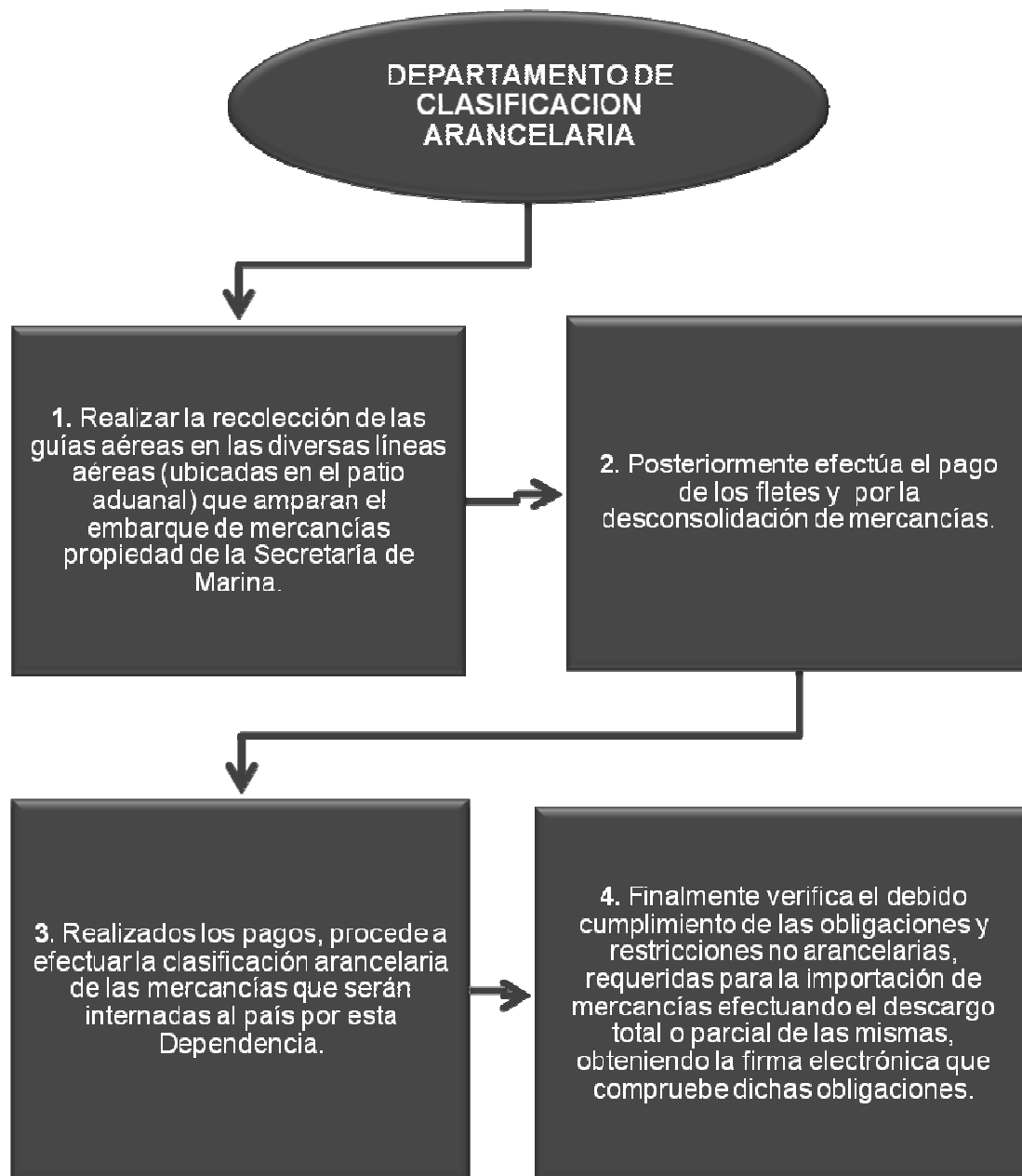


Diagrama 3.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

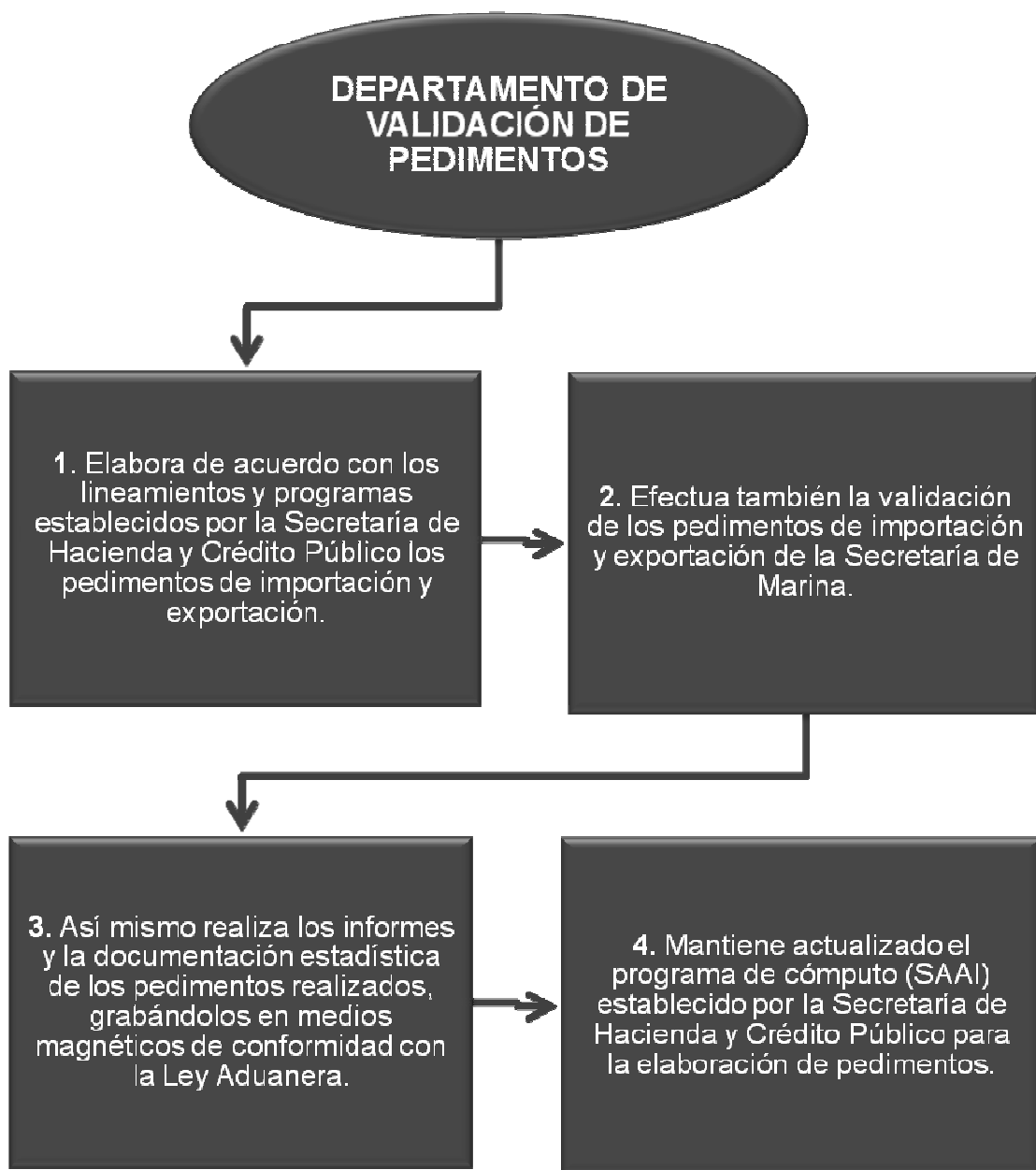


Diagrama 4.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

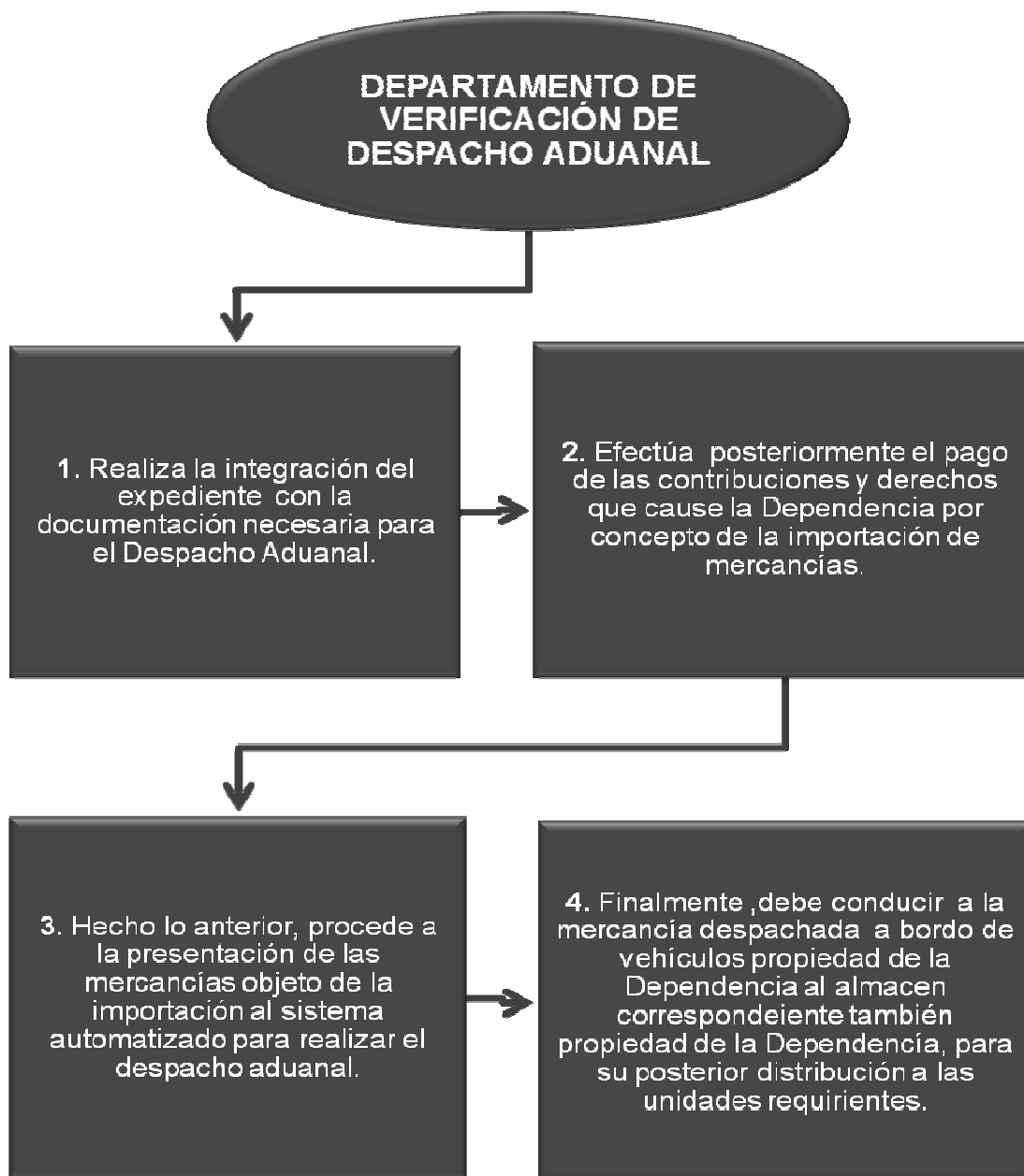


Diagrama 5

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

Como se muestra en el diagrama número 1, la Subdirección de Integración Aduanal esta conformada por el Departamento de Clasificación Arancelaria, el

Departamento de Validación de Pedimentos y el Departamento de Verificación del Despacho Aduanal; en conjunto éstas unidades administrativas realizan actividades tales como la clasificación arancelaria de las mercancías propiedad de la Dependencia como parte esencial del proceso de importación a efecto de conocer el pago de los aranceles que habrán de declararse en el pedimento de importación los tramites para retirar de los almacenes fiscales de las diversas aduanas del país las mercancías de la Dependencia, presentándolos al sistema automatizado para su desaduanamiento; así mismo se elaboran en ésta Subdirección de Integración Aduanal los permisos previos de importación y exportación que la Secretaria de Marina requiera.

La importancia de las actividades que se llevan acabo de la Subdirección de Integración Aduanal reside básicamente en su capacidad para controlar la recolección de las facturas comerciales y los documentos de embarque que amparan a las mercancías adquiridas por esta Secretaria, tales como las guías aéreas y los conocimientos de embarque; así mismo, los contratos y demás documentación necesaria e indispensable para efectuar los procedimientos relativos al despacho, es decir, a la internación de las mercancías; es aquí donde se realiza la integración de la documentación, se concentran los expedientes, e inician y concluyen las gestiones concernientes a la operación aduanera; se observa también la exacta validación de los pedimentos de importación y exportación, y vigila que se cumpla con las regulaciones y restricciones no arancelarias.

DIRECCIÓN DE SERVICIOS ADUANALES SUBDIRECCIÓN DE CONTROL Y LOGÍSTICA

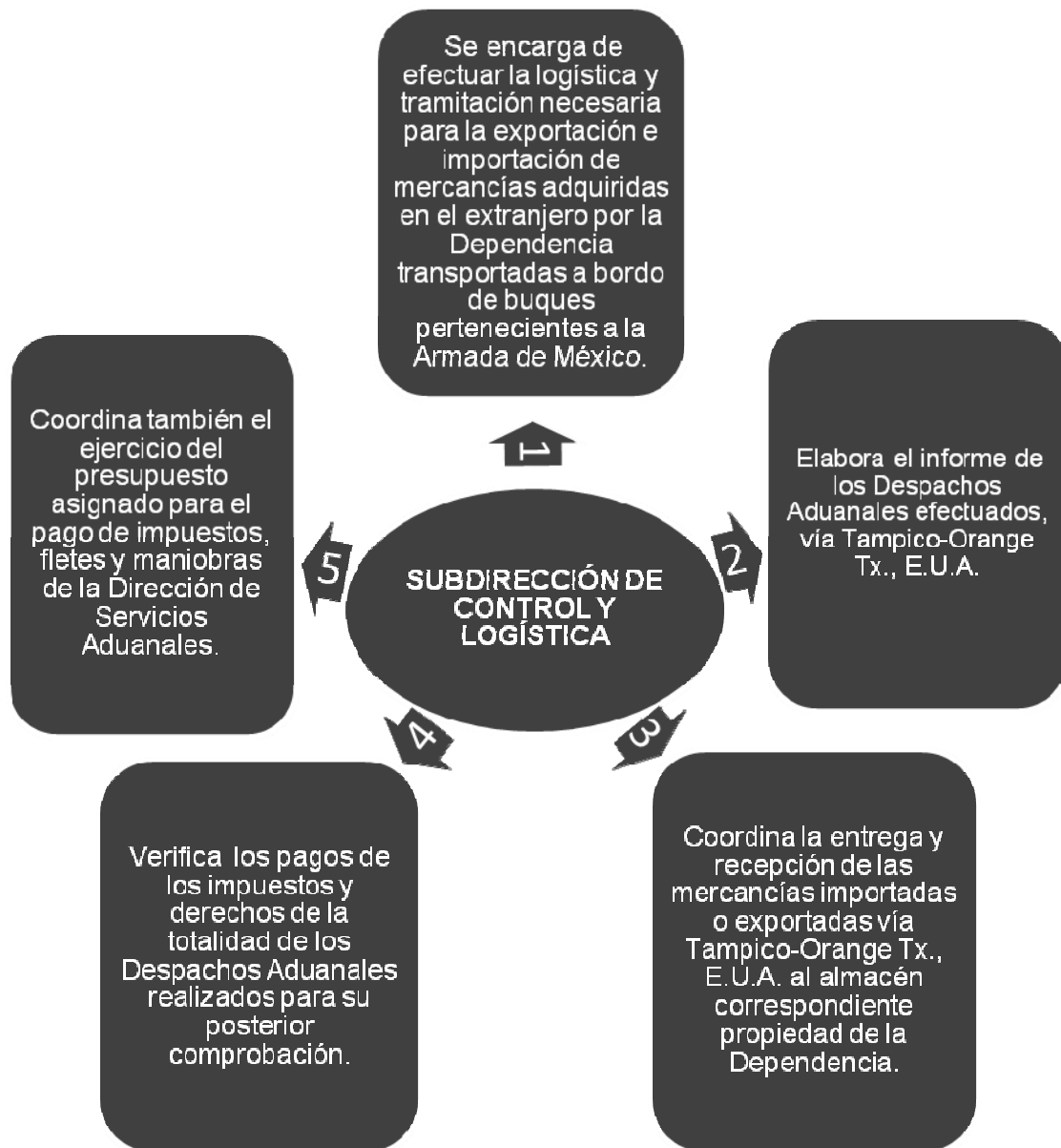


Diagrama 6.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.



Diagrama 7.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

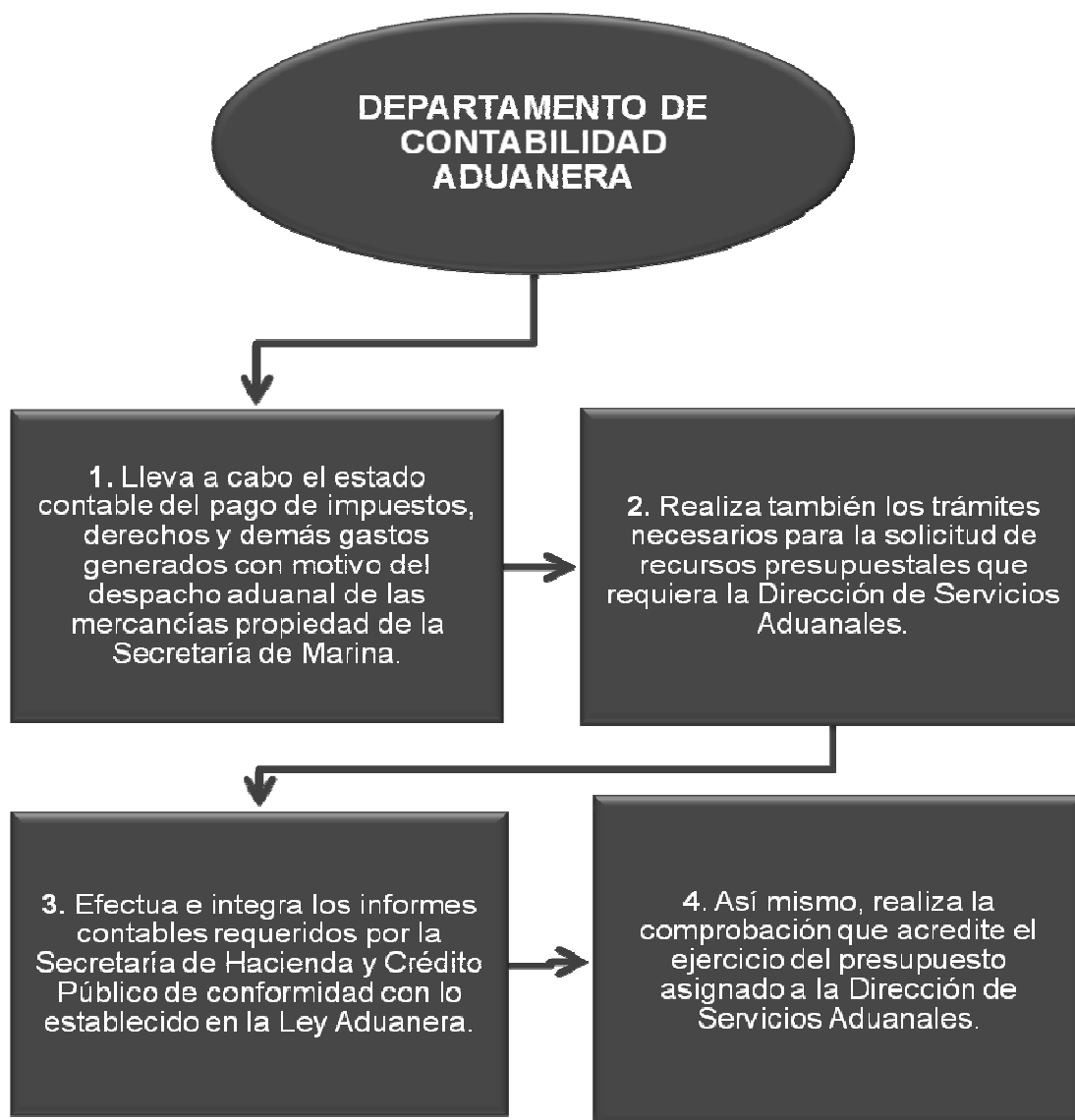


Diagrama 8.

*Elaboración propia con datos del Procedimiento Sistemático Operativo de la Dirección de Servicios Aduanales.

Continuando con esta exposición podemos observar en el diagrama número 1, que la Subdirección de Control y Logística, conformada por el Departamento de

Logística Internacional y el Departamento de Contabilidad Aduanera, cuyas actividades están relacionadas con las importaciones y exportaciones que la Secretaría de Marina-Armada de México realiza a través de sus instalaciones ubicadas en el Puerto de Orange, Texas en Estados Unidos, de éste modo las actividades de la Subdirección de Control y Logística y sus dos departamentos se extienden hasta las bodegas denominadas “TEXPAN, INC.” en Orange, Tx., E.U.A., propiedad de ésta Secretaría.

Las mercancías adquiridas por la Dependencia en el extranjero son recibidas en estas bodegas, se verifica que los “bultos o cajas” contengan los rótulos de identificación necesarios que constaten que su contenido y origen es el referido en el contrato de adquisición y que su embalaje sea el adecuado para su posterior transportación.

Una vez identificados los bienes se elabora el *manifiesto de carga*, el cual es enviado electrónicamente al Departamento de Logística Internacional, con sede en el Cuartel General en la Ciudad de México.

La Subdirección de Control y Logística se encarga de verificar el tráfico, almacenamiento y traslado de las mercancías “domesticas”¹³³ o en tránsito (in-bond)¹³⁴ que la Secretaría de Marina-Armada de México adquiere en el extranjero para su internación a territorio nacional, haciendo uso de Buques propiedad de la Dependencia. Así mismo, vigila el pago de las contribuciones, impuestos, derechos y demás gastos generados por la de administración de las bodegas en extranjero.

La importancia de las actividades que se llevan a cabo en la Subdirección de Control y Logística, deriva de los trámites de comercio internacional realizados por su personal,

¹³³ “Domesticas”, es un término utilizado para denominar a las mercancías propias de un país, en este caso se hace referencia a los bienes de origen estadounidense.

¹³⁴ **In-bond**, también llamados depósitos y almacenes aduaneros, son lugares determinados, bajo el control de la aduana de un país, donde se sitúan temporalmente mercancías importadas o destinadas a la exportación que no quedan sujetas al pago de impuestos de importación y tasas por servicios de aduana. Estos bienes están por lo general destinados a la venta en mercados internacionales o, bajo condiciones particulares, en el mercado nacional. Se trata de bienes en tránsito, que pueden ser totalmente exportados, reexportados o reexpedidos hacia otros países, así como de aquéllos destinados a zonas francas, puertos libres, almacenes de mercancías libres de impuestos y regiones de un país que están sometidas a regímenes aduaneros especiales.

inherentes a las importaciones y exportaciones realizadas por la Armada de México haciendo uso de instalaciones y unidades de superficie propiedad de la Secretaria de Marina que son de uso exclusivo. Lo anterior significa que los bienes de procedencia extranjera adquiridos por la Armada de México "vía Orange", son almacenados en las bodegas "Texpan, Inc.", por lo tanto la Dependencia queda exenta de pagar cuotas por almacenaje, maniobras, custodia y desconsolidación de la mercancía; de otra manera si se hiciera uso de los recintos o almacenes fiscales o fiscalizados de los patios de maniobras de las aduanas no estaría exenta de dichos pagos. Así mismo, no tiene que hacer uso de servicios externos de montacargas, vehículos e inclusive de personal ya que la Armada de México cuenta con toda la infraestructura necesaria en estas bodegas para funcionar y operar como un almacén, habilitado según los requerimientos para estar en condiciones óptimas para almacenar, importar o exportar sus propios bienes, pero lo realmente importante es que al realizar las maniobras en sus propias instalaciones, y con personal perteneciente a la Armada de México se garantiza la seguridad y la confidencialidad de los bienes adquiridos.

Como hemos observado el tema central de este capítulo es el relativo al estudio de la Dirección de Servicios Aduanales de la Secretaria de Marina Armada de México, mediante la cual la Dependencia realiza sus actividades de comercio internacional; lo anterior, se refiere a la adquisición de mercancías, insumos y materiales de origen extranjero necesarios para estar en condiciones de cumplir con la altísima responsabilidad que la nación le ha conferido.

Las importaciones que realiza la Secretaria de Marina Armada de México son requeridas por diversas áreas, en las diferentes regiones, zonas y sectores navales de todo el país, la complejidad e importancia de tales materiales y su internación al territorio nacional es muy meticuloso y estricto, en virtud de sus características e implicaciones, por lo que se requiere de personal muy especializado y comprometido con el interés de la nación; por tal motivo son necesarios los distintos procedimientos que realiza la Dirección de Servicios Aduanales.

Consideramos importante hacer alusión en éste apartado a un aspecto trascendental en materia de comercio exterior, el concerniente a las contribuciones, cuotas compensatorias y demás regulaciones y restricciones no arancelarias al comercio exterior,

a las que se refiere el Título Tercero de la Ley Aduanera¹³⁵ y el Título Cuarto de la Ley de Comercio Exterior¹³⁶.

Estos instrumentos legales determinan quienes están obligados y quienes están exentos del pago de impuestos al comercio exterior. Las personas físicas y morales que introduzcan mercancías a territorio nacional o las extraigan del mismo, la Federación, el Distrito Federal, estados y municipios, entidades de la Administración Pública Paraestatal, instituciones de beneficencia privada y sociedades cooperativas, todas éstas deberán pagar impuestos al comercio exterior, no obstante que conforme a otras leyes o decretos no causen impuestos federales o estén exentos de ellos.

En el caso particular que nos ocupa, la Secretaría de Marina-Armada de México, queda exenta del pago de impuestos al comercio exterior en virtud de lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley Aduanera en vigor, el cual señala que no pagaran impuestos al comercio exterior por la entrada o salida del territorio nacional las mercancías exentas conforme a las leyes de impuestos generales de importación y exportación y a los tratados internacionales, **así como las mercancías que se importen con objeto de destinarlas a finalidades de seguridad nacional o seguridad pública.**

Se ha mencionado en los párrafos que anteceden la importancia de las mercancías que la Secretaría de Marina importa a través de la Dirección de Servicios Aduanales, las cuales son de uso exclusivo de ésta Dependencia para salvaguardar la seguridad nacional y contribuir al mantenimiento de la seguridad pública, mediante la adquisición de diversas mercancías que le permitan dotar a las fuerzas armadas de un alto perfil militar para estar en condiciones de contrarrestar los nuevos retos y amenazas que plantea la nueva dinámica global.

¹³⁵ Ver artículos del 51 al 89 de la Ley Aduanera en vigor.

¹³⁶ Ver artículos del 12 al 27 de la Ley de Comercio Exterior en vigor.

CAPITULO III. LA SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO, UN CAMPO FÉRTIL PARA EL DESARROLLO PROFESIONAL DEL LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES.

Retomando lo ya expuesto en capítulos anteriores, la aduana tiene funciones que involucran diversos aspectos de la vida nacional de cualquier país, bien sea en las cuestiones de interés económico, en la aplicación de la política comercial, en el ejercicio de controles de carácter sanitario, así como la recaudación fiscal; la vigilancia y prevención del tráfico ilegal de mercancías y substancias prohibidas; siendo estas algunas de las más importantes funciones de la aduana.

De manera especial debemos mencionar el aspecto de la seguridad nacional que reviste un interés particular para el desarrollo de la presente investigación, debido a que la aduana es la puerta de entrada y salida de diversos productos, algunos de estos prohibidos por su naturaleza nociva, y que podrían ingresar a territorio nacional y servir a la delincuencia organizada o en el peor de los casos al terrorismo internacional.

Para continuar con la lógica del tema que nos ocupa debemos subrayar que si bien es cierto que la aduana en general funciona principalmente como un mecanismo de la política comercial del país, en el caso específico de la Dirección de Servicios Aduanales de la Secretaría de Marina-Armada de México, es un mecanismo para la aplicación de la política de seguridad nacional en el contexto de la política comercial, específicamente en lo relativo a la adquisición de equipo y materiales para la defensa nacional, haciendo uso del poder naval militar.

Para el cumplimiento de su misión y atribuciones la Armada de México concibe su estructura y medios necesarios en concordancia con la realidad que se vive hoy en día en el país y las nuevas amenazas a la seguridad de la nación, tales como el

terrorismo internacional, el narcotráfico, o la delincuencia internacional organizada; por lo tanto, la capacidad y nivel de sus medios están en función de su responsabilidad, para ofrecer una respuesta oportuna y efectiva a las necesidades que la nación demanda.

Uno de los retos que enfrenta la Secretaria de Marina en la actualidad, es lograr constituirse como una Armada capaz y competente, que además de combatir las amenazas tradicionales que atentan contra la nación, también enfrente con éxito las nuevas amenazas que propicia el mundo globalizado, como es el caso de epidemias como la reciente influenza N1H1, que son fenómenos que afectan la seguridad y la estabilidad del país, que incluso llegan a involucrar a varios países o regiones en el ámbito internacional.

Como respuesta a éstas demandas es necesario dotar a las fuerzas armadas de un alto perfil militar, en aras de preservar la seguridad e integridad del territorio nacional, para ello se requiere de la continua modernización de los equipos para estar en condiciones de enfrentar la dinámica actual, de igual manera es necesario que su personal se encuentre en permanente adiestramiento y que cuente con el equipo adecuado, mediante al adquisición de tecnología de vanguardia, es decir unidades de superficie como buques, corbetas, fragatas, lanchas interceptoras; aeronaves militares, armamento y material clasificado en general, con la finalidad de dar cumplimiento a la alta misión encomendada a esta Secretaria de Marina por el Estado Mexicano.

En este sentido la labor que se realiza en la Dirección de Servicios Aduanales de la Secretaria de Marina de la Armada de México, resulta de singular importancia para el egresado de la carrera de Relaciones Internacionales, que al igual que otras áreas de esta institución también son espacios para el desarrollo de las actividades del internacionalista; por tal motivo consideramos que para poder hablar de un campo fértil es necesario hacer referencia a aquellos espacios que integran esa gama de posibilidades para el desempeño profesional no sólo del

internacionalista sino incluso de otros especialistas de diversas disciplinas como el derecho, la economía, la administración, contaduría, ingeniería, arquitectura, etc.

Retomando el planteamiento central de esta tesis debemos señalar que el internacionalista a lo largo de su formación adquiere conocimientos en torno a la problemática nacional e internacional de manera integral, a través del estudio de la realidad desde la perspectiva histórica en el ámbito político, económico y social, en la dialéctica de un mundo globalizado; lo cual redundará en la adquisición de aptitudes y habilidades que le permiten abordar los fenómenos y procesos internacionales actuales, analizarlos, explicarlos y proponer soluciones o alternativas adecuadas a los problemas que de ellos surjan.

Respecto a la participación de los egresados de la licenciatura en Relaciones Internacionales en la Armada de México, debemos señalar que las actividades que realiza esta Institución no son ajenas para el internacionalista, no obstante por desconocimiento se piensa que la Secretaría de Marina-Armada de México únicamente se ocupa de asuntos relacionados con el ámbito militar; sin embargo a través de mi desempeño como integrante civil de la Secretaría de Marina y principalmente como especialista en Relaciones Internacionales, considero que éste es un espacio que aún no ha sido explorado suficientemente, mismo que posee carácter interdisciplinario para el ejercicio y aplicación de los conocimientos adquiridos en la carrera, de igual manera es muy significativo y atinado que ésta Institución brinde la oportunidad a universitarios, que sin tener formación militar aporten y se retroalimenten a través de sus actividades en el ejercicio de una profesión al servicio de los altos intereses de la nación.

El contenido de los siguientes subcapítulos tiene como finalidad presentar una panorámica general de la Armada de México, que permita apreciar el contexto en el que se desarrollan las actividades de importación y exportación que realiza esta Secretaría.

3.1. BREVE SEMBLANZA DE LA SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO Y SUS ACCIONES PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD NACIONAL

El presente apartado tiene como finalidad incluir en éste trabajo de investigación una breve semblanza de la institución que permita al lector tener una noción general de cómo surge, evoluciona y cuáles son las funciones y atribuciones de la Armada de México, para estar en posibilidades de explicar su vinculación con las actividades profesionales del egresado de Relaciones Internacionales.

Como primer antecedente, se considera que la Armada de México tiene sus orígenes en la actividad marítima que los pueblos nativos practicaron de forma incipiente, y de manera más clara en la cultura marítima heredada de España, en la cual convergen y se sincretizan las prácticas y conocimientos marítimos de egipcios, fenicios, griegos, romanos, cartagineses, árabes y judíos. Los marinos españoles diestros en la navegación realizaron expediciones en las que recorrieron las costas de África hasta el Cabo de Buena Esperanza y llegando a Asia e India; sus conocimientos y experiencias los llevaron finalmente a atravesar el Océano Atlántico para llegar a las costas del continente Americano.

Antes de 1521 el territorio mexicano se encontraba ocupado por pueblos política y culturalmente diferentes, algunos muy poderosos como los aztecas, que se establecieron en el altiplano a varios cientos de kilómetros de las costas, muy lejos del mar y separados de los litorales; su posición predominante les permitió ejercer imperio sobre algunos pueblos ribereños que tenían que rendirles tributo. En este contexto, los pueblos rivereños practicaban la navegación marítima y fluvial para pescar y comerciar como parte de sus actividades económicas y productivas cotidianas, pero también con el propósito de reunir la cuota impuesta por el imperio azteca; respecto a la navegación marítima militar, en realidad no se cuenta con ningún vestigio o referencia que mencione el empleo militar de

embarcaciones, sin embargo, podríamos pensar que algunos pueblos pudieron haber construido y utilizado embarcaciones para transportar guerreros hacia algún área de combate y declarar la guerra a otro pueblo para conquistarlo, someterlo y ampliar su dominio y poder.¹³⁷

En éste mismo orden de ideas, al emprenderse la conquista, una de las primeras actividades industriales que pusieron en marcha los españoles en la Nueva España fue la construcción naval, puesto que de inmediato requirieron buques para continuar con sus ulteriores empresas de descubrimiento y conquista en las costas del Océano Pacífico.

Durante el periodo de la lucha armada independentista, por el propio estado de efervescencia en el que se encontraba nuestro país, fue difícil pensar en la construcción naval debido a la inestabilidad que se vivía en México, los puertos pasaban con frecuencia del control realista al insurgente y viceversa. Una vez lograda la Independencia, se planteo la necesidad de emprender la construcción naval para fortalecer a la Armada de México, y así garantizar la libertad recién obtenida y también para promover el desarrollo comercial.¹³⁸

Posteriormente la agitada vida política que prevaleció en México durante la época Revolucionaria, obstaculizó la formación de una flota y también obstaculizó que se emprendiera la construcción naval, pese a su evidente necesidad el haber estado nuestro país desprovisto de una marina propia lo situó en una posición muy vulnerable militar y económicamente.

En realidad los primeros esfuerzos formales para emprender la industria de fabricación de barcos en México se dan en el periodo posrevolucionario, encaminados estos esfuerzos a la preparación de mano de obra calificada, pero con descuido en la capacitación de técnicos profesionales y en la creación de tecnología propia, que permitieran el desarrollo de una industria naval acorde con

¹³⁷ Raziél García Arroyo. *Las Construcciones Navales en México*, pág. 8.

¹³⁸ *Ibid.*, pág. 14.

proyección y proporciones que el país requería como una parte integral del desarrollo económico y comercial de nuestro país.¹³⁹

Podemos decir que a lo largo de su historia, la Armada de México ha buscado constantemente desarrollarse y modernizarse para estar a la altura de las circunstancias, retos y amenazas que se generan en nuestro país y en el mundo entero.

Actualmente han sido ineludibles los cambios en las estructuras que cada país ha experimentado, propiciados por el fenómeno de la globalización, por tal motivo México y sus instituciones, sin quedar exenta la Secretaria de Marina-Armada de México ha tenido que modificar su organización y su forma de actuar, tenido que evolucionar y modernizarse con la finalidad imperiosa de alcanzar los objetivos nacionales de seguridad nacional asignados por el Estado Mexicano a la Armada de México, los cuales están estrechamente vinculados al bienestar, desarrollo económico y comercial de la población, la estabilidad política y social, y por supuesto a la salvaguarda de los mares y espacio aéreo de nuestro país, haciendo uso del poder naval militar, llevando a cabo de esta manera la defensa de la soberanía del territorio marítimo nacional, sin olvidar que por mandato constitucional en caso de ser necesario se desplegaran fuerzas de manera rápida y decisiva a cualquier lugar del país.¹⁴⁰ Por lo anterior resulta de nuestro interés observar el papel que juega la Armada de México en el contexto de la seguridad nacional.

Es importante definir qué es la seguridad nacional, cuestión que nos ocupa en este apartado; al respecto el Doctor José Thiago Cintra, profesor e investigador del Centro de Estudios de Asia y África del Colegio de México, dice que “la seguridad es una necesidad de la persona y de los grupos humanos, así como un derecho inalienable del hombre y de las naciones; bajo cualquier ángulo tiene un

¹³⁹ *Ibid.*, pág. 15.

¹⁴⁰ *Libro de Políticas de la Armada de México*, Enero 2004, pág. 7.

valor relevante, ya sea desde el punto de vista religioso, filosófico, antropológico, sociológico, jurídico, político, económico o militar.¹⁴¹

De éste modo podemos entender que desde cualquier perspectiva que sea conceptuada la seguridad, ésta tiene una relación con la garantía, protección o tranquilidad ante amenazas o acciones adversas a los individuos, a las instituciones o a los bienes esenciales ya existentes o pretendidos.

En lo que concierne al uso y aplicación del poder militar para dar cumplimiento a los objetivos nacionales relativos a la seguridad y defensa nacional de nuestro territorio conferidos a la Secretaria de Marina por el Estado Mexicano; encontramos el sustento para su uso y aplicación en el siguiente argumento: “la expresión militar del poder nacional es el conjunto de medios predominantemente militares a disposición de la nación que bajo la dirección del Estado y por vía de la coacción y disuasión contribuyen a la conquista y mantenimiento de los objetivos nacionales de seguridad nacional”.¹⁴²

Desde una perspectiva tradicionalista del empleo del poder militar para garantizar la seguridad nacional, podemos aseverar que el Estado relaciona su seguridad con su capacidad militar, en éste sentido, cabe destacar que México concibe a sus fuerzas armadas como parte estructural del desarrollo de sus políticas de seguridad, y precisamente por esa razón son parte importante para el desarrollo integral del país.

El Estado Mexicano confiere el cuidado y salvaguarda de la seguridad nacional a las fuerzas armadas, las cuales son las encargadas de de garantizar la paz interior y exterior del país, lo anterior se refiere específicamente a la responsabilidad de controlar la estabilidad y la armonía al interior del país y para la defensa exterior de la soberanía y mantenimiento de la independencia de México.

¹⁴¹ José Thiago Cintra. *Seguridad Nacional, Poder Nacional y Desarrollo*, pág. 40

¹⁴² *Ibid.*, pág. 28

Sabemos que los principios ideológicos de México no le permiten enfrentarse en una guerra armada, sin embargo esto no debe ser motivo para que las fuerzas armadas pierdan importancia, sino al contrario, que continúen modernizándose y participando activamente en la defensa nacional, ahora contra nuevas entidades que atentan contra el bienestar y seguridad de la población, hoy en día las instituciones armadas libran una guerra contra el terrorismo, el narcotráfico y la delincuencia organizada, que ineludiblemente violentan la seguridad nacional e internacional.

En lo que concierne a la Secretaria de Marina-Armada de México, ésta Dependencia para lograr la consecución de sus objetivos generales ha redefinido sus políticas internas con la finalidad de proporcionar los criterios y principios a partir de los cuales la Institución ha estructurado, coordinado y armonizado sus esfuerzos con el propósito de hacer frente a los retos nacionales e internacionales que enfrenta México en la actualidad, para lo cual ha instrumentado una política de apertura permitiendo la inclusión de personal civil profesional en diversas disciplinas, implementando de este modo estrategias y líneas de acción con una visión interdisciplinaria que le permita transformar y enriquecer sus acciones, propiciando de esta manera la participación de egresados universitarios en tan importante tarea.

Continuando con esta semblanza conviene señalar las bases jurídicas que sustentan la existencia de esta Secretaria de Estado.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Orgánica de la Armada de México precisan en forma concreta las atribuciones y la misión de la Secretaría de Marina-Armada de México, así mismo definen en términos legales las facultades conferidas a esta Institución para el logro de los objetivos nacionales relacionados con la seguridad nacional.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

En su artículo 73, fracciones XIII y XIV, dispone “que el Congreso tiene facultad para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra; para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales, y para reglamentar su organización y servicio”.¹⁴³

Del mismo modo, el artículo 89 constitucional establece la facultad del Poder Ejecutivo en las fracciones IV, V, VI y VIII para “nombrar con aprobación del Senado, a los Coroneles y demás oficiales superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales con arreglo a las leyes; y disponer de la totalidad de la Fuerza Armada permanente, es decir, del ejército terrestre, de la Marina de Guerra y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación y declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previa ley del Congreso de la Unión”.¹⁴⁴

Como se puede apreciar nuestra Carta Magna ordena y dispone el rango de importancia para esta Institución, confiriéndole facultades exclusivas al Ejecutivo, en concordancia con otras facultades, vinculadas, al Senado de la República, mismas que para su ejecución deberán acogerse a una ley reglamentaria, en este caso *La Ley Orgánica de la Armada de México*, la cual establece que:

Artículo 1.- La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país.

Artículo 2.- Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes¹⁴⁵:

- I. Organizar, adiestrar, alistar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión y ejercicio de sus funciones.

¹⁴³ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

¹⁴⁴ *Idem.*

¹⁴⁵ Página Oficial de la Secretaría de Marina: www.semar.gob.mx/jurídico/org_armada.htm

- II. Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano.
- III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva.
- IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando Supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos.
- V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene.
- VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su área de jurisdicción y donde el Mando Supremo lo ordene.
- VII. Auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia; aplicando los planes institucionales de protección civil, en coordinación con otras autoridades
- VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales.
- IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable.
- X. Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en

colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras, o en coordinación con dependencias del Ejecutivo.

- XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias del Ejecutivo, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.
- XII. Fomentar y participar con las autoridades civiles en actividades socio-culturales y cívicas en aspectos relacionados con el medio marítimo.
- XIII. Realizar levantamientos topográficos de los mares y costas nacionales y publicar la cartografía náutica, así como la información necesaria para la seguridad de la navegación; y participar y fomentar toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional.
- XIV. Administrar y fomentar la educación naval en el país.

Artículo 3.- La Armada de México ejecutará sus atribuciones por sí o conjuntamente con el Ejército y Fuerza Aérea o en coadyuvancia con las dependencias del Ejecutivo Federal, cuando lo ordene el Mando Supremo o cuando las circunstancias así lo requieran.

Como se puede apreciar en los artículos y fracciones anteriores de la *Ley Orgánica de la Armada de México*, en los cuales se señalan una serie de actividades estableciendo por un lado los fines y atribuciones de esta Institución armada y por el otro se hace alusión a su participación de manera integral en la vida nacional, así como su importante papel en la consecución de los intereses nacionales como parte de los objetivos de la seguridad nacional, coadyuvando al mantenimiento del orden constitucional; en éste sentido se destaca también su tarea en la protección del territorio y de los recursos naturales, tarea fundamental para garantizar el desarrollo sustentable del país; así mismo vemos que una más de sus atribuciones es vigilar y proteger el tráfico marítimo interviniendo de esta manera a la seguridad interior y exterior del país disuadiendo ilícitos como el tráfico ilegal de personas y el narcotráfico; de importante implicación en la

seguridad nacional es la protección de instalaciones estratégicas para el desarrollo del país, así como promover la educación naval enmarcada en el contexto de la seguridad nacional incluyendo cuestiones de principal importancia como son la investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica, protección de los recursos marítimos, la prevención y control de la contaminación marítima, temas que proporcionan valiosa información a la inteligencia naval, la cual es determinante en el análisis de situaciones y en la toma de decisiones, importantes inherentes a la seguridad nacional de México.

La Secretaría de Marina desempeña una gran diversidad de actividades que en la lógica de los planteamientos de esta tesis demuestran que efectivamente nos encontramos frente a un terreno amplísimo y multidisciplinario donde el internacionalista junto con otros profesionales tiene la oportunidad de aplicar sus conocimientos.

Con base en lo anterior debemos señalar que la Secretaría de Marina-Armada de México da cumplimiento a sus atribuciones, misión y actividades en coordinación con otras Secretarías de Estado e instituciones nacionales y extranjeras, también participa en los convenios, convenciones y tratados internacionales de los que nuestro país es parte y tienen relación con el mar y las actividades marítimas, tales como la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar; el Convenio Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; el Código de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), así como la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), todos estos son instrumentos inherentes a las actividades del internacionalista que como se puede ver se robustece el planteamiento de que efectivamente las actividades que realiza la Armada de México no son ajenas a nuestra especialidad.

Para enfrentar las circunstancias del mundo globalizado, hoy en día la Armada de México ha planteado sus nuevas acciones a realizar mediante un Programa Institucional de Desarrollo, en el cual se instrumentan las acciones operativas para el mantenimiento del Estado de Derecho, la integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales en la mar, con el fin de lograr una transformación integral de la Institución y responder con efectividad a las necesidades que el desarrollo del Poder Marítimo Nacional demanda.¹⁴⁶

Para ello, se estableció como visión institucional *“Ser una Armada de respuesta efectiva, acorde con el desarrollo del país, que cumpla en términos eficientes y eficaces las demandas que la nación hace a los hombres de mar, garantizado la soberanía, independencia y la integridad territorial, que propicie el desarrollo sostenido y sustentable del poder marítimo nacional”*¹⁴⁷.

Así mismo, la Armada de México estableció como meta institucional *“Lograr que cualquier persona que realice actividades marítimas en aguas nacionales, tenga la certeza que la Secretaría de Marina-Armada de México vigila el cumplimiento de las leyes del Estado Mexicano en la mar, en respuesta a la seguridad que la sociedad demanda”*¹⁴⁸.

Los anteriores planteamientos enfatizan la trascendencia de las actividades de esta Institución armada, lo cual nos da la oportunidad de señalar que la nueva coyuntura de la globalización en el orden mundial plantea retos y desafíos que han determinado la necesidad de emplear medios modernos para enfrentarlos; de acuerdo con el nivel de amenaza que representan para el Estado Mexicano ha sido necesario generar un importante y ambicioso proyecto de modernización que va desde la de adquisición, diseño, fabricación, importación y exportación de material bélico de uso exclusivo para la Dependencia, hasta la construcción y adquisición de unidades de superficie, es decir, buques, y otras embarcaciones

¹⁴⁶ *Ibid.*, pág. 32

¹⁴⁷ SEMAR. *Programa Institucional de Desarrollo 2001-2006*, pág. 19.

¹⁴⁸ *Idem.*

menores como corbetas, fragatas, patrullas oceánicas, lanchas interceptoras; así como aeronaves para fortalecer la capacidad de patrullaje en el espacio aéreo de las áreas marítimas del país; así también crear, equipar y adiestrar unidades de Infantería de Marina y de personal en general para fortalecer la capacidad de vigilancia en las costas nacionales.¹⁴⁹

En los últimos años la Armada de México ha tenido una participación más activa en lo que respecta a las operaciones contra el narcotráfico, se han decomisado grandes cantidades de drogas como cocaína, marihuana y heroína, entre otros psicotrópicos, evitando de esta manera las graves consecuencias que el consumo de estas sustancias provocaría a la población, alterando el orden social y económico del país, y siguiendo directrices internacionales en materia de combate al narcotráfico ha contribuido en la detención de delincuentes nacionales y extranjeros, relacionados con esta clase de delitos, poniéndolas a disposición de las autoridades correspondientes.¹⁵⁰

En cuanto a la pesca ilegal, es también un ilícito importante que hay que erradicar, ya que afecta en gran medida a los pescadores mexicanos y a la economía nacional. Por otra parte, en operaciones de vigilancia realizadas por personal naval en las fronteras Norte y Sur se han asegurado a indocumentados que han ingresado ilegalmente al país, procedentes principalmente de Guatemala, Honduras, El Salvador, Colombia, Nicaragua, Ecuador y Brasil.

Es importante hacer referencia al “Programa Sectorial de Marina 2007-2012”, en el que se plantea la proyección, propuesta por Ejecutivo en ejercicio de sus facultades, para esta Institución que deberá alcanzarse en el año 2025, mediante la cual se espera que nuestro país posea una Armada con *“Un Poder Naval que garantice la defensa y seguridad del interés vital de la nación, de la soberanía, de la independencia y la integridad territorial incluyendo el espacio aéreo, el subsuelo y los recursos naturales de las aguas marítimas jurisdiccionales, enfrentando los*

¹⁴⁹ SEMAR. *Retos y Desafíos 2006*, pág. 36.

¹⁵⁰ Programa Sectorial de MARINA 2007-2012, página oficial de la Secretaría de Marina: www.semar.gob.mx

*riesgos y amenazas utilizando todas las capacidades disponibles y oportunidades que se presenten*¹⁵¹

Derivado de lo anterior, en términos de prospectiva, el futuro esperado para la Secretaría de Marina está enmarcado en un ámbito de poder y libertad, por ello la visión de la Armada a largo plazo es la forma eficaz de continuar el tránsito hacia el cambio con respuestas flexibles y participativas que consoliden el proyecto planteado.

Finalmente, podemos decir que para dar cumplimiento a los objetivos de seguridad nacional y desarrollo marítimo de nuestro país es imprescindible el empleo del poder naval militar; para conseguirlo se requiere de la aplicación de estrategias de largo plazo, que armonicen los esfuerzos realizados por la Secretaría de Marina-Armada de México, tarea tan importante en la que sostenemos que el egresado de Relaciones Internacionales debe participar, teniendo presente que la formación obtenida en la Universidad debe servir para alcanzar estos altos objetivos.

¹⁵¹ *Idem.*

3.2 ÁREAS DE VINCULACIÓN PROFESIONAL DEL LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES EN LA SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO.

En los capítulos que anteceden la presente investigación nos hemos ocupado de la presentación del sistema aduanal mexicano, destacando su evolución e importancia desde sus antecedentes más remotos hasta nuestros días.

La aduana como parte integral del proceso de control del comercio exterior es uno de los innumerables y posibles puntos de contacto de la actividad profesional del internacionalista. Como es bien sabido una de las principales actividades en donde el egresado de la carrera de Relaciones Internacionales encuentra un campo para el ejercicio profesional es el comercio exterior, sin embargo éste espacio también es ocupado por otros profesionales; entre ellos encontramos abogados, economistas, contadores, administradores, etc.

En éste sentido al delimitar el tema de este trabajo consideramos que también deberíamos de hacer referencia a otros ámbitos de ese espacio fértil para el desarrollo de las actividades del internacionalista, por tal motivo en el caso específico que nos ocupa en esta tesis, el cual se refiere a las actividades que puede realizar el Internacionalista en la Secretaria de Marina y atendiendo la hipótesis central de este trabajo, a continuación mencionaremos las áreas en las que puede participar exitosamente el egresado de Relaciones Internacionales en esta dependencia.

⌘ OFICINA DEL C. ALMIRANTE SECRETARIO DE MARINA

La oficina de la Secretaria de Marina para dar debido cumplimiento a los asuntos de su competencia se auxilia del Subsecretario de Marina, del Oficial Mayor, del Inspector y Contralor General de Marina y del Jefe del Estado Mayor General de la Armada; así también el C. Almirante Secretario de Marina es apoyado por las diversas direcciones y unidades que componen las oficinas mencionadas; de igual manera las Fuerzas, Regiones, Zonas y Sectores auxilian al Secretario de Marina en el despliegue territorial de la Armada de México, oficinas todas ellas que constituyen lo que en esta tesis hemos denominado campo fértil para el egresado de la carrera de Relaciones Internacionales.

En virtud de lo anterior consideramos importante mencionar las facultades del Secretario de Marina, ya que precisamente en función de sus atribuciones se encuentra organizada toda la Dependencia, de esta manera daremos pie a la presentación de aquellos espacios específicos donde consideramos que efectivamente existen vínculos para el desarrollo de actividades de carácter internacional.

FACULTADES DEL SECRETARIO DE MARINA¹⁵²

- I. Ejercer el Alto Mando de la Armada de México y administrar el poder naval de la Federación, determinando y dirigiendo la doctrina, política y estrategia naval militar, para la seguridad interior y la defensa exterior del país, así como coadyuvar con el desarrollo marítimo nacional;
- II. Someter al acuerdo del Presidente de la República los asuntos encomendados a la Secretaría, así como desempeñar las comisiones y

¹⁵² Secretaria de Marina. *Manual de Organización de la Oficina del C. Almirante Secretario*, pág. 7-8.

funciones específicas que el Mando Supremo le confiera, manteniéndolo informado sobre el desarrollo de las mismas;

- III. Representar al Presidente de la República en los juicios constitucionales, en los términos de los artículos 19 de la Ley de Amparo y 14 de Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como en las controversias constitucionales y acciones de inconstitucionalidad a que se refiere el artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y su Ley Reglamentaria, en los casos en que lo determine el titular del Ejecutivo Federal, pudiendo ser suplido de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento;
- IV. Someter a la aprobación del Presidente de la República, la organización de los mandos jurisdiccionales, en los términos que marque la legislación correspondiente;
- V. Someter a la consideración del Presidente de la República la designación y remoción de los funcionarios de la Dependencia, cuyo nombramiento sea de la competencia del Mando Supremo, así como nombrar a los directores generales y titulares de los distintos mandos de la Armada de México;
- VI. Someter a la consideración del Presidente de la República las propuestas de ascenso del personal de la Armada, conforme a las disposiciones legales respectivas;
- VII. Refrendar para su validez y observancia los decretos, reglamentos, acuerdos y órdenes que se expidan por el Presidente de la República, sobre los asuntos de la competencia de la Secretaría;
- VIII. Proponer al Ejecutivo Federal los proyectos de iniciativas de leyes, decretos, reglamentos, acuerdos y órdenes sobre los asuntos de la competencia de la Secretaría;
- IX. Dar cuenta al Congreso de la Unión, del estado que guardan los asuntos de la Secretaría e informar en términos de las disposiciones aplicables, cuando se discuta una ley o se estudie un asunto concerniente a la Secretaría;

- X. Establecer la coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal e instituciones del sector privado para la investigación y desarrollo marítimo, así como para la prevención, control, vigilancia y protección del medio marino, de conformidad a las disposiciones aplicables;
- XI. Coordinar con las dependencias y entidades los planes y programas de interés marítimo nacional;
- XII. Suscribir en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores y de conformidad con la legislación aplicable los instrumentos internacionales a formalizarse con gobiernos extranjeros y organismos internacionales que, en su caso, corresponda y que sean competencia de la Secretaría;
- XIII. Integrar, presidir y convocar al Consejo del Almirantazgo;
- XIV. Acordar sobre las sanciones recomendadas por los Órganos de Justicia para el personal naval, conforme a la legislación vigente;
- XV. Autorizar que se preste asesoría naval militar en los proyectos de construcción de cualquier vía de comunicación marítima, fluvial y lacustre, así como los espacios integrantes de éstas;
- XVI. Aprobar el Anteproyecto de Presupuesto de Egresos de la Secretaría;
- XVII. Aprobar los programas de desarrollo de la Dependencia y los que coadyuven en el ámbito marítimo nacional;
- XVIII. Autorizar la celebración de contratos y convenios, conforme a la legislación aplicable;
- XIX. Aprobar la organización y funcionamiento de la Secretaría, en los términos de la legislación aplicable;
- XX. Expedir los manuales de organización de las unidades y establecimientos de la Secretaría, disponiendo su permanente actualización, y
- XXI. Aquellas otras facultades que con ese carácter le confieran expresamente las disposiciones legales y le asigne el Presidente de la República.

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA OFICINA DEL SECRETARIO DE MARINA.

◆ **SECRETARIO DE MARINA**

◆ **CONSEJEROS**

◆ **JEFATURA DE AYUDANTES**

▪ *SUBJEFATURA DE AYUDANTES*

◆ **DEPARTAMENTO DE CÓMPUTO**

◆ **DEPARTAMENTO DE APOYO TÉCNICO A LA AYUDANTÍA**

◆ **SECRETARIA PRIVADA**

◆ **SECRETARIA AUXILIAR JEFATURA DE LA UNIDAD TÉCNICA**

▪ *ASISTENTE DE LA UNIDAD TÉCNICA "A"*

▪ *ASISTENTE DE LA UNIDAD TÉCNICA "B"*

▪ *ASISTENTE DE LA UNIDAD TÉCNICA "C"*

◆ **JEFATURA DE TRÁMITE Y GESTIÓN GUBERNAMENTAL**

▪ **DEPARTAMENTO DE ENLACE CON LA PRESIDENCIA**

Una vez planteadas las funciones y atribuciones del Secretario de Marina y después de haber analizado todos los manuales de organización de la dependencia, a continuación nos permitimos presentar aquellas oficinas cuyas actividades se relacionan con la práctica profesional del internacionalista; con lo cual creemos se fortalece el planteamiento de nuestra hipótesis central.

FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **CONSEJEROS**

Los Consejeros constituyen el órgano de consulta del Secretario, son el personal encargado de asesorarlo en asuntos relacionados con la Seguridad Nacional.

— **ASISTENTE DE LA UNIDAD TÉCNICA "B"**

El Asistente de la Unidad Técnica “B” es el encargado de elaborar los discursos y preparar las exposiciones para los eventos donde participa el C. Almirante Secretario, en representación del C. Presidente de la República y actos en los que participa dentro de la Dependencia. Así mismo recopila, controla y analiza los discursos y pronunciamientos Presidenciales y Secretariales.

— **DEPARTAMENTO DE ENLACE CON LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL**

Este Departamento realiza el seguimiento de las resoluciones de los asuntos turnados por la Presidencia de la República, las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

— **DEPARTAMENTO DE ENLACE CON EL CONGRESO DE LA UNIÓN, PODER JUDICIAL, ESTADOS Y MUNICIPIOS**

Este departamento es el encargado de efectuar el seguimiento de las resoluciones de los asuntos turnados por el Congreso de la Unión, el Poder Judicial y los gobiernos estatales y municipales.

⌘ UNIDAD JURÍDICA DE LA SECRETARIA DE MARINA

La Unidad Jurídica tuvo su origen durante el período del Presidente Lázaro Cárdenas del Río; el Congreso de la Unión al reformar la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado emitió el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1939, mediante el cual se creó el Departamento de Marina Nacional, contando entre otras áreas con un Departamento de Asuntos Jurídicos.

Por Acuerdo del Secretario de Marina, el 1 de enero de 1966 el Departamento Jurídico es elevado al rango de Dirección General Jurídica; posteriormente el 7 de abril de 1972 se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Presidencial que modifica la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, cambiándose de denominación, de Dirección General Jurídica a Dirección General de Asuntos Jurídicos.¹⁵³

En 1975 existía la Dirección de Justicia Naval encargada de desahogar los asuntos del fuero de guerra y en forma paralela la Dirección General de Asuntos Jurídicos, atendía los asuntos relacionados con la Secretaría de Marina en el orden internacional administrativo y contencioso. El 1 de noviembre de 1994 por Acuerdo del Alto Mando la Dirección General de Justicia Naval paso de ser Dirección de Área a formar parte de la Dirección General de Asuntos Jurídicos.

Con las reformas del 1 de noviembre de 1995 a la Ley Orgánica de la Armada de México, se dejaron de considerar a las Direcciones Generales en forma específica en citada ley y se integraron al Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, subsistiendo únicamente la Dirección General de Asuntos Jurídicos. El 5 de marzo de 2001, se publicó el nuevo Reglamento Interior de la Secretaría de Marina en el cual la Unidad Jurídica sustituyó a la Dirección General de Asuntos Jurídicos, conservando las atribuciones del representante legal de la Institución y la responsabilidad de los asuntos de orden internacional, control administrativo y estudios legislativos, las cuales conserva hasta la fecha.¹⁵⁴

FACULTADES DE LA UNIDAD JURÍDICA¹⁵⁵

- I. Asesorar al Secretario respecto de la elaboración de los proyectos de iniciativas de leyes, decretos, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas y administrativas;

¹⁵³ Secretaría de Marina. *Manual de Organización de la Unidad Jurídica*, pág. 3.

¹⁵⁴ *Idem*.

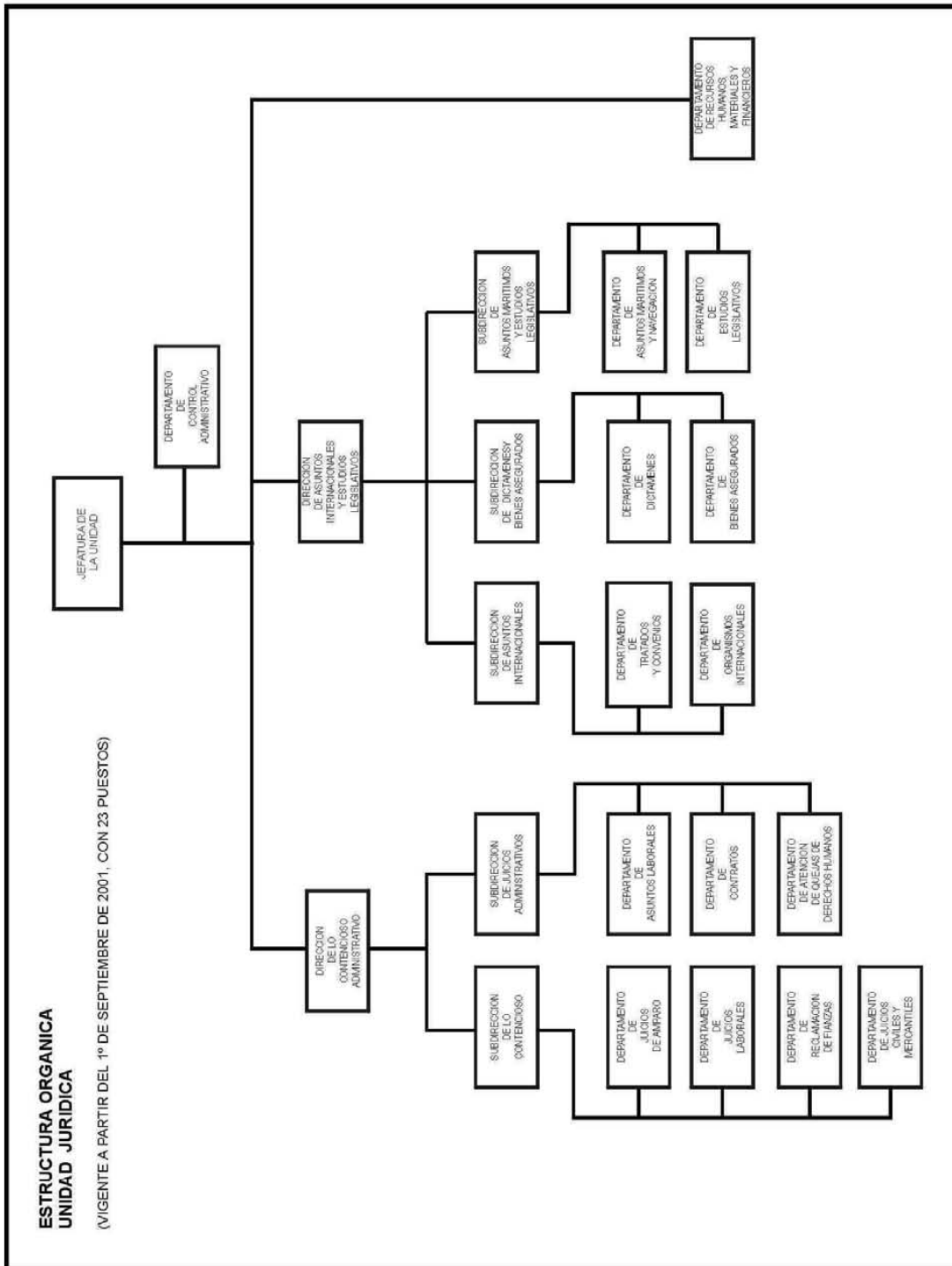
¹⁵⁵ *Ibid.* pág. 6.

- II. Asesorar en la formulación, modificación, ejecución, revisión, rescisión o terminación de los convenios y contratos en los que la Secretaría sea parte;
- III. Intervenir en los asuntos de carácter legal en que la Secretaría sea parte o revistan interés para la misma, representando legalmente al Secretario, al Subsecretario y al Oficial Mayor;
- IV. Ejercitar las acciones jurídicas que competen a la Secretaría, comparecer en los juicios en los que ésta sea parte y denunciar ante la Ministerio Público, del fuero federal o común, los hechos que lo ameriten;
- V. Formular los informes en los juicios de amparo y desahogar las instancias judiciales o de carácter contencioso administrativo en los que Secretaría sea parte, incluido el ofrecimiento de pruebas, formulación de alegatos, interposición de toda clase de recursos y seguimiento de los mismos, excepto en los casos a que se refiere el artículo 17 fracción XII del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina;
- VI. Conocer y asesorar respecto de los asuntos jurídicos internacionales que sean competencia de la Secretaría;
- VII. Resolver las dudas que se susciten con motivo de la interpretación o aplicación del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, así como los casos no previstos en el mismo;
- VIII. Colaborar con la Inspección y Contraloría General de Marina, de acuerdo con las instrucciones del Secretario, para dar cumplimiento a la Ley Federal de
- IX. Responsabilidades de los Servidores Públicos y demás disposiciones legales aplicables;
- X. Estudiar y fijar los criterios jurídicos en los asuntos de carácter legal en que tenga injerencia la Secretaría, y
- XI. Las demás que le confieran las disposiciones legales aplicables o que le sean ordenadas por el Secretario.

☑ **ESTRUCTURA ORGÁNICA LA UNIDAD JURÍDICA**

- ◆ JEFE DE LA UNIDAD JURÍDICA
 - DEPARTAMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO
 - DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS, MATERIALES Y FINANCIEROS
- ◆ DIRECCIÓN DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
 - SUBDIRECCIÓN DE LO CONTENCIOSO
 - ◆ DEPARTAMENTO DE JUICIOS DE AMPARO
 - ◆ DEPARTAMENTO DE JUICIOS LABORALES
 - ◆ DEPARTAMENTO DE RECLAMACIÓN DE FIANZAS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE JUICIOS CIVILES Y MERCANTILES
 - SUBDIRECCIÓN DE JUICIOS ADMINISTRATIVOS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE ASUNTOS LABORALES
 - ◆ DEPARTAMENTO DE CONTRATOS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN DE QUEJAS DE DERECHOS HUMANOS
- ◆ DIRECCIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y ESTUDIOS LEGISLATIVOS
 - SUBDIRECCIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES
 - ◆ DEPARTAMENTO DE TRATADOS Y CONVENIOS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE ORGANISMOS INTERNACIONALES
 - SUBDIRECCIÓN DE DICTÁMENES Y BIENES ASEGURADOS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE DICTÁMENES
 - ◆ DEPARTAMENTO DE BIENES ASEGURADOS
 - SUBDIRECCIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y ESTUDIOS LEGISLATIVOS
 - ◆ DEPARTAMENTO DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y NAVIGACIÓN
 - ◆ DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS

ORGAMA DE LA UNIDAD JURÍDICA



JISESUNDA.FASEUNIDAD.JURIDICA\FLOW\FEB

FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **DEPARTAMENTO DE CONTRATOS**

- a. Propone las bases y requisitos legales para el otorgamiento, revocación y rescisión de los contratos que realice la Secretaría de Marina.
- b. También realiza los estudios necesarios para emitir opiniones respecto a las propuestas que se presenten ante el Comité de Adquisiciones para estar en condiciones de celebrar los convenios y contratos con proveedores y contratistas nacionales e internacionales.
- c. Así mismo proporciona asesoría sobre la normatividad que rige las obras públicas, adquisiciones, arrendamientos y servicios relacionados con las mismas.
- d. De igual manera participa en la actualización de las políticas bases y lineamientos en materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios a que deberá sujetarse el Comité de Adquisiciones.
- e. Emite opiniones sobre la formulación de convenios sobre vigilancia de áreas estratégicas de la Nación y aplicación de las tarifas que al efecto se establezcan.

— **DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN DE QUEJAS DE DERECHOS HUMANOS**

- a. Es menester de este Departamento recibir y analizar las quejas sobre probables violaciones a los Derechos Humanos que sean remitidas a la Secretaria de Marina por la Comisión Nacional de Derechos Humanos.
- b. Además es el encargado de reunir la información remitida por los Mandos Navales, e integrar los informes necesarios que se enviaran a la Comisión Nacional de Derechos Humanos.
- c. Así mismo este Departamento debe informar a la Superioridad sobre las resoluciones emitidas por la Comisión Nacional de Derechos Humanos respecto a las quejas en las que se encuentre involucrado personal naval.

- d. Promueve la difusión de los instrumentos internos y externos sobre el respeto a los Derechos Humanos que sean aplicables a las actividades del personal de la Secretaría.
- e. Este Departamento participa en representación de la Secretaria en reuniones interinstitucionales relacionadas con Derechos Humanos.

— **SUBDIRECCION DE ASUNTOS INTERNACIONALES**

- a. La Subdirección de Asuntos Internacionales es la encargada de verificar el registro de convenios, enmiendas y resoluciones que se emitan a nivel internacional, relacionados con las actividades propias de la Secretaria de Marina; así como de convenios bilaterales o multilaterales relacionados con aspectos marítimos que el país suscribe.
- b. Así mismo propone y desarrolla proyectos relacionados con aspectos jurídicos internacionales para preservar el medio ambiente marino y la vida humana en el mar, así como la prevención y erradicación del narcotráfico en aguas de jurisdicción nacional.
- c. Parte importante de las tareas de esta Subdirección es asistir a las reuniones de los grupos de trabajo intersecretariales alusivas a la organización marítima internacional; debe asistir también a las reuniones de las Naciones Unidas, de las organizaciones internacionales que abordan temas relacionados con la hidrografía internacional, meteorología mundial y también sobre aquellos asuntos concernientes a los problemas marítimos, de derecho humanitario, armas, narcotráfico y seguridad internacional.
- d. Promueve la cooperación en los programas de asistencia técnica de los diversos organismos nacionales e internacionales en los que se solicite la participación de la Secretaría de Marina.
- e. En representación de de la Armada de México esta Subdirección elabora las recomendaciones pertinentes en el seno de las reuniones nacionales e internacionales cuando haya interés jurídico, militar, económico y político para la Institución.

- f. Así mismo supervisa la actualización de la información de los programas de reuniones de los diversos organismos, con la finalidad de que el Alto Mando determine la asistencia de representantes de la dependencia.
- g. Del mismo modo vigila la formulación de la documentación que se requiera cuando se participe o envíe a un representante de la Secretaría a las reuniones de los diversos organismos nacionales e internacionales.
- h. Mantiene al día la información sobre cursos, seminarios, congresos y simposios, así como de las becas que las diferentes organizaciones internacionales y gobiernos extranjeros ofrecen.
- i. Es labor de la Subdirección de Asuntos Internacionales identificar las nuevas políticas relacionadas con la delincuencia organizada internacional y los delitos relacionados con la misma.

— **DEPARTAMENTO DE TRATADOS Y CONVENIOS**

- a. El Departamento de Tratados y convenios es el encargado de registrar los convenios bilaterales o multilaterales relacionados con aspectos marítimos que el país suscribe.
- b. De la misma manera analiza los convenios bilaterales o multilaterales y las resoluciones emitidas por los organismos internacionales destacando los aspectos que tengan incidencia en las actividades propias de la Institución.
- c. El personal de este Departamento asiste en representación de la Armada de México a reuniones nacionales e internacionales de interés para el país y para la Secretaría; estudia las resoluciones emanadas con la finalidad de decidir acerca de la cooperación que pueda ofrecerse o recibirse en los aspectos de asistencia técnica.
- d. El Departamento en cuestión mantiene comunicación y coordinación constante con la Consultoría Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores.
- e. Además proporciona a las diversas instituciones gubernamentales o privadas la información referente a la problemática que se presente en las áreas marítimas.

- f. Así mismo este Departamento participa activamente en el diseño de proyectos de decretos, resoluciones, códigos, reglamentos y demás instrumentos jurídicos que emiten las instituciones nacionales y los diversos organismos internacionales que generan derechos y obligaciones para el país en aspectos marítimos.
- g. Una más de las funciones del Departamento de Tratados y Convenios es apoyar al Estado Mayor General de la Armada en los asuntos de carácter nacional e internacional que el Alto Mando ordene.

— **DEPARTAMENTO DE ORGANISMOS INTERNACIONALES**

- a. Una de las múltiples funciones del Departamento de Organismos Internacionales es analizar la estructura y funcionamiento de los diversos organismos nacionales e internacionales relativos al medio ambiente marino, contaminación y vertimientos.
- b. Además de ser el encargado de integrar el análisis y estudio de los diversos aspectos jurídicos relacionados con la contaminación del medio ambiente marino y de vertimientos.
- c. c.- Elaborar los análisis técnicos de la problemática que se presenta en el ámbito marino, así mismo formula los informes que requieran los organismos nacionales o internacionales para fijar la postura del gobierno mexicano ante foros internacionales.
- d. Este Departamento es el encargado de recopilar y remitir la documentación requerida por dependencias o instituciones nacionales o internacionales, para cumplir con los compromisos adquiridos en los **foros nacionales e internacionales**.

— **SUBDIRECCION DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y ESTUDIOS LEGISLATIVOS**

- a. Es actividad de esta Subdirección de Asuntos Marítimos y Legislativos analizar los proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones que sean presentadas por otras

dependencias y las que emita el Ejecutivo Federal, relacionadas con las atribuciones de la Secretaría de Marina.

- b. Así mismo es parte de su labor coordinar la recopilación y análisis de la normatividad, jurisprudencia y demás disposiciones en temas de competencia de esta Secretaría.
- c. Brinda asesoría en asuntos de contaminación, de limitación de recintos portuarios, pesca e investigación oceanográfica, así como sobre incidentes marítimos en los que están involucradas embarcaciones de uso de esta Institución.
- d. Contribuye a definir los criterios para resolver las controversias que se susciten con motivo de la interpretación de la legislación aplicable en la Secretaría; además verifica la elaboración de los estudios y opiniones sobre los asuntos que le sean encomendados.
- e. También realiza diagnósticos en materia jurídica para determinar la congruencia entre la normatividad existente y la actuación de la Secretaría de Marina; de la misma manera supervisa la elaboración de propuestas de reformas para actualizar la legislación relacionada con las atribuciones de la Secretaría.

⌘ ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Los antecedentes del Estado Mayor General de la Armada se remontan al momento en que esta dependencia adquiere su autonomía, apareciendo por primera vez en la estructura orgánica de la Secretaría de Marina el 31 de diciembre de 1940, al elevarse el Departamento de Marina a la categoría de Secretaría de Estado y denominándose Estado Mayor de Marina, dependiente de la Subsecretaría.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Secretaría de Marina. *Manual de Organización del Estado Mayor General de la Armada*, pág. 3.

De esta manera el 30 de agosto de 1944 al publicarse en el Diario Oficial de la Federación la Ley Orgánica de la Armada, este organismo queda adscrito a la Dirección General de la Armada cambiando su denominación por Estado Mayor Naval y asignándosele la función Técnico-Militar de la Armada. Con la publicación de la Ley Orgánica de la Armada del 12 de enero de 1972 cambió su denominación a Estado Mayor General de la Armada, la cual conserva en la actualidad. El 2 de mayo de 1973, se expidió el Manual de Organización del Estado Mayor de la Armada, en el cual este organismo se integrará con Jefatura, Subjefatura, Sección Primera (N-1 Personal), Sección Segunda (N-2 Información), Sección Tercera (N-3 Operaciones), Sección Cuarta (N-4 Logística y Comunicaciones), Sección Quinta (N-5 Planes) y Sección Sexta (N-6 Administración y Control).¹⁵⁷

El 16 de febrero de 1991 por Acuerdo Secretarial Número 0118, el Estado Mayor modificó su estructura orgánica y dispone que las Secciones del Estado Mayor de la Armada, se identificarán con la letra "S" en lugar de la letra "N" que las identificaba anteriormente, quedando así: Sección Primera (S-1 Personal), Sección Segunda (S-2 Inteligencia), Sección Tercera (S-3 Operaciones), Sección Cuarta (S-4 Logística) y Sección Secretaría. En julio de 1995 por orden del C. Almirante Secretario de Marina, se modificó la estructura quedando integrada por la Jefatura, Secretaría Particular, Subjefatura, Jefatura de Unidad, tres Subjefaturas de Unidad y seis Jefaturas de Sección.

Actualmente el Estado Mayor General de la Armada se encuentra integrado de la siguiente manera: Jefatura, Secretaría Particular, Unidad de Historia y Cultura, Coordinación General Logística, Comisión de Leyes, Reglamentos y Doctrina Naval, Comisión de Estudios Especiales, Unidad de Comunicación Social y 5 Secciones de Estado Mayor, S-1 Personal, S-2 Inteligencia, S-3 Operaciones, S-4 Logística y S-5 Comunicaciones.¹⁵⁸

¹⁵⁷ *Idem.*

¹⁵⁸ *Ibid.*, pág. 4.

FACULTADES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA¹⁵⁹

- I. Asesorar y auxiliar el Alto Mando en la planeación y coordinación de las acciones para cumplir con las atribuciones asignadas a la Armada de México, transformando sus decisiones en directivas, órdenes e instrucciones, supervisando su cumplimiento;
- II. Intervenir en la administración del Servicio Militar Nacional en la Armada de México;
- III. Planear los requerimientos de las reservas de la Armada de México y emitir lineamientos para su movilización conforme a la legislación vigente;
- IV. Intervenir en la formalización de las planillas orgánicas de las unidades, establecimientos y personal comisionado de la Armada, coordinando lo que proceda con la Oficialía Mayor para que efectúe el registro de la planilla presupuestaria correspondiente;
- V. Proponer, de acuerdo a los requerimientos del puesto, al personal para ocupar los distintos mandos en las unidades y establecimientos navales;
- VI. Coordinar con la Dirección General de Recursos Humanos para que el Centro de Estudios Superiores Navales atienda las necesidades de actualización y especialización del personal que requiere la Armada;
- VII. Emitir directivas y planes para la organización, desarrollo y control de personal;
- VIII. Obtener, procesar y distribuir información de interés estratégico y operativo para el cumplimiento de la misión y atribuciones de la Armada de México;
- IX. Realizar el enlace y coordinación de la Secretaría con las fuerzas armadas e instituciones nacionales y extranjeras;
- X. Estudiar y proponer la organización geoestratégica de las regiones y zonas navales, en los términos que marque la legislación correspondiente, así como el despliegue de las unidades operativas;

¹⁵⁹ *Ibid.*, pág. 18-19.

- XI. Establecer, difundir y supervisar la doctrina operacional y de adiestramiento de las unidades operativas;
- XII. Determinar las directivas para la elaboración de los planes logísticos a fin de proporcionar a las fuerzas, unidades y establecimientos navales los medios de personal, material y servicios;
- XIII. Establecer la doctrina y planes para las comunicaciones de la Armada de México;
- XIV. Establecer y mantener los sistemas de información para generar elementos de juicio que faciliten la toma de decisiones del Secretario;
- XV. Formular y mantener actualizados los planes para garantizar la defensa exterior y seguridad interior del país en el ámbito de su competencia, así como coordinar con otras dependencias y entidades la elaboración de los mismos;
- XVI. Establecer y difundir la doctrina de planeamiento naval a las unidades y establecimientos de la Armada de México;
- XVII. Evaluar los resultados de las acciones de la Armada de México, para optimizar el uso de recursos y retroalimentar el proceso de planeación;
- XVIII. Realizar los estudios especiales para participar en el desarrollo marítimo nacional, conforme al Plan Nacional de Desarrollo;
- XIX. Estudiar y opinar respecto a la construcción de toda clase de instalaciones y vías de comunicación marítimas o de cualquier otro tipo, dentro del marco de su competencia;
- XX. XX.- Instrumentar la elaboración de acuerdos, decretos, reglamentos o de iniciativas de ley que regulan a la Armada de México, así como las reformas a los mismos, y su posterior recopilación y estudio;
- XXI. Precisar y difundir al personal de la Armada la doctrina naval y las normas que la sustentan;
- XXII. Promover, organizar y realizar eventos que coadyuven a la difusión de la historia y cultura naval;
- XXIII. Administrar y promocionar los museos navales;

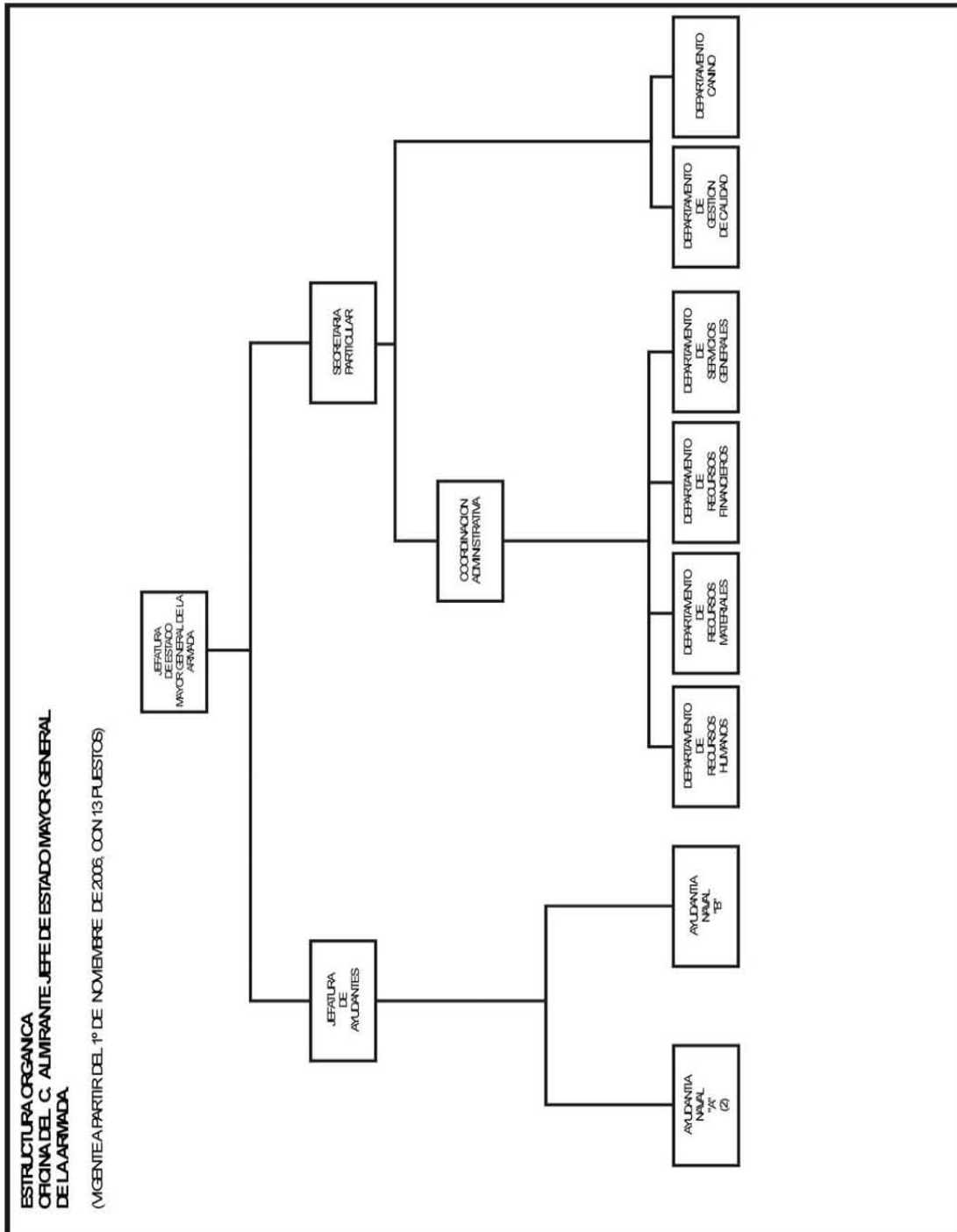
- XXIV. Organizar y coordinar los programas de comunicación social y de relaciones públicas de la Secretaría;
- XXV. Realizar estudios para determinar las características y especificaciones técnicas de las unidades operativas, conforme a los avances tecnológicos y a las necesidades operacionales de la Armada;
- XXVI. Integrar las necesidades, requerir y controlar el material de los sistemas, equipos, pertrechos y armamento de las unidades aeronavales y de infantería de marina;
- XXVII. Determinar la realización y desarrollo de estudios dirigidos a la revisión y actualización de los sistemas, normas y modelos de funcionamiento de las unidades a su cargo;
- XXVIII. XXVIII.-Las demás que le confieran las disposiciones legales aplicables o que le sean ordenadas por el titular de la Secretaría.

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

◆ **JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

- **JEFATURA DE AYUDANTES**
 - ◆ AYUDANTÍA NAVAL "A"
 - ◆ AYUDANTÍA NAVAL "B"
- **SECRETARÍA PARTICULAR**
 - ◆ DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE CALIDAD
 - ◆ DEPARTAMENTO CANINO
 - **COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA**
 - ▣ DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS
 - ▣ DEPARTAMENTO DE RECURSOS MATERIALES
 - ▣ DEPARTAMENTO DE RECURSOS FINANCIEROS
 - ▣ DEPARTAMENTO DE SERVICIOS GENERALES

ORGANIGRAMA DE LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **JEFATURA DE AYUDANTES**

- a. Una de las múltiples actividades de la Jefatura de Ayudantes es mantener una permanente coordinación con la Secretaría Particular sobre los asuntos comunes y operativos de la Oficina del Jefe del Estado Mayor General.
- b. Se encarga también de coordinar la ejecución de las actividades oficiales y particulares del Jefe del Estado Mayor General.
- c. Además establece los mecanismos de control y resguardo de la documentación clasificada y del material bibliográfico a su cargo.
- d. Parte de su labor primordial es mantener informado al Jefe del Estado Mayor de todas las noticias sobresalientes que sean de interés nacional o que afecten la seguridad nacional.
- e. Así mismo coordinar la elaboración de la documentación y el suministro de material que requiera el Jefe del Estado Mayor General en sus acuerdos, conferencias y/o reuniones de trabajo; controla también los recursos humanos y administra los recursos materiales y financieros asignados a la Ayudantía del Jefe del Estado Mayor General.

— **AYUDANTÍA NAVAL “A”**

- a. Es menester de la Ayudantía “A” Apoyar en coordinación con la Secretaría Particular sobre los asuntos comunes y operativos de la Oficina del Jefe del Estado Mayor General.
- b. Así mismo proporcionar apoyo protocolario y coordina acciones para la realización de las audiencias con el Jefe del Estado Mayor General.
- c. Auxilia en la coordinación de las actividades locales, nacionales e internacionales del Jefe del Estado Mayor General.
- d. Custodiar la documentación clasificada a cargo de la Ayudantía, así también recopilar, clasifica y selecciona información sobresaliente de interés del Jefe del Estado Mayor General y la Secretaría de Marina.

- e. Elabora y participar en la elaboración de la documentación que requiere el Jefe del Estado Mayor General, en sus acuerdos, conferencias o reuniones de trabajo.
- f. Parte del trabajo de la Ayudantía es elaborar y actualizar el programa de academias, prácticas y ejercicios para el personal comisionado en la Ayudantía.

■ SECCIÓN SEGUNDA INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

El 16 de diciembre del 2000 se fusionaron la Sección Segunda (Información) y la Sección Quinta (Narcotráfico), quedando como Sección Segunda Inteligencia del Estado Mayor General de la Armada, órgano así denominado de acuerdo a la Ley Orgánica de la Armada de México del 24 de diciembre de 1993. El 15 de febrero del 2002 por Acuerdo del Jefe del Estado Mayor General, la Subsección de Protocolo se separó de la Sección Segunda, quedando integrada a la Unidad de Comunicación Social, como Subdirección de Protocolo. El 16 de noviembre del 2003, por instrucciones del Alto Mando quedó integrada la Subsección de Información Satelital en la Sección Segunda.

Actualmente la Sección Segunda Inteligencia del Estado Mayor General se encuentra integrada, según la estructura orgánica autorizada a partir del 1 de febrero del 2005, por un Jefe de Sección, 5 Jefes de Subsección, 15 Jefes de Grupo y nueve Jefes de Subgrupo.¹⁶⁰

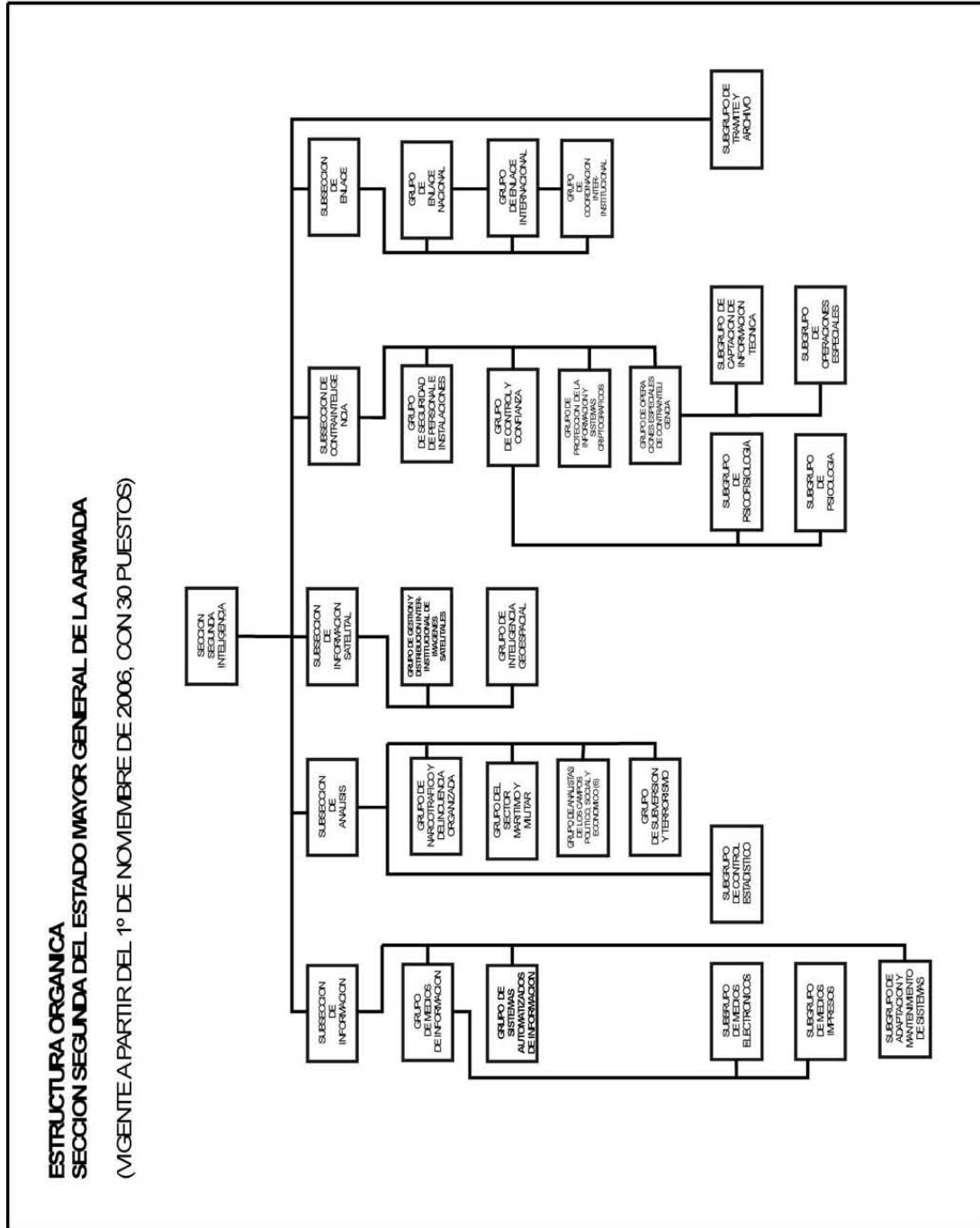
¹⁶⁰ *Ibid.* pág. 5.

☑ ESTRUCTURA ORGANICA DE LA SECCIÓN SEGUNDA INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

◆ SECCIÓN SEGUNDA INTELIGENCIA

- ◆ SUBGRUPO DE TRÁMITE Y ARCHIVO
- SUBSECCIÓN DE INFORMACION
 - ◆ SUBGRUPO DE ADAPTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SISTEMAS
 - GRUPO DE MEDIOS DE INFORMACIÓN
 - SUBGRUPO DE MEDIOS ELECTRÓNICOS
 - SUBGRUPO DE MEDIOS IMPRESOS
 - GRUPO DE SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE INFORMACIÓN
- SUBSECCIÓN DE ANÁLISIS
 - ◆ SUBGRUPO DE CONTROL ESTADÍSTICO
 - GRUPO DE NARCOTRÁFICO Y DELINCUENCIA ORGANIZADA
 - GRUPO DEL SECTOR MARÍTIMO Y MILITAR
 - GRUPO DE ANALISTAS DE LOS CAMPOS POLÍTICO, SOCIAL Y ECONÓMICO
 - GRUPO DE SUBVERSIÓN Y TERRORISMO
- SUBSECCIÓN DE INFORMACIÓN SATELITAL
 - GRUPO DE GESTIÓN Y DISTRIBUCIÓN INTERINSTITUCIONAL DE IMÁGENES SATELITALES
 - GRUPO DE INTELIGENCIA GEOESPACIAL
- SUBSECCIÓN DE CONTRAINTELIGENCIA
 - GRUPO DE SEGURIDAD DE PERSONAL E INSTALACIONES
 - GRUPO DE CONTROL Y CONFIANZA
 - SUBGRUPO DE PSICOFISIOLOGÍA
 - SUBGRUPO DE PSICOLOGÍA
 - GRUPO DE PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN Y SISTEMAS CRIPTOGRÁFICOS
 - GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES DE CONTRAINTELIGENCIA
 - SUBGRUPO DE CAPTACIÓN DE INFORMACIÓN TÉCNICA
 - SUBGRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES
- SUBSECCIÓN DE ENLACE
 - GRUPO DE ENLACE NACIONAL
 - GRUPO DE ENLACE INTERNACIONAL
 - GRUPO DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

ORGANIGRAMA SECCIÓN SEGUNDA S-2



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **SECCIÓN SEGUNDA INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

- a. La Sección Segunda Inteligencia es la encargada de generar y disseminar productos de inteligencia, para contribuir al logro de las operaciones asignadas a los Mandos Navales y apoyar al Alto Mando en la toma de decisiones.
- b. Del mismo modo planea la coordinación y supervisión de las actividades relacionadas con los enlaces interinstitucionales entre la Secretaría de Marina y las instituciones nacionales y extranjeras, con el propósito de contribuir a la generación de reportes de inteligencia.
- c. Así mismo coordina y supervisa las actividades para prevenir, obstruir, detectar, identificar, evaluar y neutralizar las operaciones de inteligencia, sabotaje, terrorismo, propaganda y otras acciones enemigas, mediante actividades de contrainteligencia.
- d. Es menester de esta unidad generar productos de información geoespacial con la finalidad de detectar, identificar, evaluar y prevenir operaciones de sabotaje, terrorismo y narcotráfico, mediante el monitoreo permanente de Zonas y Áreas Estratégicas.
- e. El encargado de la Sección Segunda inteligencia representa a la Secretaría de Marina y a la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada en reuniones interinstitucionales y foros internacionales.
- f. Además desarrolla otras múltiples funciones que le confieran las disposiciones legales aplicables que le sean ordenadas por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada.

— **SUBSECCIÓN DE ANÁLISIS**

- a. Parte de la labor de la Subsección de Análisis es supervisar el proceso de análisis de tipo coyuntural, histórico y de temas de interés para la Institución, así como la generación de productos de inteligencia.

- b. Esta unidad es la encargada de establecer la coordinación con las Subsecciones de Información y de Contrainteligencia, para el correcto empleo y administración del Sistema de Información Fuente Armada de México (SIFAM).
- c. De la misma manera coordina con la Subsección de Información la obtención de elementos esenciales de información para la generación de inteligencia naval y verifica que se lleve el seguimiento de los eventos de la vida nacional que atenten contra la Seguridad Nacional y que sean competencia de la Armada de México.
- d. Personal de la Subsección de Análisis participa en representación del Alto Mando, en las reuniones de los grupos de coordinación interinstitucional en materia de Narcotráfico, Terrorismo, Tráfico de Armas y Personas, Seguridad Fronteriza y otros temas de interés institucional.
- e. De igual modo el personal de esta unidad participa en representación del Alto Mando en las reuniones de organismos internacionales, tales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el Grupo Bilateral de Análisis de Intercambio de Información para Intercepción (GBAIII), el Comité Internacional contra el Consumo de Drogas (CICAD), el Comité Internacional Contra el Terrorismo (CICTE), entre otros, para alcanzar acuerdos e intercambios de información.
- f. Coadyuva también con la Unidad de Planeación Estratégica y con la Comisión de Estudios Especiales en la elaboración de estudios y análisis referentes a la Seguridad Nacional y otros de interés para el Alto Mando, así como en la elaboración de la Agenda Institucional de Riesgos.

— **GRUPO DE NARCOTRÁFICO Y DELINCUENCIA ORGANIZADA**

- a. El Grupo de Narcotráfico y delincuencia organizada es la unidad encargada de analizar y procesar la información obtenida, sobre las acciones de narcotráfico y delincuencia organizada, con el fin de formular productos de inteligencia, así como resguardar y mantener bajo estricto control la información de narcotráfico y delincuencia organizada captada o recibida de

las Subsecciones de Información, de Contrainteligencia, así como de los Mandos Navales, según su clasificación de seguridad.

- b. En virtud de lo anterior elabora un mapeo permanente de las estructuras orgánicas de las bandas de delincuencia organizada, tanto a nivel nacional como internacional.
- c. Una más de las importantes actividades de este grupo es elaborar y adecuar escenarios que permitan prever las posibles acciones de la delincuencia organizada en el plano nacional con el fin de formular documentos prospectivos de inteligencia.
- d. Así mismo identifica y proporciona un informe al Sistema de Información Fuente Armada de México (SIFAM) de las actividades de las organizaciones nacionales y extranjeras del narcotráfico con relación al cultivo, producción y rutas de tráfico de drogas.
- e. parte primordial de la labor de esta unidad es dar seguimiento a la información de diversas fuentes sobre delincuencia organizada, tanto nacional como extranjera que operan en el país.
- f. Además el personal del Grupo de Narcotráfico y Delincuencia Organizada participa en los Subgrupos de Trabajo de Coordinación Interinstitucional en materia de narcotráfico, delincuencia organizada y otros temas de interés institucional; así como de los Organismos Nacionales relacionados con la Agencia Nacional de Riesgos, Narcotráfico y Delincuencia Organizada.
- g. Integra y procesa la información sobre las acciones de delincuencia organizada tanto a nivel nacional como internacional; así mismo elabora y clasifica la documentación de narcotráfico y delincuencia organizada, de acuerdo a su grado de sensibilidad, y custodia el material generado en función de su clasificación.

— **GRUPO DE ANALISTAS DE LOS CAMPOS POLÍTICO, SOCIAL Y ECONÓMICO**

- a. Este grupo de Analistas debe integrar y analizar la información que se genere en los campos político, social y económico, a nivel nacional e internacional y que sean de interés para la Armada de México.

- b. Como parte de sus múltiples funciones debe resguardar y mantener bajo estricto control la información del campo político, social y económico captado o recibido de las Subsecciones de Información, de Contrainteligencia, así como de los Mandos Navales, según su clasificación de seguridad.
- c. Parte de sus tareas son elaborar y actualizar un Catálogo de Organizaciones de corte político, económico y social, que merezcan atención especial, proporcionando la información al Sistema de Información Fuente Armada de México (SIFAM).
- d. Del mismo modo recopila, procesa y analiza la información generada de diversas fuentes sobre aspectos políticos y económicos que afecten el Plan Nacional de Desarrollo, para generar productos de inteligencia sobre la problemática de este rubro.
- e. Se encarga de dar seguimiento a los temas de los campos político, social y económico que requieran atención especial por su vinculación o afectación con la Armada de México; así mismo elabora los expedientes de información y seguimiento correspondientes.
- f. Identifica personas, organizaciones sociales, políticas, religiosas, pesqueras y paramilitares, etc., que participen en actividades que impacten en los campos político, social y económico del país y que tengan injerencia para la Armada de México y la Agenda Institucional de Riesgos.

— **GRUPO DE SUBVERSIÓN Y TERRORISMO**

- a. El grupo de Subversión y Terrorismo identifica, interpreta y analiza la información de los posibles grupos subversivos y terroristas, tanto nacionales como extranjeros que pudieran estar operando en el país.
- b. También resguarda y mantiene bajo estricto control la información de los grupos de subversión y terrorismo captada o recibida de las Subsecciones de Información, de Contrainteligencia, así como de los Mandos Navales, según su clasificación de seguridad.

- c. Desarrolla un diagnóstico sobre el posible comportamiento de personas y grupos relacionados con agrupaciones subversivas y terroristas, de acuerdo a sus formas de actuar, proporcionando la información al Sistema de Información Fuente Armada de México (SIFAM).
- d. Del mismo modo integra y procesa la información sobre las acciones de tráfico de armas e indocumentados.
- e. Mantiene el debido control sobre los aspectos técnicos de operación y ubicación de los equipos del Sistema Ejecutivo de Información de la Red del Centro de Investigaciones y Seguridad Nacional (CISEN), con el fin de llevar un seguimiento de grupos subversivos y de terrorismo.
- f. Personal de este grupo participa activamente en las reuniones de los Subgrupos de Coordinación Interinstitucional en materia de subversión, terrorismo, tráfico de armas y de personas, y sobre otros temas de interés institucional.

— **SUBSECCIÓN DE ENLACE**

- a. La Subsección de Enlace coordina la participación de la institución ante grupos interinstitucionales de los diferentes órganos del gobierno, para desarrollar en forma sistematizada la capacidad de respuesta ante cualquier evento.
- b. Es menester de esta Subsección coordinar y asesorar a la Secretaría de Relaciones Exteriores y Grupos de Coordinación sobre los asuntos de interés para la institución, vinculados a las Convenciones, Conferencias, Tratados, Acuerdos y otros instrumentos.
- c. Tarea muy importante de esta unidad es coordinar el enlace con los Agregados Militares, Navales y Aéreos Extranjeros acreditados ante la Secretaría de Marina y con los Agregados Navales comisionados en las Embajadas de México en el Extranjero.
- d. También revisa las autorizaciones de sobrevuelo de aeronaves navales y militares, en el espacio aéreo marítimo nacional y aeronaves de la Armada de México en el espacio aéreo extranjero; así mismo verifica las

autorizaciones de arribo y estancia de buques navales extranjeros a puertos nacionales y de buques nacionales a puertos extranjeros.

- e. Compete a la Sección de enlace gestionar ante la Secretaría de Relaciones Exteriores la acreditación de los Agregados Navales a las Embajadas de México en el extranjero y las autorizaciones de acreditación de los Agregados Navales Extranjeros ante la Secretaría de Marina-Armada de México, así como las aprobaciones para aceptar y portar premios y condecoraciones.
- f. De igual modo coordina el trámite de documentos oficiales ante la Secretaría de Relaciones Exteriores y Embajadas Extranjeras, relativo a pasaportes y visas, así como verificar que se lleve adecuadamente el control del personal en el extranjero.
- g. Verifica el control de documentos oficiales ante las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Economía, relativo al trámite de la importación que soliciten los Agregados Navales a la Embajada de México en el extranjero, al término de su misión.
- h. Otra de sus actividades es verificar que el ejercicio de los recursos financieros que se otorgan a la Sección para los pagos de expedición de visas y pasaportes oficiales, se realice de acuerdo a la normatividad vigente.

— GRUPO DE ENLACE NACIONAL

- a. Una de las tareas del Grupo de enlace Nacional es atender las peticiones de las dependencias federales sobre apoyos que requieran de la Armada de México.
- b. Así mismo coordina y programa visitas protocolarias, visitas a instalaciones o reuniones de trabajo de cualquier índole de funcionarios militares, navales, aéreos o extranjeros a través de las Embajadas, Agregadurías extranjeras o nacionales.

- c. En virtud de lo anterior elabora las agendas de trabajo correspondientes y requerimientos de información sobre curriculums, cargos, nombramientos, acompañantes, propósitos, representantes, avanzadas etc.
- d. De igual modo elabora la documentación y tramita los requerimientos de información y comunicación del personal de Agregados Navales Mexicanos y Extranjeros acreditados en el país, así como actualizar los directorios y agendas de las Agregadurías Nacionales y Extranjeras.
- e. Otra de las actividades del Grupo de Enlace Nacional es gestionar ante quien corresponda, las solicitudes de servicio y asesoría del personal de Agregados Navales Mexicanos y Extranjeros.
- f. Atiende, tramita, da seguimiento y controla las solicitudes de las Secretarías de Estado que tienen facultad para otorgar permisos a civiles, ya sean nacionales como extranjeros para realizar actividades marítimas o en áreas de jurisdicción de la Armada de México, tales como proyectos de investigación científica, de difusión académica o comercial.
- g. Parte de la labor de este Grupo es llevar acabo el control estadístico de las solicitudes de autorización para que buques de guerra extranjeros puedan atracar en puertos o zonas marinas nacionales, así como de los sobrevuelos y aterrizajes de aeronaves de armadas o servicio de guardias costeras extranjeras.
- h. Una más de las responsabilidades de esta unidad es atender los requerimientos de los buques y aeronaves de guerra extranjeros que visitan puertos o zonas marítimas nacionales.

— **GRUPO DE ENLACE INTERNACIONAL**

- a. El Grupo de Enlace Internacional es la unidad encargada de efectuar y controlar los trámites de acreditación del personal naval que asiste a reuniones de trabajo ante dependencias extranjeras u organismos internacionales en el extranjero.
- b. Proporciona los requerimientos de información sobre funcionarios, instituciones, instalaciones, itinerarios, hospedaje, transportación, etc.,

necesarios para integrar las agendas de trabajo de altos funcionarios de Marina que efectúen visitas al extranjero.

- c. Gestiona de igual manera la imposición de condecoraciones que la Armada de México otorga a funcionarios civiles, militares, navales o aéreos extranjeros.
- d. Tramita también las autorizaciones necesarias ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, Agregadurías Navales de México en el extranjero y/o dependencias extranjeras que correspondan, para que los buques y aeronaves de la Armada de México visiten puertos o espacios marítimos en países extranjeros y sobrevuelen o aterricen en espacio aéreo o territorio extranjero.
- e. Otra función de este Grupo es elaborar la documentación relativa al nombramiento y acreditación del personal de la Armada de México que se designe como Agregados Navales al Servicio Exterior Mexicano y la autorización de acreditación de los Agregados Navales en el Extranjero;.
- f. Además formula, da seguimiento y controla las solicitudes ante la Secretaría de Relaciones Exteriores y el H. Congreso de la Unión, para que el personal de la Armada de México, acepte y porte premios y condecoraciones otorgadas por el Gobierno o Fuerzas Armadas Extranjeras.
- g. Tramita los pasaportes y visas que requiera el personal de la Armada de México para salir al extranjero en comisión del servicio, así como llevar el control estadístico del personal naval que se encuentra en el extranjero efectuando cursos.
- h. Así mismo gestiona ante las autoridades extranjeras que correspondan, otros requerimientos del personal de la Armada de México que se encuentre de comisión en el extranjero.
- i. Actividad trascendente del Grupo de Enlace Internacional es gestionar ante las dependencias correspondientes, el trámite de importación, acreditación, migración o valija diplomática de documentación oficial o bienes que sean requeridos por el personal naval.

— GRUPO DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

- a. El Grupo de Coordinación Interinstitucional programar y controla las reuniones del personal de la Sección Segunda con los grupos de coordinación interinstitucionales federales, así mismo mantiene actualizados los directorios y agendas de los grupos de coordinación y dependencias e instituciones federales.
- b. Gestiona los requerimientos de información a los diferentes órganos competentes de la Secretaría, sobre peticiones y solicitudes de instituciones, Secretarías de Estado, dependencias gubernamentales u organizaciones privadas.
- c. Además revisa, corrige y lleva el control de los acuerdos o convenios que la Secretaría de Marina signe con otras dependencias del gobierno federal, Fuerzas Armadas extranjeras u organismos internacionales; también coordina y participa en las reuniones de trabajo que se deriven.
- d. Es una de sus responsabilidades coordinar el traslado del personal de la Sección Segunda que asista a reuniones interinstitucionales de trabajo, así como la recopilación de acuerdos de interés o relacionados con la Armada de México y elaborar el informe mensual correspondiente.
- e. Es labor de esta unidad distribuir los requerimientos de información a los Mandos Navales sobre los diferentes temas tratados en los grupos de coordinación interinstitucional, así como solicitarles información de los grupos de coordinación local, estatal y municipal.
- f. Del mismo modo elabora y archiva la documentación relacionada con los grupos de coordinación federales, también lleva el control y archivo de la documentación que remiten los Mandos Navales sobre las reuniones que estos sostienen con los grupos de coordinación, estatales o municipales.

■ SECCIÓN TERCERA OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

En la estructura orgánica autorizada el 1º de diciembre de 1999, la Sección Tercera del Estado Mayor General dependía de una Subjefatura Operativa; de acuerdo a la orgánica autorizada el 1º de marzo del 2000, la Sección Tercera dependía igualmente de una Subjefatura Operativa y estaba conformada por un Jefe de Sección, tres Subsecciones (de Organización Táctica, de Planes y de Adiestramiento), nueve Grupos y una Sala de Comando y Control, siendo un total de 14 puestos aprobados. Conforme a la estructura vigente a partir del 16 de febrero de 2004, la Sección estaba integrada por un Jefe de Sección, tres Subsecciones (de Operaciones, de Planes y de Adiestramiento), nueve Grupos y seis Departamentos, siendo un total de 19 puestos aprobados. La estructura orgánica se modificó a partir del 16 de junio del 2006 para quedar integrada, por un Jefe de Sección, cuatro Subsecciones (de Operaciones de Unidades de Superficie, Unidades Aéreas, Unidades Terrestres y la recién creada Subsección de Alianza de Seguridad y Prosperidad para la América del Norte), 11 Grupos y seis Subgrupos, siendo un total de 22 puestos aprobados.¹⁶¹

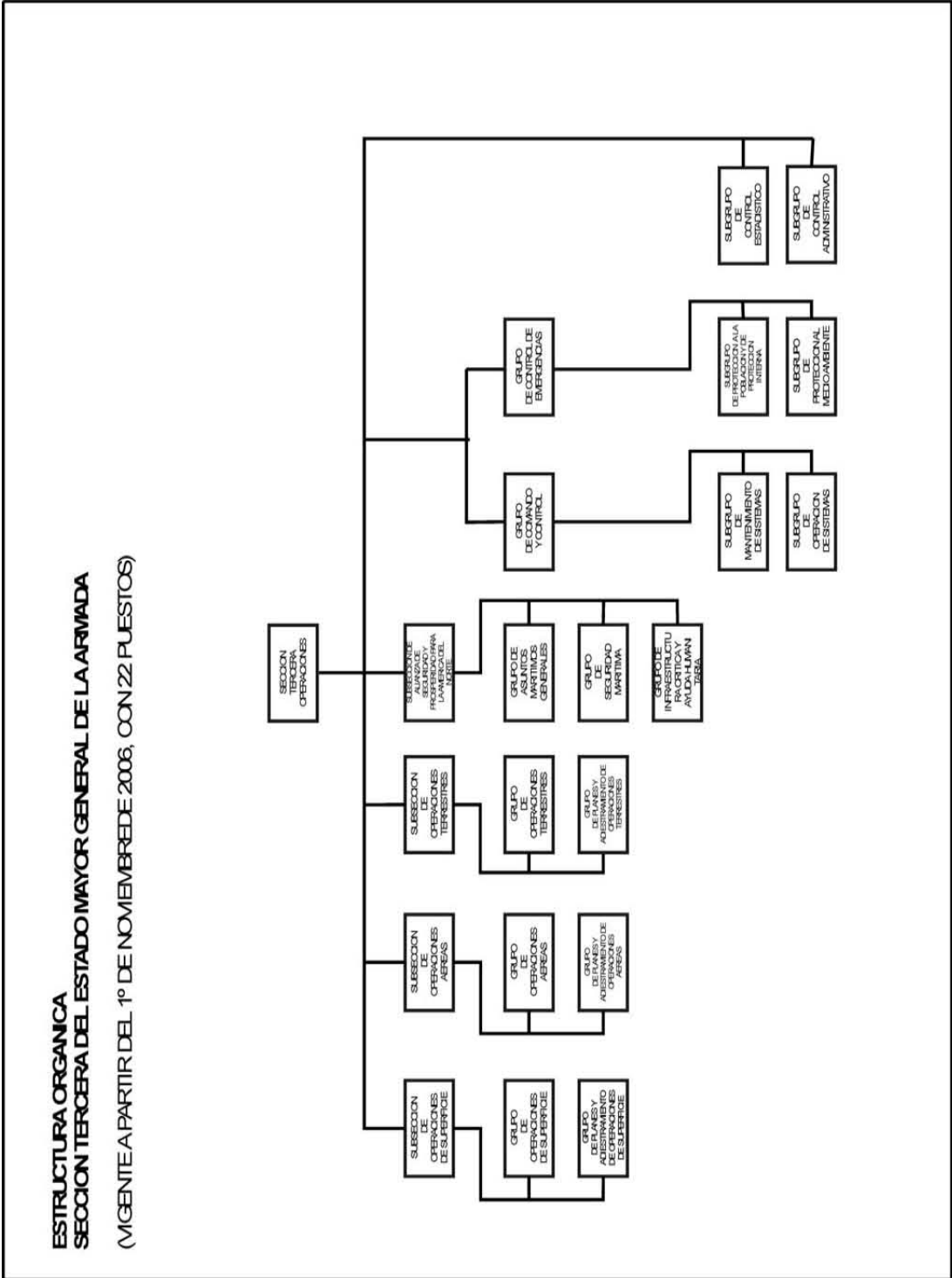
¹⁶¹ *Ibid.*, pág. 6

☑ ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA SECCIÓN TERCERA OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

◆ SECCIÓN TERCERA OPERACIONES

- ◆ SUBSECCIÓN DE OPERACIONES DE SUPERFICIE
 - GRUPO DE OPERACIONES DE SUPERFICIE
 - GRUPO DE PLANES Y ADIESTRAMIENTO DE OPERACIONES DE SUPERFICIE
- ◆ SUBSECCIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
 - GRUPO DE OPERACIONES AÉREAS
 - GRUPO DE PLANES Y ADIESTRAMIENTO DE OPERACIONES AÉREAS
- ◆ SUBSECCIÓN DE OPERACIONES TERRESTRES
 - GRUPO DE OPERACIONES TERRESTRES
 - GRUPO DE PLANES Y ADIESTRAMIENTO DE OPERACIONES TERRESTRES
- ◆ SUBSECCIÓN DE ALIANZA DE SEGURIDAD Y PROSPERIDAD PARA LA AMÉRICA DEL NORTE
 - GRUPO DE ASUNTOS MARÍTIMOS GENERALES
 - GRUPO DE SEGURIDAD MARÍTIMA
 - GRUPO DE INFRAESTRUCTURA CRÍTICA Y AYUDA HUMANITARIA
 - GRUPO DE COMANDO Y CONTROL
 - ▣ SUBGRUPO DE MANTENIMIENTO DESISTEMAS
 - ▣ SUBGRUPO DE OPERACIÓN DE SISTEMAS
 - GRUPO DE CONTROL DE EMERGENCIAS
 - ▣ SUBGRUPO DE PROTECCIÓN A LA POBLACIÓN Y DE PROTECCIÓN INTERNA
 - ▣ SUBGRUPO DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE
 - ▣ SUBGRUPO DE CONTROL ESTADÍSTICO
 - ▣ SUBGRUPO DE CONTROL ADMINISTRATIVO

ORGANIGRAMA SECCIÓN TERCERA S-3



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **SECCIÓN TERCERA OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

- a. LA Sección Tercera Operaciones el área encargada de elaborar y proponer los planes de operaciones para la defensa exterior y seguridad interior del país y supervisa su aplicación.
- b. Asesora al Alto Mando mediante la elaboración de Estudios de Estado Mayor sobre asuntos relacionados con las operaciones navales.
- c. Supervisa la debida participación de las unidades operativas de la institución, en apoyo a dependencias u organismos nacionales y extranjeros.
- d. Supervisar de igual manera la administración de los medios informáticos y de comunicaciones para conducir y controlar el desarrollo de las operaciones navales.
- e. El personal adscrito a la Sección Tercera Operaciones representa a la institución en reuniones nacionales e internacionales sobre asuntos marítimos de injerencia, así mismo supervisa la elaboración y seguimiento de los estudios y propuestas de los asuntos marítimos.
- f. Labor importante de esta área es participar en el Grupo de Trabajo Trinacional México-EUA-Canadá para dar seguimiento a las actividades de la Agenda de Seguridad de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN) y vigila que se de cumplimiento a las metas de los acuerdos que involucran a México.
- g. Una más de las actividades de esta unidad es desarrollar otras funciones que le confieran las disposiciones legales aplicables o que le sean ordenadas por el Alto Mando.

— **SUBSECCIÓN DE ALIANZA DE SEGURIDAD Y PROSPERIDAD PARA LA AMÉRICA DEL NORTE**

- a. Esta Subdirección proporciona información sobre aspectos de seguridad, protección y responsabilidad marítima, considerando los Convenios, Acuerdos y Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional y organizaciones afines.
- b. Elabora también propuestas de implementación y seguimiento de los trabajos relacionados con las metas asignadas a la institución de la Agenda de Seguridad de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN).
- c. Coadyuva a la ejecución de acciones de acercamiento común para la protección de la infraestructura crítica y responder a incidentes transfronterizos, así como a desastres naturales que se presenten.
- d. Además sirve de interlocutor entre los actores locales y la sede central, para cuestiones directamente relacionadas con la ejecución de la Ayuda Humanitaria, observando los procedimientos del Sistema de Comando de Incidentes en Coordinación con las agencias involucradas.

— **GRUPO DE ASUNTOS MARÍTIMOS GENERALES**

- a. El Grupo de Asuntos marítimos Generales recopila y diagnostica la información que corresponda a la implementación nacional de la seguridad marítima, de acuerdo a los instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), e Instituciones afines.
- b. Así mismo analizar y opina sobre los requerimientos necesarios en la adopción de mecanismos nacionales enfocados a la protección marítima, de acuerdo a los instrumentos legales que correspondan.

— **GRUPO DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

- a. El Grupo de Seguridad Marítima es el área encargada de diseñar en coordinación con las agencias que correspondan, mejoras a la estructura nacional para incrementar los sistemas de seguridad en la transportación marítima de América del Norte.
- b. Es responsabilidad de este Grupo efectuar en colaboración con otros organismos, el análisis de los puertos nacionales susceptibles a ser considerados como estratégicos por el tipo y movimiento de carga que manejan.
- c. Así mismo participa en las actividades afines a la creación de una capacidad de coordinación análoga con las estructuras y principios existentes en los países integrantes de la ASPAN.

— **GRUPO DE INFRAESTRUCTURA CRÍTICA Y AYUDA HUMANITARIA**

- a. Es parte de las labores del Grupo de Infraestructura y Ayuda Humanitaria elaborar y proponer los planes necesarios para el desarrollo de objetivos apropiados en la protección física de la infraestructura crítica nacional.
- b. Así mismo Analiza las disposiciones nacionales e internacionales en materia de Ayuda Humanitaria para estar en condiciones de actuar de manera efectiva.
- c. De igual forma gestiona la ejecución de las actividades de los proyectos de Ayuda Humanitaria y se mantiene actualizado con las disposiciones nacionales e internacionales en la materia para estar en condiciones de actuar de manera efectiva.
- d. Opina sobre las alternativas de acción a seguir para prestar auxilio a la población civil en zonas y casos de desastre cuando esto ocurra fuera del país.

■ COMISIÓN DE ESTUDIOS ESPECIALES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

La Comisión de Estudios Especiales fue creada por la Directiva Presidencial del primero de diciembre de 1982, que dio origen a la formación de un Grupo de Trabajo integrado por miembros de las Fuerzas Armadas del país, para la elaboración de un Programa Conjunto de Acción de las Fuerzas Armadas, a fin de incluirlo en el Plan Nacional de Desarrollo 1983 -1988. Por las virtudes y resultados de este grupo en la elaboración de Planes Conjuntos de Acción y de otros trabajos encomendados, el Alto Mando consideró necesario la permanencia en esta institución de un grupo de elementos navales que desarrollara Estudios Estratégicos para apoyar las decisiones del Mando Superior asignándole el nombre de Asesorías Especiales.¹⁶²

En las reformas jurídicas publicadas en la Ley Orgánica de la Armada de México en 1993, las Asesorías Especiales dejaron de ser consideradas orgánicamente en la estructura de la Armada de México. Sin embargo en el año 2000 que se considera necesario la existencia de personal naval capacitado para realizar estudios de diversos tipos, de este modo nuevamente las Asesorías Especiales se integran orgánicamente en la estructura de la Armada de México, pero con el nombre de Comisión de Estudios Especiales, con adscripción al Estado Mayor General de la Armada.¹⁶³

¹⁶² *Ibid.*, pág. 9.

¹⁶³ *Idem.*

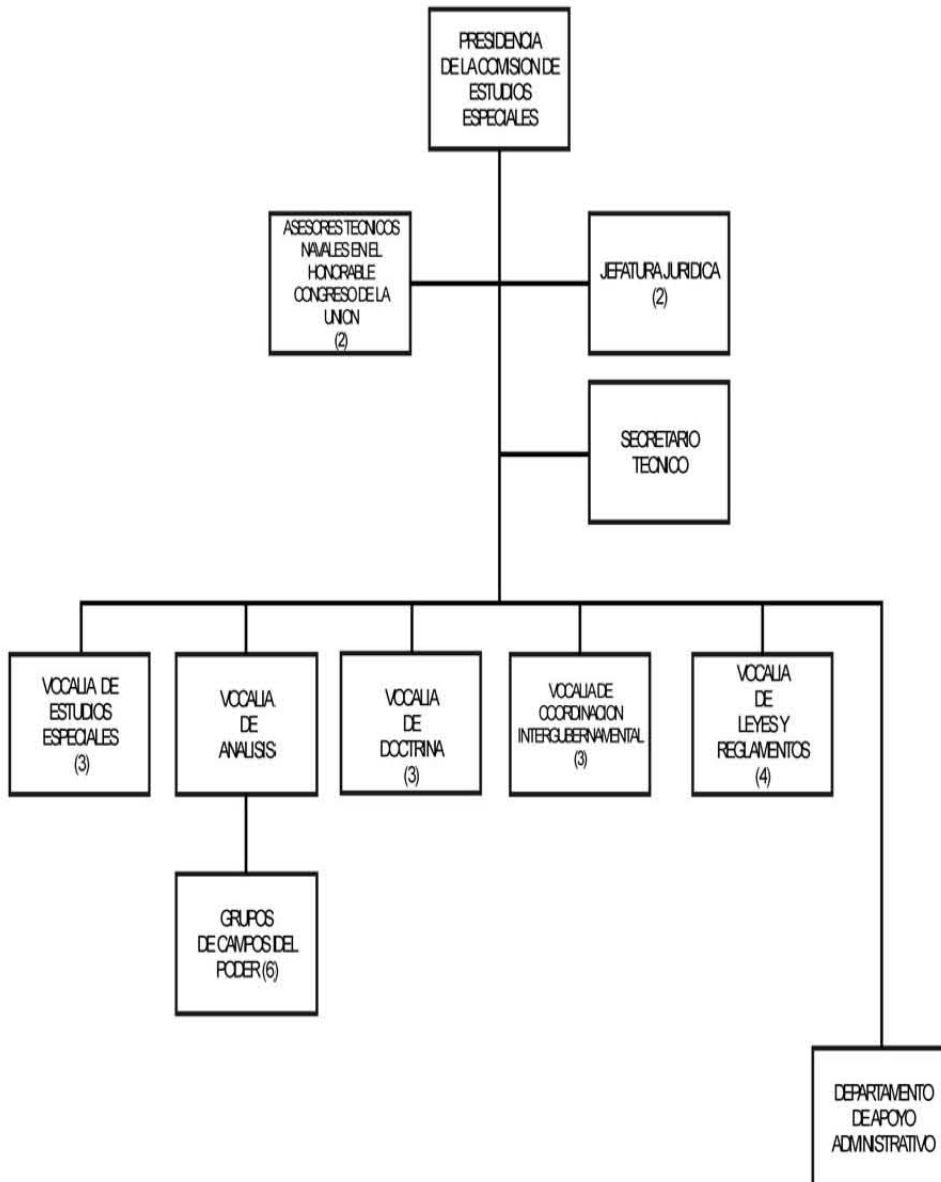
ESTRUCTURA ORGÁNICA COMISIÓN DE ESTUDIOS ESPECIALES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

- ◆ PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS ESPECIALES
 - ASESOR TÉCNICO NAVAL EN EL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN
 - JEFE JURÍDICO
 - SECRETARIO TÉCNICO
 - DEPARTAMENTO DE APOYO ADMINISTRATIVO
- ◆ VOCALÍA DE ESTUDIOS ESPECIALES
- ◆ VOCALÍA DE ANÁLISIS
 - GRUPOS DE CAMPOS DEL PODER
- ◆ VOCALÍA DE DOCTRINA
- ◆ VOCALÍA DE COORDINACIÓN INTERGUBERNAMENTAL
- ◆ VOCALÍA DE LEYES Y REGLAMENTOS

ORGANIGRAMA DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS ESPECIALES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ESTRUCTURA ORGANICA COMISION DE ESTUDIOS ESPECIALES

(VIGENTE A PARTIR DEL 1º DE NOVIEMBRE DE 2006, CON 27 PUESTOS)



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS ESPECIALES**

- a. Tarea primordial del presidente de la Comisión de Estudios Especiales es asesorar al Jefe de Estado Mayor General de la Armada y al Alto Mando, con elementos de juicio y alternativas para una adecuada toma de decisiones.
- b. Labor de esta Comisión es ordenar, aprobar y coordinar la formulación de los Estudios Especiales, así como las adiciones y reformas que los mismos requieran.
- c. Así mismo controla el estricto cumplimiento de las Metas Presidenciales, Institucionales y Compromisos Presidenciales.
- d. Dispone y supervisa la elaboración de proyectos de leyes y reglamentos de acuerdo con las directivas de la Jefatura del Estado Mayor General y del Alto Mando; además promueve la revisión permanente y la generación de propuestas de reformas, adiciones, derogaciones y creaciones de los diversos preceptos legales que rigen a la Armada de México.
- e. Coordina el análisis y la emisión de opiniones en tiempo y forma, de las disposiciones jurídicas y administrativas dictadas por el Ejecutivo Federal.
- f. Es prioridad de esta Comisión de Estudios Especiales vigilar que se establezcan y se mantenga la coordinación necesaria con el Congreso de la Unión y con otras dependencias del Ejecutivo Federal, para participar en proyectos de iniciativas de reformas de ley, en los cuales la Secretaría de Marina- Armada de México tienen injerencia o impactan en la legislación naval.
- g. Del mismo modo dispone, organiza y vigila la difusión a las áreas administrativas y operativas de las unidades y establecimientos navales, de la actualización de leyes, reglamentos, acuerdos y directivas emitidas que tienen relación con la normatividad que involucra al Sector Marítimo Nacional.

- h. Una más de las funciones de esta Comisión es coordinar y auxiliar a los integrantes del Estado Mayor General de la Armada, las unidades operativas y administrativas de la Secretaría de Marina-Armada de México y otros en la evaluación de las acciones y estrategias de la Institución, fortaleciendo el proceso de retroalimentación de la planeación estratégica.
- i. Así mismo supervisa la elaboración de estudios de análisis estratégico que tengan repercusión en la defensa exterior del país o seguridad nacional y desarrollo marítimo nacional.
- j. La comisión es la encargada de controlar de acuerdo a las restricciones de información, la documentación recibida y la difusión de resultados obtenidos en los estudios realizados.

— **ASESOR TÉCNICO NAVAL EN EL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN-CÁMARA DE SENADORES**

- a. Este Asesor Técnico analiza e interpreta las leyes a ser creadas o modificadas, comparando los dictámenes con las propuestas emitidas por la Cámara de Senadores.
- b. Es menester de este Asesor coordinar y asesorar para que se propicien, establezcan y mantengan las adecuadas relaciones de trabajo con la Cámara de Senadores y con otras dependencias del Ejecutivo Federal y de los Estados, para participar en proyectos de iniciativas de reformas de ley, en los cuales la Secretaría de Marina-Armada de México tenga injerencia o impacten en la legislación naval.
- c. Además debe difundir entre los Senadores el quehacer de la Secretaría de Marina- Armada de México, a fin de concientizarlos sobre medio naval; Así mismo coordina y participa en las actividades realizadas por la Secretaría de Marina en que asistan integrantes de la Cámara de Senadores.

— **ASESOR TÉCNICO NAVAL EN LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS**

- a. El Asesor Técnico Naval en la H. Cámara de Diputados tiene como una de sus múltiples tareas analizar e interpretar las leyes que serán creadas o modificadas, comparando los dictámenes con las propuestas emitidas por la Cámara de Diputados.
- b. Así mismo debe coordinar y asesorar para que se propicien, establezcan y mantengan las adecuadas relaciones de trabajo con la Cámara de Diputados y con otras dependencias del Ejecutivo Federal y de los estados, para participar en proyectos de iniciativas de reformas de ley, en los cuales la Secretaría de Marina-Armada de México tiene injerencia o que impacten en la legislación naval.
- c. Como parte de su trabajo debe difundir entre los Diputados el quehacer de la Secretaría de Marina- Armada de México a fin de concientizarlos en relación al medio naval.
- d. Además coordina y participa en las actividades realizadas por la Secretaría de Marina en que asistan integrantes de la Cámara de Diputados.

— **JEFE JURÍDICO**

- a. El Jefe Jurídico proporcionar asesoría jurídica al Mando, Vocales y Asesores de la Comisión, en diferentes tareas relacionadas con la legislación naval.
- b. De la misma manera participa en reuniones de trabajo para la elaboración de estudios y análisis de legislación.

— VOCALÍA DE ESTUDIOS ESPECIALES

- a. La Vocalía de Estudios Especiales se sirve a proporcionar elementos de juicio y alternativas de solución para la toma de decisiones en los asuntos encomendados.
- b. Participa en la elaboración y coordinación de los Estudios Especiales, emitiendo opinión preventiva sobre problemáticas detectadas o recibidas y en sus posibles alternativas de solución.
- c. Es labor de esta Vocalía asesorar a los integrantes del Estado Mayor General de la Armada, a las unidades operativas y administrativas de la Secretaría de Marina-Armada de México en las actividades para el fortalecimiento del proceso de retroalimentación de la planeación estratégica.
- d. Igualmente participa con las diversas instancias de la Secretaría de Marina en la elaboración de estudios de análisis estratégico con repercusión en la defensa exterior del país, seguridad nacional y desarrollo marítimo nacional.
- e. Contribuye con otras instancias de la Administración Pública Federal en la elaboración en forma conjunta de estudios estratégicos de interés nacional o internacional.

— VOCALÍA DE ANÁLISIS

- a. La Vocalía de Análisis tiene como una de sus funciones principales proporcionar información derivada de los análisis prospectivos para la toma de decisiones en los asuntos encomendados.
- b. Además contribuye a supervisar, dirigir y coordinar la elaboración y conclusión expedita de los trabajos de análisis prospectivo sobre aspectos políticos, económicos, sociales, internacionales y militares de acuerdo a su importancia y prioridad.
- c. También auxilia a las demás instancias de la Armada de México en la elaboración de estudios de análisis estratégico con repercusión en la

defensa exterior del país, seguridad nacional y desarrollo marítimo nacional de acuerdo al ámbito de su competencia.

- b. Así mismo participa con otras instancias de la Administración Pública Federal en la elaboración en forma conjunta de estudios estratégicos de interés nacional o internacional.

— **GRUPOS DE CAMPO DE PODER**

- a. Los Grupos de Campo de Poder contribuyen con la Vocalía de Análisis en el asesoramiento a la Presidencia de la Comisión de Estudios Especiales.
- b. Proponen en el área de su competencia las acciones a realizar para la solución de problemáticas detectadas producto del trabajo de investigación específica.
- c. Es parte de su labor mantener enlace y coordinación permanente con los demás organismos del Estado Mayor General y realizar las actividades para la captación de información requerida en los estudios con el fin de integrar la información necesaria.
- d. Una más de sus responsabilidades es participar con las instancias de la Secretaría de Marina- Armada de México o externas en la elaboración de estudios de análisis estratégico con repercusión en la defensa exterior del país, seguridad nacional o desarrollo marítimo nacional.

■ **COMISIÓN COORDINADORA PARA LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

Con fecha 1 de enero del año 2005 se crea la Comisión Coordinadora para la Protección y Seguridad de las Instalaciones Estratégicas, como parte integrante del Estado Mayor General; esta Comisión fue creada para desarrollar el análisis y evaluación estratégica de la situación histórica, actual y futura, así como los proyectos tendientes a mejorar la seguridad eficiente y eficaz de las instalaciones estratégicas, que se encuentran en la jurisdicción de la Secretaría de Marina.¹⁶⁴

¹⁶⁴ *Ibid.*, pág. 10.

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA COMISIÓN COORDINADORA PARA LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

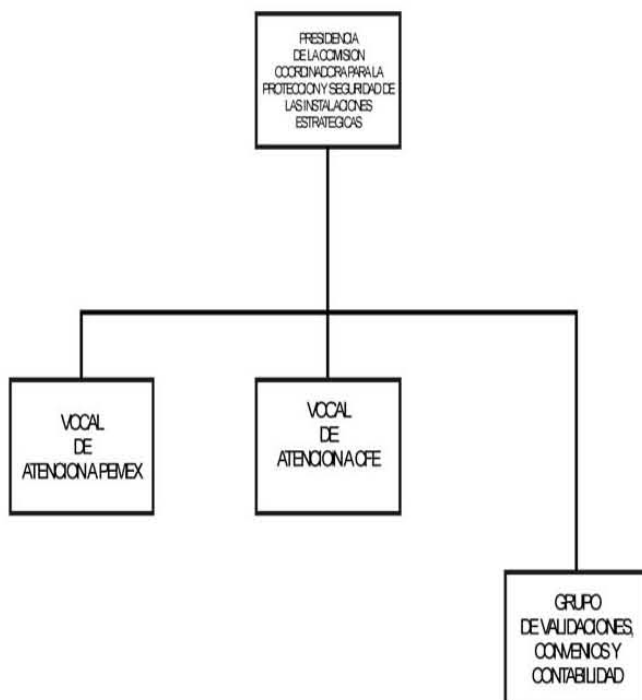
◆ **PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN COORDINADORA PARA LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATÉGICAS**

- GRUPO DE VALIDACIONES, CONVENIOS CONTABILIDAD
- ◆ VOCAL DE ATENCIÓN A PEMEX
- ◆ VOCAL DE ATENCIÓN A LA CFE

ORGANIGRAMA DE LA COMISIÓN COORDINADORA PARA LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ESTRUCTURA ORGANICA
COMISION COORDINADORA PARA LA PROTECCION
Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATEGICAS

(VIGENTE A PARTIR DEL 1º DE NOVIEMBRE DE 2006, CON 4 PUESTOS)



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN COORDINADORA PARA LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES ESTRATÉGICAS

- a. Esta área es la encargada de supervisar la elaboración de la documentación necesaria para la celebración de convenios y contratos con Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad.
- b. Coordina simultáneamente con Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad lo relacionado a las acciones para mejorar el nivel de seguridad estratégica, en las instalaciones clasificadas como “AAA” en sus jurisdicciones.
- c. De igual manera coordina con autoridades federales, estatales y municipales, la implementación de los Planes de Contingencia para prever las acciones de disuasión y mitigación en caso de un atentado terrorista.
- d. Una de las labores que desempeña esta Comisión es formular, implementar y supervisar acciones para la seguridad de las instalaciones estratégicas de Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad, con la finalidad de cumplir con las atribuciones asignadas a la Armada de México.
- e. Proporciona también estudios estratégicos a las Secciones de Estado Mayor sobre las instalaciones estratégicas, para la formulación de estudios tácticos sobre seguridad de Petróleos Mexicanos, la Comisión Federal de Electricidad y otras dependencias del Gobierno Federal.
- f. Así mismo implementa y supervisa acciones para la seguridad de las instalaciones estratégicas que sean requeridas en los tres niveles de gobierno y empresas privadas, de igual modo supervisa la elaboración de la documentación necesaria para la celebración de los convenios y contratos correspondientes.

— GRUPO DE VALIDACIONES, CONVENIOS Y CONTABILIDAD

- a. Una de las responsabilidades y tareas más importantes de este Grupo es verificar que los acuerdos que se realicen con Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad, se lleven a cabo conforme a derecho.
- b. Formula la documentación relacionada con el análisis, planeación, concepción, implementación y supervisión de las acciones necesarias para la ejecución de los convenios que se celebran con Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad en el ámbito de competencia de la Secretaría de Marina.
- c. Así mismo este grupo es el encargado de llevar el control de la documentación relacionada con las vulnerabilidades y planes de contingencia, para estar en condiciones de dar una respuesta oportuna a los requerimientos de información por parte de la Secretaría de Marina o de los tres niveles de Gobierno.

— VOCAL DE ATENCIÓN A PETRÓLEOS MEXICANOS

- a. El Vocal elabora la documentación necesaria para tramitar convenios, validaciones y coordinaciones ante Petróleos Mexicanos, determinando las normas y procedimientos para la seguridad en las instalaciones estratégicas.
- b. Así mismo propone las acciones para mejorar el nivel de seguridad en las instalaciones estratégicas clasificadas como “AAA” de Petróleos Mexicanos, resultado del análisis de las evaluaciones de vulnerabilidades.
- c. Formula la documentación relacionada con la evaluación de vulnerabilidades de las instalaciones estratégicas y las recomendaciones tendientes a disuadir y/o mitigar el daño por un atentado terrorista, con las autoridades de los tres niveles de gobierno.

- d. Es quehacer del vocal elaborar la documentación relacionada con el análisis, planeación, concepción, implementación y supervisión de las acciones para cumplir con la seguridad en las instalaciones estratégicas de Petróleos Mexicanos.
- e. Es tarea del Vocal elaborar estudios estratégicos con información sustancial para que las Secciones de Estado Mayor realicen los estudios tácticos, a fin analizar las condiciones de seguridad de las instalaciones estratégicas de Petróleos Mexicanos y otras Dependencias del Gobierno Federal que se encuentren bajo la responsabilidad de la Secretaría de Marina.

— **VOCAL DE ATENCIÓN A COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD**

- a. Es quehacer del Vocal realizar la documentación para tramitar convenios, validaciones y coordinaciones ante la Comisión Federal de Electricidad, determinando las normas y procedimientos para la seguridad en las instalaciones estratégicas.
- b. Así mismo es su labor proponer acciones para mejorar el nivel de seguridad en las instalaciones estratégicas clasificadas como “AAA” de la Comisión Federal de Electricidad, resultado del análisis de las evaluaciones de vulnerabilidades.
- c. Es su responsabilidad formular los Planes de Contingencia con el objeto de prever las acciones de disuasión y mitigación en caso de un atentado terrorista, con las autoridades de los tres niveles de gobierno involucradas.
- d. De igual modo elabora la documentación relacionada con el análisis, planeación, concepción, implementación, y supervisión de las acciones para cumplir con la seguridad en las instalaciones estratégicas y líneas de transmisión de la Comisión Federal de Electricidad.
- e. Elabora estudios estratégicos con información sustancial para que las Secciones de Estado Mayor realicen los estudios tácticos, a fin analizar las condiciones de seguridad de las instalaciones estratégicas de la Comisión Federal de Electricidad que se encuentren bajo la responsabilidad de la Secretaría de Marina.

■ UNIDAD DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

En el Superior Oficio Número A.- 680 del 22 de julio del 2003 dispuso que la Unidad del C. Almirante Secretario de Marina, deberá denominarse Unidad de Asesores Externos del Alto Mando la cual dependerá administrativamente de la Jefatura del Estado Mayor General. En el Oficio A.-680 del 16 de enero de 2006 el Alto Mando dispone que a partir de esa fecha, la Unidad de Asesores del C. Almirante Secretario de Marina, deberá denominarse Unidad de Asesores Externos del Estado Mayor General de la Armada, ya que en términos del Artículo 12 de la Ley Orgánica de la Armada de México, el órgano asesor del Alto Mando es el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, correspondiendo a dicho organismo integrar dentro de su estructura orgánica a la citada unidad.¹⁶⁵

☑ ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA UNIDAD DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

◆ COORDINADOR DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

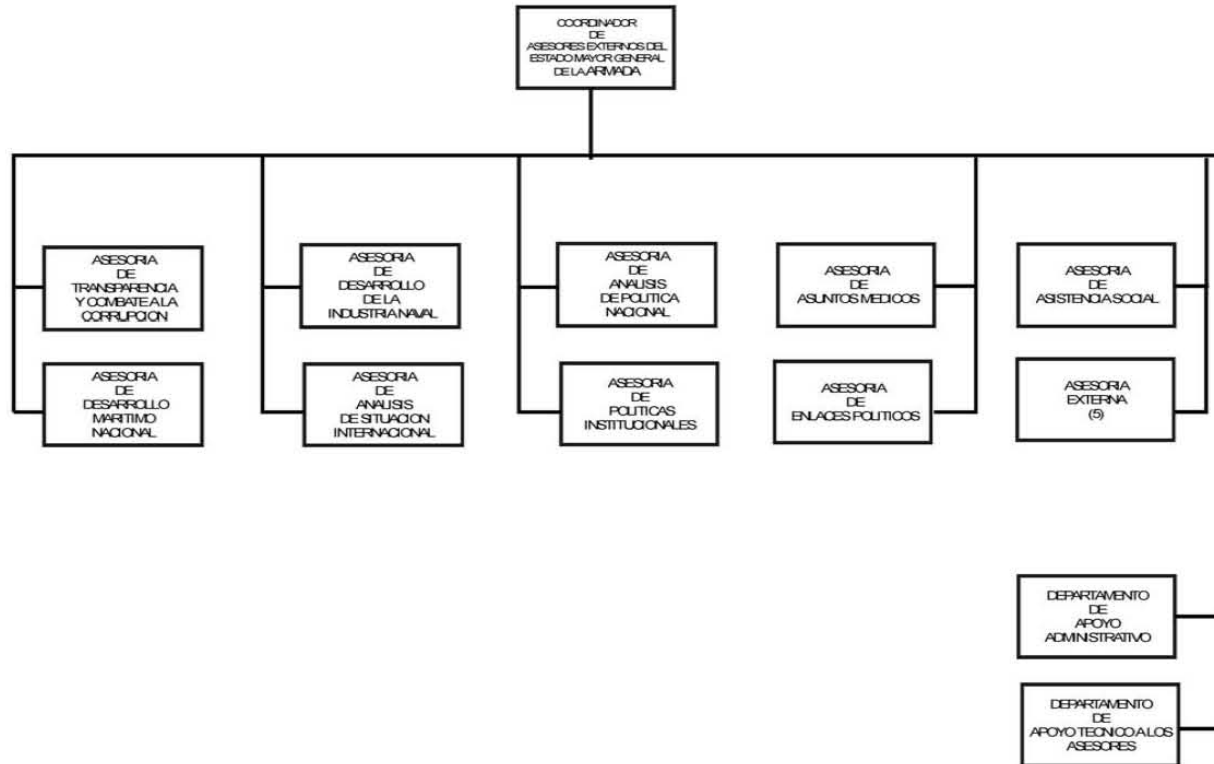
- DEPARTAMENTO DE APOYO ADMINISTRATIVO
- DEPARTAMENTO DE APOYO TÉCNICO A LOS ASESORES
- ◆ ASESORÍA DE TRANSPARENCIA Y COMBATE A LA CORRUPCIÓN
- ◆ ASESORÍA DE DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL
- ◆ ASESORÍA DE DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL
- ◆ ASESORÍA DE ANÁLISIS DE SITUACIÓN INTERNACIONAL
- ◆ ASESORÍA DE ANÁLISIS DE POLÍTICA NACIONAL
- ◆ ASESORÍA DE POLÍTICAS INSTITUCIONALES
- ◆ ASESORÍA DE ASUNTOS MÉDICOS
- ◆ ASESORÍA DE ENLACES POLÍTICOS
- ◆ ASESORÍA DE ASISTENCIA SOCIAL
- ◆ ASESORÍA EXTERNA

ORGANIGRAMA DE LA UNIDAD DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

¹⁶⁵ *Ibid.*, pág. 13

**ESTRUCTURA ORGANICA
UNIDAD DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

(VIGENTE A PARTIR DEL 1° DE NOVIEMBRE DE 2006, CON 17 PUESTOS)



— **COORDINADOR DE ASESORES EXTERNOS DEL ESTADO MAYOR GENERALDE LA ARMADA**

- a. El Coordinador de Asesores Externos es el encargado de organizar el sistema para la recepción, seguimiento, organización, conservación y transferencia de los documentos que la Oficina del C. Almirante Secretario remita para su análisis y opinión.
- b. Además proporciona información al Almirante Secretario, sobre avances, retrasos o desviaciones de los programas de trabajo de las distintas áreas de la Secretaría de Marina, que la Oficina del C. Almirante Secretario remita para su análisis y opinión.
- c. Supervisa e informa al Alto Mando, sobre el trámite y estado en que se encuentran las órdenes, directivas o acuerdos que haya dispuesto para atenciones de las diferentes unidades administrativas.
- d. Así mismo debe establecer un diagnóstico sobre los métodos, procedimientos y sistemas internos de operación, según instrucciones específicas que reciba del C. Almirante Secretario.
- e. Una de sus muchas labores es auxiliar al personal de asesores sobre los programas operativos y el programa sectorial, cuando así lo determine el Alto Mando.

— **ASESORÍA DE ANÁLISIS DE SITUACIÓN INTERNACIONAL**

- a. Realiza los estudios pertinentes que en materia internacional le sean encomendados por el Alto Mando.
- b. Además propone mecanismos de coordinación con organismos internacionales y somete a consideración del C. Almirante Secretario, la instrumentación de estrategias de política exterior en las instancias internacionales correspondientes.

- c. Del mismo modo analiza las acciones realizadas para cumplir los compromisos de la Dependencia con organismos internacionales y propone al C. Almirante Secretario alternativas de acción en la materia.

— **ASESORÍA DE ANÁLISIS DE POLÍTICA NACIONAL**

- a. En esta área se realizan los estudios de las políticas nacionales expuestas en el Plan Nacional de Desarrollo.
- b. Se efectúan estudios de las políticas implementadas en el ámbito de la administración pública federal, estatal y municipal, para el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.
- c. Así también se analizan las acciones de carácter político de las organizaciones del sector público, privado y social, y su incidencia en el ámbito de la Secretaría de Marina.
- d. Propone mecanismos de coordinación con dependencias e instituciones encargadas de la política nacional, así como con otros organismos del sector privado y social.

— **ASESORÍA DE ENLACES POLÍTICOS**

- a. Esta área tiene como labor principal proponer mecanismos de coordinación con dependencias e instituciones encargadas de la política nacional, así como con otros organismos del sector privado y social.
- b. Propone también mecanismos que permitan atender las propuestas que formulen a la Secretaría de Marina, las instituciones y organizaciones políticas del país.

— **ASESORÍA DE ASISTENCIA SOCIAL**

- a. Esta área realiza los estudios que en materia de asistencia social le sean encomendados por el Alto Mando.

- b. Así mismo analiza las acciones que en materia de asistencia social se implementen en el ámbito nacional, identificando las incidencias en la Secretaría de Marina.
- c. Propone estrategias en materia de mejora de la calidad de los servicios de asistencia social en la Institución y somete a consideración del Alto Mando, proyectos para la construcción de infraestructura, equipamiento y remodelación de establecimientos para la prestación de los servicios de asistencia social.

— **ASESORÍA EXTERNA**

- a. Es el área encargada de realizar el análisis y opinión de los asuntos diversos que el C. Almirante Secretario ponga a su atención.

■ **UNIDAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**

Los antecedentes de la Unidad de Comunicación Social se remiten al 10 de mayo de 1977, fue entonces denominada como Oficina de Prensa y Relaciones Públicas; posteriormente en el año de 1983 adoptó el nombre de Dirección General de Comunicación Social, sin embargo dada la naturaleza de sus actividades y la necesidad de impulsar la difusión de las actividades institucionales, en 1988 cambió nuevamente de denominación y fue objeto de diversos ajustes orgánicos y administrativos, para ser elevada a la categoría de Unidad de Comunicación Social, dependiendo orgánicamente del C. Almirante Secretario de Marina.¹⁶⁶

En julio de 1995 se reestructuró la Unidad de Comunicación Social, dejando de pertenecer a las oficinas del C. Almirante Secretario e integrándose a la Sección

¹⁶⁶ *Ibid.*, pág.14

Segunda del Estado Mayor General de la Armada. En diciembre de 1999 la Unidad de Comunicación Social dejó de pertenecer a la Sección Segunda del Estado Mayor, para depender directamente de la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada. Posteriormente, con base en la importancia de impulsar la oportuna y eficaz difusión de las actividades y logros de la Institución, y con el propósito de adecuar su estructura orgánica a sus necesidades actuales, con fecha 1 de octubre del 2000, por Acuerdo del Alto Mando fue elevada de categoría y nuevamente reestructurada.

Finalmente, durante el año 2002 la Unidad de Comunicación Social fue objeto de algunos ajustes a su orgánica, motivados por los nuevos retos que afrontaba la institución, así como las directivas emitidas por el Gobierno Federal en lo relativo al ámbito de innovación y calidad, además de haber recibido y fortalecido las funciones que realizaba la Sección Segunda del Estado Mayor General en lo que respecta a protocolo, quedando autorizada su estructura, con fecha 1° de enero de 2003.¹⁶⁷

☑ ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA UNIDAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

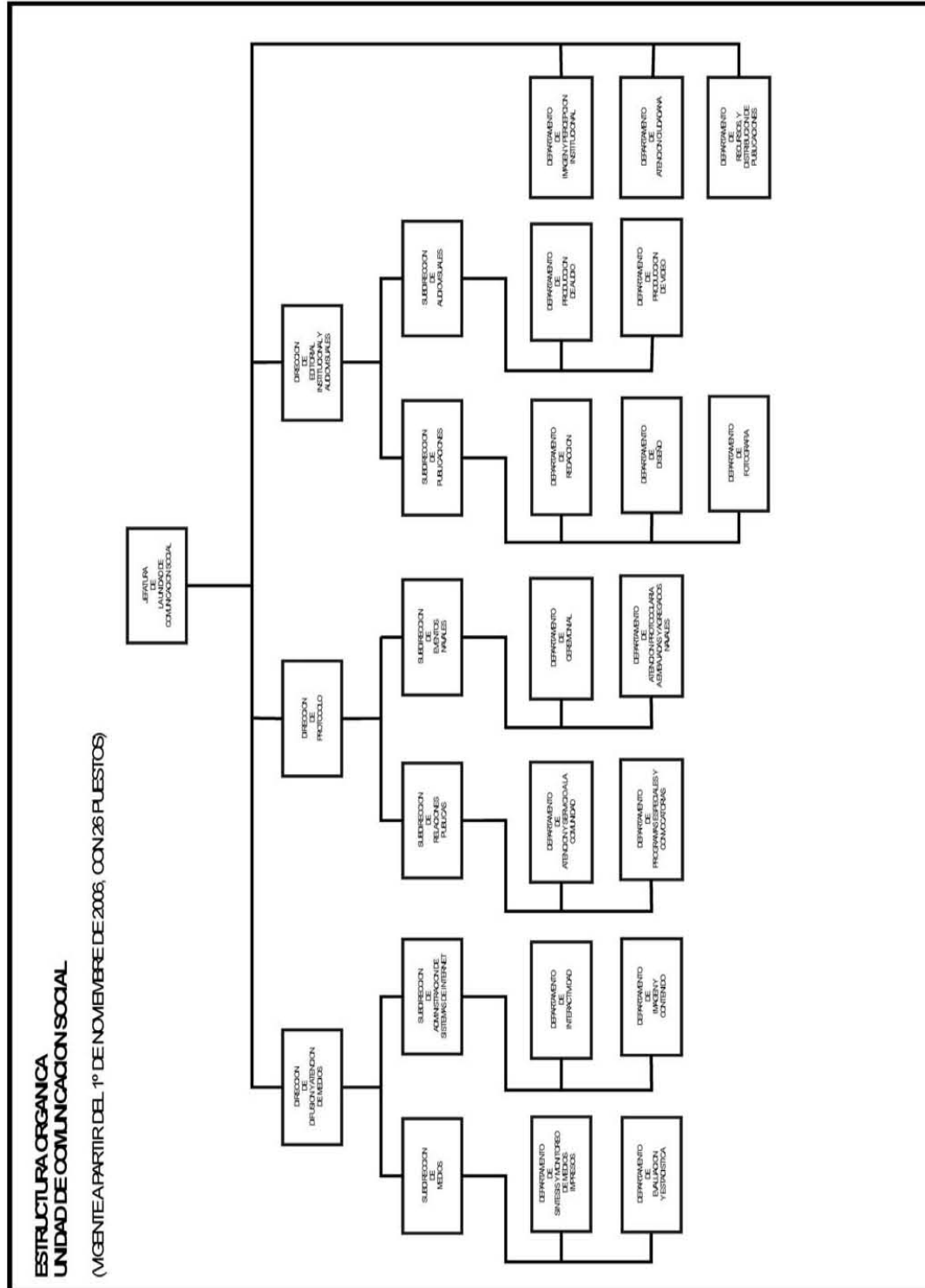
◆ JEFATURA DE LA UNIDAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL

- ▣ DEPARTAMENTO DE IMAGEN Y PERCEPCIÓN INSTITUCIONAL
- ▣ DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN CIUDADANA
- ▣ DEPARTAMENTO DE RECURSOS Y DISTRIBUCIÓN DE PUBLICACIONES
- ◆ DIRECCIÓN DE DIFUSIÓN Y ATENCIÓN DE MEDIOS
 - SUBDIRECCIÓN DE MEDIOS
 - ▣ DEPARTAMENTO DE SÍNTESIS Y MONITOREO DE MEDIOS IMPRESOS
 - ▣ DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN Y ESTADÍSTICA
 - SUBDIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE SISTEMAS DE INTERNET

¹⁶⁷ *Idem.*

- ▣ DEPARTAMENTO DE INTERACTIVIDAD
 - ▣ DEPARTAMENTO DE IMAGEN Y CONTENIDO
- ◆ DIRECCIÓN DE PROTOCOLO
 - SUBDIRECCIÓN DE RELACIONES PÚBLICAS
 - ▣ DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN Y SERVICIO A LA COMUNIDAD
 - ▣ DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS ESPECIALES Y CONVOCATORIAS
 - SUBDIRECCIÓN DE EVENTOS NAVALES
 - ▣ DEPARTAMENTO DE CEREMONIAL
 - ▣ DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN PROTOCOLARIA A EMBAJADAS Y AGREGADOS NAVALES
- ◆ DIRECCIÓN DE EDITORIAL INSTITUCIONAL Y AUDIOVISUALES
 - SUBDIRECCIÓN DE PUBLICACIONES
 - ▣ DEPARTAMENTO DE REDACCIÓN
 - ▣ DEPARTAMENTO DE DISEÑO
 - ▣ DEPARTAMENTO DE FOTOGRAFÍA
 - SUBDIRECCIÓN DE AUDIOVISUALES
 - ▣ DEPARTAMENTO DE PRODUCCIÓN DE AUDIO
 - ▣ DEPARTAMENTO DE PRODUCCIÓN DE VIDEO

**ORGANIGRAMA DE LA UNIDAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL DEL ESTADO
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA**



FUNCIONES DE LAS ÁREAS

— **SUBDIRECCIÓN DE EVENTOS NAVALES**

- a. La Subdirección de Eventos Navales es el área que organiza, realiza y evalúa los desayunos protocolarios y conciertos de gala de la institución.
- b. Así mismo vigila, organiza y realiza los eventos sociales con diplomáticos extranjeros.
- c. Parte importante de su labor es coordinar el apoyo y participación en diversos eventos sociales institucionales; además organizar, realiza y evalúa las ceremonias institucionales locales y foráneas.
- d. Coordina también los apoyos y participación de la Secretaria de Marina en ceremonias de otras dependencias.

— **DEPARTAMENTO DE CEREMONIAL**

- a. El Departamento de Ceremonial se encarga de preparar y ejecutar el protocolo y ceremonial naval aplicable a los desayunos protocolarios y conciertos de gala.
- b. Del mismo modo prepara y ejecuta el protocolo y ceremonial naval aplicable a los eventos sociales con la participación de Diplomáticos extranjeros.
- c. Proporcionar los apoyos y requerimientos necesarios para aplicar el ceremonial naval en los diversos eventos sociales.
- d. Provee los apoyos solicitados por otras dependencias para la participación de la Armada de México en eventos de esta institución.

— **DEPARTAMENTO DE ATENCIÓN PROTOCOLARIA A EMBAJADAS Y AGREGADOS NAVALES**

- a. Este departamento tiene como actividad principal elaborar y tramitar las invitaciones para los Agregados acreditados para su asistencia a los desayunos protocolarios, conciertos de gala y diversos eventos sociales.
- b. Además tramita los apoyos y requerimientos necesarios para la realización de los diferentes eventos navales en los que participan los Agregados acreditados.
- c. Realiza las invitaciones de los Agregados acreditados para su asistencia a las ceremonias institucionales locales y foráneas.

En los párrafos anteriores hemos expuesto un importante listado de las áreas en las que el internacionalista puede desempeñarse profesionalmente en la Secretaría de Marina-Armada de México. Observamos que la participación del egresado de ésta especialidad no se limita a un área en específico, ya que ésta Institución brinda una gran gama de oportunidades laborales para el Licenciado en Relaciones Internacionales; las actividades que se llevan a cabo en las diversas áreas que se han enunciado no son ajenas a nuestra especialidad, por el contrario son de la entera competencia del internacionalista.

Cabe destacar el aspecto abierto, flexible e interdisciplinario de las Relaciones Internacionales, el cual le permite conjugar elementos de disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades; en virtud de lo anterior el internacionalista puede analizar innumerables factores y actores políticos, económicos, sociales, jurídicos y militares; ya que posee conocimientos integrales y se auxilia también de las teorías de disciplinas como la historia, la geografía, la ciencia política, la sociología, la economía, el derecho, etc.¹⁶⁸

La afirmación anterior encuentra fundamento en la premisa de que el egresado de Relaciones Internacionales es un profesional que tiene la capacidad para analizar fenómenos y procesos internacionales, así mismo está en condiciones de tomar decisiones, generar estrategias y alternativas para dar solución a problemáticas de índole nacional e internacional.¹⁶⁹

De igual manera el Internacionalista posee un amplio sentido de la retribución y de compromiso con la sociedad, característica importante ya que la Armada de México demanda de su personal responsabilidad y lealtad con el país y con la institución.

¹⁶⁸ *Ibid.*, pág. 19.

¹⁶⁹ *Plan de Estudios de la Licenciatura en Relaciones Internacionales 1997*, pág. 21.

Finalmente es importante destacar que por su formación interdisciplinaria, el egresado de Relaciones Internacionales, tiene un amplio campo de acción para desempeñarse profesionalmente tanto en instituciones financieras, como en organismos internacionales, en empresas privadas, también puede dedicarse al ejercicio privado de la profesión, e incluso ejercer en algunas secretarías de Estado. Sin embargo consideramos en este caso particular, que la Secretaría de Marina es un espacio poco explorado y por lo tanto desconocido por el internacionalista y vale la pena subrayar que ésta Institución militar ofrece importantes oportunidades laborales en sus áreas jurídicas, económicas, de estudios especiales, de inteligencia, de investigación, de protocolo, entre muchas otras, como se puede apreciar a lo largo de este capítulo.

CONCLUSIONES

La investigación realizada para la elaboración de la presente tesis nos ha permitido encontrar que a lo largo de su historia las aduanas en México han evolucionado y replanteando en diversas ocasiones sus funciones, con la finalidad de adecuar sus actividades acorde con el actual modelo económico y las tendencias mundiales del comercio internacional en el contexto de la globalización. Pero más aún, sus funciones han evolucionado con el propósito fundamental de cumplir con eficacia el papel que le exigen las necesidades de empresas nacionales y extranjeras que realizan actividades de comercio exterior, es decir, que importan y exportan mercancías utilizando los métodos más modernos y seguros de la logística internacional, dentro de un marco de globalización regional y mundial, no quedando exenta de esta metamorfosis la “Aduana México”, que es la denominación con que se reconoce oficialmente al sistema aduanero mexicano y que evidentemente es una actividad propia del egresado de Relaciones Internacionales.

Así mismo hemos visto en este trabajo de tesis, que las aduanas desde la actualidad han jugado un papel trascendental en los procesos de integración económica; los cuales se han rediseñado vertiginosamente en las últimas décadas, cobrando de ésta manera cada vez más importancia como instrumento del comercio exterior; lo anterior significa que hoy en día, las aduanas fungen como facilitadoras del comercio exterior, pero sin dejar de lado su labor cotidiana de fiscalización y control de las mercancías que entran y salen del país.

En síntesis, lo más notable es que la aduana moderna en México, se ha convertido en un mecanismo de suma importancia, diseñado fundamentalmente para afrontar los nuevos retos y amenazas que plantea el fenómeno de la globalización, tales como: fomentar las exportaciones, facilitar las operaciones comerciales, y como un elemento clave en los procesos de integración, para alcanzar los objetivos de cooperación y asistencia entre las aduanas de diferentes

países con los que México ha suscrito tratados o acuerdos comerciales, convirtiéndose la Aduana México en un instrumento de la política comercial del país; así mismo, colabora junto con otras instancias en la lucha contra el terrorismo, el narcotráfico y contra epidemias globales como la reciente influenza N1H1.

En ésta parte de la investigación concluimos que las aduanas de México al igual que las aduanas de otros países, evolucionan al mismo tiempo que lo hacen las tecnologías, la informática, las comunicaciones, los transportes, los sistemas de producción y comercialización, para hacer más eficientes sus formas y métodos de operación, actividades todas ellas en las que el internacionalista puede desarrollarse profesionalmente.

Otro aspecto importante objeto de investigación de este trabajo de tesis, se refiere a la figura del agente aduanal y del apoderado aduanal, figuras que han cobrado gran importancia en ámbito del comercio exterior no sólo en México sino en el mundo entero; debido a que sus servicios profesionales, relativos al proceso del despacho aduanal de las mercancías, han tenido que ajustarse a las demandas de los importadores y exportadores, ya que el objetivo principal de su labor es brindar certeza y seguridad a los usuarios ofreciendo servicios integrales para efectuar el despacho.

Es indiscutible que los agentes y apoderados aduanales constituyen un importante y valioso enlace entre el Fisco Federal y los particulares que realizan comercio exterior, siendo el conducto idóneo para la captación de impuestos para el erario y para el control y supervisión de mercancías; por lo anterior, su participación en la política aduanera y en la dinámica del comercio internacional es incuestionable, de igual manera la Dirección de Servicios Aduanales de la Secretaría de Marina-Armada de México que realiza funciones ordinarias de una agencia aduanal, cumple con un cometido de mayor alcance para la nación, tomando en cuenta que el control y supervisión de las mercancías que efectúa

están vinculados directamente con la lucha en contra del narcotráfico, el terrorismo, la delincuencia organizada, la defensa y protección del mar territorial y zonas adyacentes, el espacio aéreo marítimo,

En este sentido, como bien sabemos el comercio internacional es un espacio natural en el que el internacionalista puede aplicar sus conocimientos, ejerciendo la práctica privada como agente aduanal o apoderado aduanal. Capacitarse en materia aduanal permitiría al especialista en relaciones internacionales ofrecer asesoría relativa al cumplimiento de formalidades, trámites y procedimientos aduaneros indispensables para poner las mercancías importadas a la libre disposición o para exportarlas, o bien hacer recomendaciones sobre formas de pago, trasportes, fletes, en general asesorar sobre la logística necesaria inherente al despacho aduanal, acciones que requieren una capacitación adicional y especial que complemente los conocimientos adquiridos durante la carrera.

Por otro lado, haciendo referencia a uno de los objetivos de esta tesis encontramos que la Secretaria de Marina ha requerido de un efectivo manejo tanto de sus recursos humanos como materiales, con la finalidad de desempeñar mejor sus múltiples actividades relacionadas con la seguridad nacional, ha puesto especial énfasis en maximizar los resultados operativos como producto de una maquinaria institucional; en virtud de lo anterior la Armada de México ha puesto en marcha un proyecto de modernización en materia de adquisiciones, con la intención de dotar a las fuerzas navales de un alto perfil militar que le permita dar respuesta a las amenazas tradicionales a la seguridad nacional y a los nuevos retos y desafíos que acarrea el mundo globalizado, que incluyen la lucha frontal en contra de la delincuencia organizada vinculada con actividades como el terrorismo internacional, el narcotráfico, piratería, trafico ilegal de personas, trafico ilegal de especies protegidas, explotación ilegal de recursos naturales, protección del medio ambiente, etc., para ello ha recurrido a la adquisición de equipos, materiales e insumos de alta tecnología.

Como consecuencia de lo anterior y debido a las características de las mercancías que importa esta Secretaría de Estado, tiene la necesidad de contar con especialistas en materia aduanal, que no solamente tengan conocimientos teóricos, sino una formación profesional integral, además de poseer altos principios como la honradez y la incorruptibilidad, cualidades que le permitan servir a la nación y a esta Institución con lealtad y rectitud. Lo anterior es necesario para evitar acontecimientos como los suscitados en el mes de agosto de 2009 en la frontera norte del país, donde agentes aduanales y empleados de aduanas fueron destituidos de sus cargos y reemplazados por personal nuevo, medida tomada para enfrentar la corrupción, el narcotráfico, el tráfico ilícito de personas, la piratería y otros delitos que ocurrían con gran frecuencia.

Por tal motivo consideramos que es de suma importancia que la Secretaría de Marina posea su propia Dirección de Servicios Aduanales, es decir su propia agencia aduanal, con ésta medida se previene y se descarta la posibilidad de que las mercancías importadas por la Dependencia, que son de uso exclusivo de la Armada de México, sean robadas o utilizadas por la delincuencia organizada para cometer ilícitos que atenten contra el orden público o pongan en riesgo la seguridad nacional, que como ya ha quedado demostrado las aduanas de nuestro país estaban sirviendo para la comisión de diversos delitos en perjuicio de la nación, que si bien es cierto se menciona la corrupción también podríamos suponer que los delitos cometidos podrían ser más graves y estar vinculados con la delincuencia organizada.

En el caso particular de la Secretaría de Marina-Armada de México, es necesario que se conozca y se considere a esta Institución como un espacio idóneo para el desarrollo profesional del internacionalista, ya que hasta hoy ha sido poco explorada y por lo tanto son pocos los internacionalistas e incluso de otras carreras que ejercen su profesión en esa Dependencia, sin embargo como resultado de la presente investigación consideramos que se demuestra, en el capítulo tercero que la Secretaría Armada de México, es un campo fértil para el

desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales, tomando en cuenta que hacia el interior de ésta Secretaría de Estado existe un gran número de áreas en donde los conocimientos adquiridos durante nuestros estudios son susceptibles de ser aplicados, cumpliendo de ésta manera con los fines que persigue nuestra Máxima Casa de Estudios, es decir poner a sus egresados al servicio de la nación.

No obstante lo anterior consideramos que es necesario reflexionar que a pesar de que el Plan de Estudios de la carrera proporciona herramientas, de carácter teórico de invaluable valía en nuestra formación profesional, también es necesario considerar la inclusión de aspectos técnicos como parte de esas herramientas, en el caso particular de esta investigación es evidente que el aspecto técnico en materia aduanal, no se contempla como parte de la formación académica del internacionalista, así encontramos temas ausentes en nuestra formación, como los relacionados con el funcionamiento del comercio exterior, todo lo relativo a la gestión aduanal, clasificación arancelaria, elaboración de pedimentos de importación o exportación, transporte de mercancías, seguros, medios de pago, servicios financieros y de intermediación bancaria y en general el manejo los documentos inherentes a las actividades propias de la importación y exportación; con lo cual el egresado obtendría una formación más integral y competitiva, enfrentado así en condiciones más favorables las demandas y requerimientos que exige en la actualidad la competencia profesional.

Debo señalar que la idea inicial para desarrollar esta tesis estaba circunscrita únicamente a la cuestión aduanal, situación motivada con base en mi experiencia como miembro de ésta Secretaría, lo que me permitió visualizarla en ese primer momento como un lugar idóneo para que los egresados de nuestra especialidad pongamos en práctica nuestra capacidad profesional; no obstante el desarrollo del trabajo de investigación me condujo de manera natural a encontrar otras áreas que resultan igualmente idóneas, ampliando la perspectiva inicial y poniendo frente a mi una realidad más amplia y de mayor alcance de la que originalmente

había planteado como objeto de investigación, de este modo en el último apartado del capítulo tercero de esta tesis se muestra un espacio más rico en posibilidades, quedando consignando un gran número de áreas que sumadas a la Dirección de Servicios Aduanales fortalece y confirma el planteamiento central de esta tesis que la Secretaria de Marina-Armada de México es un campo fértil para el desarrollo profesional del Licenciado en Relaciones Internacionales.

Finalmente consideramos importante proponer la creación de un vínculo entre la Universidad Nacional Autónoma de México y la Secretaria de Marina, a través del establecimiento de programas conjuntos de becas y de espacios para que los estudiantes de la Licenciatura de Relaciones Internacionales y de otras licenciaturas, puedan realizar su servicio social y prácticas profesionales en las diversas áreas que comprenden a ésta Secretaria de Estado, proporcionando de ésta manera a los internacionalistas y demás especialistas, la posibilidad de aplicar los conocimientos adquiridos durante la carrera y obtener nuevas enseñanzas, aptitudes y experiencias que los sitúen en mejores condiciones para el ejercicio profesional, y lograr así que se considere a ésta Dependencia como una posibilidad tangible para el desarrollo profesional; consideramos también que sería valioso para ambas instituciones la existencia de un programa de intercambio académico que permita enriquecer la formación de docentes y estudiantes tanto de nuestra Máxima Casa de Estudios como de la Armada de México, con la finalidad de forjar a los futuros líderes de nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA.

ALONSO, MARTÍN. *Enciclopedia del idioma. Diccionario Histórico y Moderno de la Lengua Española (Siglos XII a XX) Etimológico, Tecnológico, Regional e Hispanoamericano. Tomo I y III.* Madrid, 1982.

Armada de México: Retos y Desafíos. Colección editorial SEMAR, México 2006.

BASALDÚA, Xavier Ricardo. *Derecho Aduanero.* Editor Abelardo Perrot. Buenos Aires Argentina, 1992.

CABAÑELAS, Guillermo. *Diccionario de Derecho Usual.* Tomo I, Ediciones Arayú, Editorial de Palma, Buenos Aires Argentina, 1954.

CARVAJAL CONTRERAS, Máximo. *Derecho Aduanero.* Editorial Porrúa. México, 2007.

COSÍO VILLEGAS Daniel. *La Cuestión Arancelaria en México. Vol. III. Historia de la Política Aduanal.* Edición del Centro Mexicano de Estudios Económicos. México, 1932.

ENCICLOPEDIA DE MÉXICO, S.A. Tomo I. México, 1977.

ESCRICHE, Joaquín. *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia.* Imprenta de Eduardo Cuesta, Madrid, 1874.

ESPADAS ACONA, Uuc-Kib, REYES DOMÍNGUEZ, Guadalupe y VALLADO FAJARDO, Iván. *Estructura Socioeconómica de México.* Editado por Compañía Editorial Nueva Imagen, S.A. de C.V. México, 2002.

GARCÍA ARROYO, Raziél. *Las Construcciones Navales en México (Breve reseña 1º de Junio)*. Editado por la Secretaria de Marina. México, 1975.

GONZÁLEZ GRAJEDA, Francisco Javier. *Procedimiento de gestión aduanera*, Editorial Escuela de Hacienda pública, Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, España, 1988.

GRAN SOPENA. *Diccionario Enciclopédico*, Tomo I. Editorial Ramón Sopena, S.A. Barcelona, España, 1973.

JENNINGS, Gary. *AZTECA. Crónica dirigida al Reverendo Don Juan de Zumárraga, Obispo de la Sede de México*. Editorial Planeta. México, 1991.

Libro de políticas de la armada de México. Editado por la Secretaria de Marina, Estado Mayor General. México, enero 2004.

LERDO DE TEJADA, Miguel. *Comercio Exterior de México desde la conquista hasta Hoy*. Editado por Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. México, 1967.

Manual de Organización de la Oficina del C. Almirante Secretario de Marina. Editado por la Secretaria de Marina, México, septiembre 2003.

Manual de Organización de la Unidad Jurídica de la Armada de México. Editado por la Secretaria de Marina. México, julio 2003.

Manual de Organización del Estado Mayor General de la Armada de México. Editado por la Secretaria de Marina. México, diciembre 2006.

MAUBERT VIVEROS, Claudio. *Comercio Internacional. Aspectos Operativos y Financieros*. Editorial Trillas. México, 2005.

PALOMAR DE MIGUEL, Juan. *Diccionario para Juristas*. Mayo-Ediciones. México, 1981.

Programa Sectorial de Marina 2007-2012. Editado por la Secretaria de Marina, México 2007.

ORTIZ WADGYMAR, Arturo. *El Fracaso Neoliberal en México. 6 años de Fondo Monetarismo (1982-1988)*. Editorial Nuestro Tiempo. México 1988.

OVILLA MANDUJANO, Manuel. *Derecho Aduanero*. Editado por la Escuela Nacional de Capacitación Aduanera. México, 1978.

SAXE-FERNÁNDEZ, John. *Globalización: Crítica a un Paradigma*. Editorial Plaza & Janes, UNAM, IIE, DGAPA. México, 1999.

SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL. *Desarrollo de la Industria Militar*. Editado por la Dirección General de Fabricas de la Defensa Nacional. México, 1997.

SEMAR, "*Programa Institucional de Desarrollo 2001-2006*". Editado por la Secretaria de Marina, cuarta revisión, México 2005.

SIERRA, Carlos J. y MARTÍNEZ VERA, Rogelio. *Historia y Legislación Aduanera de México*. Editado por Boletín Biográfico de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, Dirección General de Prensa, Memoria, Bibliotecas y Publicaciones. México, 1973.

THIAGO CINTRA, José. *Seguridad nacional, Poder Nacional y Desarrollo*. Editado por el Centro Latinoamericano de Estudios Estratégicos. México 1991.

TREJO VARGAS, Pedro. *Aduanas. Régimen Jurídico y Facilitación*. Editorial Porrúa. México, 2008.

LEGISLACIÓN Y DIARIOS OFICIALES DE LA FEDERACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley Aduanera

Ley Orgánica de la Armada de México

Diario Oficial de la Federación **Página Oficial de la Secretaría de Economía:**

<http://www.se.gob.mx>

n, 10 de mayo de 1918.

Diario Oficial de la Federación, 1^o de enero de 1930.

Diario Oficial de la federación, 31 de agosto de 1935.

Boletín de la Secretaría de Hacienda. Año de 1918, tomo VI.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 1^o de enero de 1926 al 30 de noviembre de 1928. Volumen I.

FUENTES DE INTERNET

Real Academia de la Lengua Española: <http://www.rae.es>

Glosario de Términos Aduaneros Internacionales del Consejo de Cooperación Aduanera de Brúcelas:

http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana_mexico/2008/Normatividad

Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012:

http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana_mexico/2008/servicios.html

http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/B8_10023.html

http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2007/mapa.html

<http://www.aduanas.gob.mx>

Glosario en materia aduanera:

http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2007/A_Body_Normatividad.html

Glosario de Términos de Comercio Internacional DHL:

[http://www.dhl.com.mx/publish/mx/es/information/informacion_para_el/glossary.hig
h.html](http://www.dhl.com.mx/publish/mx/es/information/informacion_para_el/glossary.hig
h.html)

Página Oficial de la Secretaría de Marina:

www.semar.gob.mx/jurídico/org_armada.htm

http://www.semar.gob.mx/jurídico/leyes_reglamentos.pdf

Página Oficial de la Secretaría de Economía:

<http://www.se.gob.mx>

**Página oficial de la Dirección general de Administración Escolar de la
Universidad Nacional Autónoma de México:**

http://www.dgae.unam.mx/planes/relacion_internal.html.

www.dgae.unam.mx/planes/RelsInt.pdf

http://www.dgae.unam.mx/planes/relacion_internal.html.