



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE ESTUDIOS JURÍDICO-ECONÓMICOS

**“ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS PERMISOS EN LA PRESTACIÓN
DE SERVICIOS DE TURISMO NÁUTICO”**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
DERECHO PRESENTA:**

JAZMÍN VILLEGAS CALZADA

ASESOR: LIC. ALFONSO NAVA NEGRETE



MÉXICO, D.F.

2010



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE DERECHO



REGISTRO DE INSCRIPCIÓN AL SEMINARIO

Nombre: JAZMIN VILLEGAS CALZADA

Num. Cta: 300095537

Fecha de Inscripción: Mayo 30 de 2008

Fecha Límite: Mayo 30 de 2010

Título de la Tesis: ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS PERMISOS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TURISMO NÁUTICO

Asesor: LIC. ALFONSO NAVA NEGRETE

Seminario: ESTUDIOS JURIDICO-ECONOMICOS

Estado: VIGENTE

Observaciones:

Ciudad Universitaria D.F. 30 de Mayo de 2008

Lic. OSCAR VÁSQUEZ DEL MERCADO CORDERO

Secretario General

FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA GENERAL

México, D.F., Ciudad Universitaria a
9 de febrero de 2010.

Lic. Pedro Ojeda Paullada
Director del Seminario de
Estudios Jurídico-Económicos
de la Facultad de Derecho UNAM
P r e s e n t e

Me refiero a la tesis que para obtener el grado de Licenciado en Derecho denominada **ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS PERMISOS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TURISMO NÁUTICO** presenta la alumna **VILLEGAS CALZADA JAZMÍN** con número de cuenta **30009553-7**, inscrita con fecha 30 de mayo de 2008 en el seminario digno a su cargo.


Sobre el particular, le informo que la misma ha sido concluida, toda vez que revise y aprobé en su totalidad cada una de las partes y capítulos que la conforman.

Lo anterior a fin de que la tesista pueda continuar con los trámites respectivos del proceso de titulación.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

Dr. Alfonso Nava Negrete





UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE
ESTUDIOS JURÍDICO-ECONÓMICOS

OFICIO: FDER/SEJE/64/3/10.

ASUNTO: Aprobación de Tesis.

DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN
ESCOLAR.
P R E S E N T E.

El pasante **JAZMÍN VILLEGAS CALZADA**, con número de cuenta **30009553-7**, elaboró su tesis profesional en este Seminario, bajo la dirección del Lic. Alfonso Nava Negrete titulada: **"ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS PERMISOS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TURISMO NÁUTICO"**.

El pasante **VILLEGAS CALZADA** ha concluido la tesis de referencia, la cual estimo satisface los requisitos exigidos para esta clase de trabajos, por lo que me permito otorgarle la **APROBACIÓN**, para los efectos académicos correspondientes.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad de Derecho".

Me es grato hacerle presente mi consideración.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Ciudad Universitaria, D. F., a 19 de marzo de 2010
EL DIRECTOR DEL SEMINARIO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE ESTUDIOS
JURÍDICO
LIC. PEDRO OJEDA PAULLADA.

El presente trabajo de investigación y análisis lo dedico con infinito agradecimiento, amor y respeto a:

Mi mamá “todóloga” de mis múltiples situaciones cotidianas, por su inigualable carácter e inteligencia, guía, apoyo y consejos profesionales, su gran amor, preocupaciones y cuidados, especialmente por sus exquisitas comidas, fuente de energía física y reconfortación espiritual para continuar cada día escolar y laboral.

Mi papá por su dedicación, preocupación, gran amor y apoyo, por compartir momentos, conocimientos, experiencias, consejos y cuidados para enfrentar la vida.

Mi hermanita por su compañía, amor, complicidad, apoyo, solidaridad, admiración, su mágica risa y por todos los momentos que gratos o tristes nos unen cada vez más.

A mi abuelita Carlota fuente de sabiduría empírica, por sus enseñanzas ancestrales, culturales e históricas, su amor, cuidados, consejos y especial sazón.

A mi abuelito Mauricio por todo el amor incondicional que puede dar, sencillez, bondad, cuidados, historias de magia y la más grata compañía durante toda mi trayectoria escolar.

A la familia Villegas González, especialmente a mis abuelitos Martha González, Antonio Villegas y mi tía Oly por su amor, consejos, cuidados, apoyo y momentos felices de mi infancia.

A mi madrina la Doctora Elba Mendoza por su gran amor, cuidados, consejos y guía para enfrentar cada etapa de la vida desempeñando excelentemente su papel de madrina como en los cuentos de hadas; y familia Mendoza por compartir su sencillez y gran calor orgullosamente oaxaqueños.

A mi gran amiga Nívea por su lealtad, su compañía durante una larga etapa escolar, por cada experiencia que compartimos conforme pasa el tiempo y por continuar brindándome incondicionalmente su amistad.

A Benjamín López Anaya por enseñarme no sólo el amor a la danza folclórica sino también a continuar en otros lugares para mejorar y por estar conmigo en cada presentación.

A mis amigos y compañeros de danza: Socióloga María Eugenia Campos Cázares, Bióloga Yolanda Estrella Aguilar, José Rosales y Aleks (Cozumel) por su maravillosa e invaluable amistad, apoyos incondicionales, por mostrarme en la danza folclórica todo un mundo de cultura y conocimientos ancestrales, disciplina, trabajo en equipo, fuerza, solidaridad, tolerancia, paciencia, autoconfianza, autoexigencia, entrega, goce, a implementar soluciones inmediatas ante situaciones emergentes en ejecuciones y por ende en la vida diaria.

A Berenice Martínez Pichardo por su particular carácter, inteligencia, sencillez, gratitud y amistad incondicional que jamás imagine encontrar en ella, por sus consideraciones, apoyo y cada momento que torna agradable con su sonrisa.

Al Maestro Juan Francisco Cortés Viveros por su forma de ser, carácter, honestidad, lealtad, solidaridad, comprensión, sencillez, convicciones, sentimientos, pensamientos, admiración, enseñanzas de la vida, por cada momento que compartimos, sus cuidados, apoyo y amistad incondicionales, especialmente por su ayuda y estímulo para la conclusión de esta tesis además del continuo estímulo de superación académico-profesional.

A mis entrañables amigos Gloria Camacho Tapia, Dinora Haro Juárez y Mauricio Balbuena Rodríguez por mostrarme que la amistad verdadera no conoce circunstancias de tiempo y distancia, por compartir momentos que nos han unido y nos hacen crecer en el camino de la vida.

Al Dr. Augusto Torijano Cabrera por darme la oportunidad, confianza y seguridad de continuar con una vida normal incluyendo sus múltiples regaños, estímulos, cuidados, consejos y cariño médico.

Al Lic. Alfonso Nava Negrete por sus conocimientos, guía, exigencia y paciencia que conjuntamente con el apoyo de la Licenciada Irma Galván Trejo hicieron posible y agradable la elaboración del presente trabajo.

Al Dr. Omar Olvera de Luna por enseñarme el mundo del Derecho Marítimo, por compartir sus conocimientos, experiencias personales, orientación profesional, la objetividad para resolver las situaciones marítimas cotidianas y especialmente por sembrar en mí el espíritu de la superación y convicción de profundizar en el área de la actividad marítima.

A Leticia Sánchez Palacios por su paciencia, honestidad, lealtad, carácter, apoyo, consejo, compañía, amistad incondicional y por compartir sus conocimientos y experiencias para mejorar mi vida laboral ofreciéndome tranquilidad y armonía durante mi instancia en las oficinas de la Dirección General de Marina Mercante.

Al Lic. Adolfo X. Zagal Olivares, ex Director General de Marina Mercante porque a pesar de su investidura de máxima autoridad administrativa nunca olvida su lado humano, por su sencillez, particularmente por el apoyo desinteresado y el consejo preciso para una profesionista que iniciaba su vida laboral.

A la Dra. Evelia Rivera Arriaga, Investigadora y Catedrática de la Universidad Autónoma de Campeche por creer en mis capacidades a pesar del brevísimo tiempo de conversaciones, brindándome todo su apoyo incondicional orientando mis intereses por el estudio del mundo marino.

Al Dr. Rodolfo del Río, investigador, catedrático y ex Coordinador de la Maestría en Manejo Integrado de Costas y Mares de la Universidad Autónoma

de Campeche por todo su apoyo y atenciones durante y después de mi visita a esa casa de estudios.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, por su inagotable espíritu de conocimiento, por todos y cada uno de los maravillosos días de estudiante desde nivel preparatoria hasta licenciatura, por cada oportunidad que me brindó y la experiencia única de pertenecer orgullosamente a la comunidad universitaria.

Con una mención muy especial para Dolly, Junior, Choko, Alvin, Tommy, Almendra, Balú, Milo, Rocco, Mini, Chata, Chiquis, Freddy y King por dar a mi vida un toque especial de magia, responsabilidad, trabajo, compañía, protección, tranquilidad y felicidad, además de su lealtad y agradecimiento infinitos.

Finalmente, para todas aquellas personas que a lo largo de mi crecimiento y desarrollo biológico y espiritual han contribuido a mi formación, por cada momento que por simple que parezca me brindaron apoyo, tranquilidad, seguridad, respeto y una sonrisa sincera: Melba Montalvo, Jehú Olivares, Don Miguel Ángel, Don Antonino, Profesora Anabel Mendoza, María Elena, Alicia, Anita, Teresita, Rocío, Adriana Jiménez, Carmen Raya, Juanita, Martín Gallegos, Don Memo y Alejandro.

ÍNDICE

Introducción	III
Capítulo I.- El turismo en México. Generalidades	1
A. Conceptos	1
1. Turismo	1
2. Turista	3
3. Actividad turística	5
4. Recursos turísticos	5
5. Servicios turísticos	6
6. Destino turístico	8
7. Política turística	9
8. Prestador de servicios turísticos	9
B. Impacto	10
1. Económico	10
2. Social	11
3. Cultural	12
C. Tipos de turismo	12
1. Cultural	12
2. Científico	13
3. Arqueológico	13
4. Náutico	14
5. Alternativo (ecoturismo, de aventura y rural)	15
6. Deportivo	19
7. Salud	20
8. Negocios (congresos y convenciones)	21
9. Sol y playa	22
D. Regiones turísticas del país	23
1. Norte	23
2. Centro	24
3. Golfo y sur de México	25
4. Península de Yucatán	25
a. Cozumel	26
5. Costa del Pacífico	27
6. Península de Baja California	27
Capítulo II.- Turismo náutico	29
A. Antecedentes históricos	29
1. Edad antigua	32
2. Edad moderna	34

3. La revolución industrial en la transportación marítima	34
4. La navegación en México	35
5. Líneas trasatlánticas	39
6. La navegación por placer	40
7. Lagos, lagunas y presas.....	41
B. Embarcaciones de recreo	44
1. Yates	45
2. Transbordadores.....	46
a. Transbordadores en México	48
3. Cruceros	49
C. Industria de cruceros en México.....	53
1. Capital turístico	55
2. Marinas.....	56
3. Puertos	57
4. Servicios portuarios.....	59
5. Estadística	62
6. Tendencia actual.....	71
Capítulo III.- Autoridades	73
A. Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo	78
B. Fondo Nacional de Turismo	80
C. Instituto Nacional de Migración	81
D. Armada de México.....	85
E. Administración General de Aduanas.....	86
F. Procuraduría Federal de Protección al Ambiente	91
G. Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.....	92
H. Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria	95
I. Dirección General de Marina Mercante	98
J. Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios	102
K. Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades	105
Capítulo IV.- Permisos de navegación en la prestación de servicios de turismo náutico.....	110
A. Permisos de navegación	119
B. Prestación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas.....	124
C. Servicio de transporte de pasajeros y cruceros turísticos.....	131
D. Servicio de remolque, maniobra y lanchaje en puerto	133
E. Cabotaje con embarcaciones extranjeras (excepción)	138
Conclusiones	154
Bibliografía.....	161

INTRODUCCIÓN

La posición geográfica de México, factores como la altitud, latitud y la distribución de tierras y mares dotan al país de una gran diversidad de climas, que aunado a la belleza de paisajes naturales conforman un potencial turístico.

Desde sus inicios, la actividad turística adquirió una gran importancia económica que se ha incrementado con el paso del tiempo en relación con los demás sectores productivos, ya que implica la oferta y demanda de bienes y servicios como transportes y comunicaciones.

Nuestras playas y mares ofrecen una amplia variedad de actividades para los turistas. En el Caribe se ubica el principal destino receptor de cruceros a nivel mundial, nos referimos a Cozumel, Quintana Roo, que en el año 2007 albergó a 1,051 embarcaciones de este tipo.

A pesar de estas cifras, la marina mercante nacional enfrenta un severo rezago desde hace mucho tiempo por la falta de modernización de las embarcaciones, inversión y mejora en infraestructura y servicios portuarios, además de que la normatividad marítima es muy exigua y deficiente.

El presente trabajo de investigación tiene como objeto de análisis la importancia del turismo náutico para el desarrollo nacional, los servicios que de él se derivan, la participación de la autoridad administrativa, la legislación aplicable y las circunstancias actuales de la navegación marítima mercante.

En el primer capítulo se analizan diversos conceptos y tipos de turismo, su impacto en diversos ámbitos y las regiones turísticas en las que se divide el país. El segundo capítulo se dedica a los antecedentes históricos de la navegación y las embarcaciones, la evolución del turismo náutico, las diversas embarcaciones que se emplean para su desarrollo y la industria de cruceros en México. El tercer capítulo hace referencia a las diversas dependencias gubernamentales que participan en el desarrollo del turismo náutico, su fundamento legal y la legislación aplicable en la materia. Finalmente, en el

cuarto capítulo se procede al análisis de los diversos permisos de navegación, con especial atención en los permisos para la prestación de servicios de turismo náutico, los requisitos y trámites, el fundamento legal y se repara en los permisos temporales de navegación para embarcaciones extranjeras como excepción a la regla general de reservar el tráfico de cabotaje a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas (Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

La navegación marítima y la actividad que implica es de vital importancia para el desarrollo del país. En tal virtud, el Museo Marítimo ubicado en el edificio del Palacio de Correos de la Ciudad de México inicia con la siguiente frase, que considero muy acertada:

“La mar, esa gran vía de comunicación que ha excitado la imaginación hasta de los pueblos más rudos, invitándolos a la movilidad y energía, ha sido el medio por el cual la civilización ha invadido el mundo.”

CAPÍTULO I

EL TURISMO EN MÉXICO. GENERALIDADES

A. Conceptos.

1. Turismo

El concepto de turismo surgió como una actividad propia del ser humano a partir del siglo XIX en el continente europeo y a partir de 1920 en nuestro país; existieron múltiples factores que motivaron su aparición, entre ellos, la revolución industrial, el descanso como necesidad física de los trabajadores de las fábricas, la evolución de los medios de transporte y las comunicaciones, que facilitaron el desplazamiento de las personas, la visión de los empresarios y autoridades gubernamentales al obtener un lucro del placer por viajar, así como de los lugares con determinadas características que resultaban atractivos para los turistas.

Esta actividad ha evolucionado, se ha perfeccionado y han surgido nuevas tendencias. Su estudio es complejo por ser intangible, sin embargo, sus efectos reflejan la complejidad al considerársele un fenómeno social, económico y cultural, por lo que fue necesario crear una normatividad específica en virtud de las relaciones, derechos y obligaciones que genera al realizarse.

Existen múltiples definiciones de este término, que han evolucionado para adecuarse a las circunstancias de la época. Organismos Internacionales han tratado de unificar criterios para tratar de establecer una definición completa, abarcando los elementos de tiempo, lugar, motivos del viaje, entre otros.

Turismo proviene del latín “*tornare*”, que significa girar; *“etimológicamente esta palabra hace referencia a la idea de giro, de viaje circular, regresar al punto de partida”*.¹

¹ Martín Rojo, Inmaculada. *Dirección y Gestión de Empresas del Sector Turístico*. Universidad de Málaga. Pirámide. Madrid, España. 2000. Pág.47.

En 1930, Schwink lo consideraba como el *“movimiento de personas que abandonan temporalmente el lugar de su residencia permanente por cualquier motivo relacionado con el espíritu, su cuerpo o su profesión”*².

En 1942, los investigadores Walter Hunziker y Kart Krapf consideraron que el turismo *“es el conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su lugar de domicilio, en tanto dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa”*³.

Para Fabio Cárdenas Tabares, el turismo *“consiste en los desplazamientos realizados por el tiempo libre que genera fenómenos socioeconómicos, culturales y jurídicos, conformados por un conjunto de actividades, bienes y servicios que se planean, desarrollan, operan y se ofrecen a la sociedad con fines de consumo, en lugares fuera de su residencia habitual en función de recreación, salud, descanso, familia, negocios, deporte y cultura”*⁴. Definición que considero la más completa porque incluye los desplazamientos, efectos, producción y consumo, actividades y motivos por los que se da el fenómeno del turismo.

La definición adoptada por la Organización Mundial de Turismo en la Conferencia de Ottawa en 1993, establece al turismo como *“el conjunto de actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocio y otros motivos, y no por [fines] lucrativos”*, incluyendo los siguientes conceptos:

- Turismo interno: el que ejercen los turistas residentes de un país dentro del mismo.
- Turismo receptor: el que realizan los turistas no residentes del país al que viajan.

² León Gómez, Dania. *Introducción al Derecho Turístico*. 2ª edición. Instituto Político Nacional. México. 2002. Pág. 15.

³ Id.

⁴ Id.

- Turismo emisor: el que realizan los turistas residentes de un país a otro diferente.

Entonces, podemos concluir que el turismo es una actividad derivada de los viajes que se realizan principalmente por placer, diversión, conocimiento de nuevos lugares y experiencias, y que tienen una temporalidad, es decir, el viaje no se realiza para residir permanentemente en el lugar visitado. Para llevar a cabo esta actividad es necesario que el lugar de destino cuente con infraestructura para facilitar la transportación, proporcionar bienes y servicios de alta calidad para satisfacer las necesidades de los visitantes; lo que origina derechos y obligaciones; y los resultados (positivos o negativos) de dicha actividad se reflejan en la economía, la sociedad en relación a sus hábitos y costumbres derivado de la interacción con miembros de otras sociedades distintas, en los movimientos migratorios e incluso en la creación de nuevos proyectos empresariales para mejorar la calidad de los servicios que se ofertan.

Como se observa, el turismo es objeto de análisis desde diversas perspectivas, por ejemplo, para los sociólogos, es importante el estímulo del turismo ya que provoca cambios en la estructura social y en los comportamientos personales, manifestándose en los grupos y comunidades; para los economistas, el turismo se contempla como una actividad que influye en los precios, la producción, la balanza de pagos, el desarrollo regional; mientras que desde el enfoque geográfico, histórico y cultural, el turismo incide en el espacio y en el tiempo, es decir, fenómenos de migración, el uso y aprovechamiento de lo que se conoce como patrimonio natural, humano y cultural.

2. Turista

Vocablo incluido a principios del siglo XIX al *The Shorter Oxford English Dictionary*, estableciendo que “es la persona que hace una o más excursiones, especialmente alguien que hace esto por recreación”⁵.

⁵ Getino, Octavio. *Turismo y Desarrollo en América Latina*. Limusa. México. 1987. Pág. 87.

En 1937, la Sociedad de las Naciones describió como turista “a toda persona que viaja durante 24 horas o más por cualquier otro país distinto al de su residencia, definición que consideraba a personas que viajan por placer, por razones familiares, de salud, por convenciones y personas que viajan en crucero”⁶. Después de algunos análisis se establecieron como características de la residencia la temporalidad y voluntariedad, además de que no sólo era a nivel internacional sino que también podía practicarse en el interior del mismo país donde habita el turista, y éste debía estar motivado por razones ajenas a la profesión o negocios.

Sin embargo, en 1963 la Organización Mundial de Turismo (IUOTO, por sus siglas en inglés) acordó utilizar el término visitante para identificar a “aquellas personas que viajan a un país diferente de su lugar usual de residencia, por cualquier razón distinta de las que resultan de una ocupación remunerada, proveniente del país visitado”⁷. Y así se distinguieron dos clases de visitantes:

- Turistas: visitantes temporales que permanecen por lo menos veinticuatro horas en el lugar de destino.
- Excursionistas: visitantes temporales que permanecen menos de veinticuatro horas en el lugar de destino (incluyendo viajeros de cruceros y excluyendo a viajeros de tránsito).

Existen otras clasificaciones de los tipos de turistas y que se determinan según su origen, fines, actividad, nivel de estudios, el medio de transporte empleado en la realización del viaje, edad y la duración, principalmente.

Actualmente se considera al turista como “el visitante temporal que permanece al menos 24 horas, y menos de un año, en el lugar de destino, distinto al lugar de su residencia o entorno habitual, donde efectúa una pernoctación como mínimo y no supera un año de estancia”⁸.

⁶ Holloway, J.C. *El Negocio del Turismo*. Diana. México. 1997. Pág. 14.

⁷ Id.

⁸ Ib. Pág. 15.

La Ley General de Turismo, en su Artículo 3º, fracción XX, define al turista como la persona que viaja desplazándose temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual y que utilice alguno de los servicios turísticos a que se refiere la Ley, sin perjuicio de lo dispuesto para efectos migratorios por la Ley General de Población.

Las finalidades del viaje del turista pueden ser: placer, distracción, salud, descanso, ocio, deportes, negocios, reuniones, religión, estudios, principalmente.

Derivado de lo anterior, se puede concluir que turista es el calificativo que se aplica a la persona que viaja generalmente por motivos de placer, por conocer nuevos lugares, experimentar nuevas y diferentes actividades a las cotidianas, y cuyo viaje no es con fines de residencia, es decir, tiene la característica particular de la temporalidad.

3. Actividad turística

Es el conjunto de operaciones que directa o indirectamente se relacionan con el turismo o pueden influir sobre él, siempre que se trate de la prestación de servicios a un turista, ya sea que se realicen en el lugar de origen o en el de recepción, también se incluye cualquier acción desarrollada por los intermediarios como los agentes turísticos y por el propio turista, con el objeto de satisfacer necesidades para realizar las acciones programadas en el viaje.

4. Recursos turísticos

Se definen como *“el conjunto del patrimonio natural, histórico-monumental, artístico y cultural que posee (...) un lugar con características particulares, como por ejemplo, un pueblo, una ciudad, comarca, región o país, y que constituye una gran atracción turística”*⁹.

⁹ Montaner Montejano, Jordi, et. al. *Diccionario de Turismo*. Síntesis. España. 1998. Pág. 385.

La Ley General de Turismo, en su Artículo 3º, fracción XIII, considera recursos turísticos a todos aquellos elementos naturales o artificiales de un lugar o región que constituyen un atractivo para la actividad turística.

Según el investigador Carlos F. Solórzano, “*son aquellas riquezas que se encuentran en estado natural para ser utilizadas racionalmente en beneficio de la humanidad*”¹⁰.

Dentro de los recursos turísticos encontramos los atractivos, es decir, los lugares, objetos y acontecimientos de interés que reúnen ciertas condiciones (infraestructura) para garantizar una estancia placentera a los visitantes; y estos recursos se clasifican de la siguiente manera:

- Naturales: el conjunto de factores bióticos (flora, fauna) y abióticos (temperatura, presión, humedad, depresiones, elevaciones, minerales) que por sus características particulares forman un ecosistema.
- Culturales: aquellos relativos a la actividad humana y su obra (ruinas arqueológicas, monumentos arquitectónicos y museos, es decir, aquellos en donde encontramos la intervención del ser humano).
- De evento: aquellos acontecimientos sociales que constituyen el factor principal de interés, en este caso nos referimos a ferias, exposiciones, convenciones y eventos deportivos.

Al hablar de los recursos turísticos, encontramos al bien turístico, que es el conjunto de recursos (atractivos culturales y naturales), infraestructura y servicios enfocados a este sector y que se ofertan en el mercado conforme a la demanda generada y que consecuentemente originan relaciones económicas y comerciales.

5. Servicios turísticos

Precisaremos que los servicios en general, son bienes que se manifiestan en satisfactores de necesidades humanas, pero cuya característica principal es la

¹⁰ Quezada, Isela Carolina. *Panorama Turístico de México*. Instituto Politécnico Nacional. México. 1991. Pág. 17.

intangibilidad de los mismos, que no se pueden llevar hasta el consumidor sino que el consumidor debe ser conducido hasta el producto, “*no son un producto homogéneo, es decir, tiende a variar en normas y calidad conforme pasa el tiempo y bajo diferentes circunstancias*”¹¹; pese a esta característica pueden apreciarse en relación al grado de satisfacción del usuario y consecuentemente determinar la calidad de dichos servicios.

Propiamente dentro del sector turismo encontramos los servicios de esta actividad, y que se definen como “*el conjunto de servicios prestados por las empresas, instituciones y organismos relacionados con el turismo y los viajes a los clientes, consumidores o usuarios*”¹².

Un viaje comprende un conjunto de diferentes servicios, y estos se identifican con la satisfacción de necesidades de los visitantes, además de que el turismo implica una estrecha relación entre el interés del cliente y las posibilidades del lugar o la instancia.

Las principales necesidades que satisfacen los servicios turísticos son: *distracción, placer, esparcimiento, ambiente, naturaleza y paisajes (terrestres o submarinos), contacto social, historia, cultura y formas de vida, deporte, religión, ciencia, tranquilidad, seguridad, salud física y mental, aventuras, negocios o simplemente satisfacer una necesidad de cambio*¹³.

Es decir, el servicio es el resultado de llevar a cabo la actividad turística y que permite al visitante el acceso y disfrute de los bienes, que se clasifican en:

- Básicos: los relativos a las necesidades primarias (hospedaje, alimentación y transporte).
- Complementarios: los relacionados a la recreación e información.

¹¹ Holloway, J.C. Op. Cit. Pág. 17.

¹² Ib. Pág. 326.

¹³ Medina Norman, Santamaría Jorge. *Turismo de Naturaleza en Cuba*. La Habana, Cuba. Nomos. Impreso en Colombia. 2004. Págs. 31 y 32.

- De apoyo: aquellos que facilitan y optimizan el disfrute de todos los anteriores (servicios médicos, bancarios, de interpretación, de seguridad, protección, auxilio vial, etcétera).

El Artículo 4º de la anterior Ley Federal de Turismo calificaba y enumeraba como servicios turísticos, a aquellos que son prestados a través de:

- Hoteles, moteles, albergues y demás establecimientos de hospedaje, así como campamentos y paradores de casas rodantes que presten servicios a turistas.
- Agencias, subagencias y operadores de viajes.
- Guías de turistas.
- Restaurantes, cafeterías, bares, centros nocturnos y similares que se encuentren ubicados en hoteles, moteles, albergues, campamentos, paradores de casas rodantes, así como en aeropuertos, terminales de autobuses, estaciones de ferrocarril, museos y zonas arqueológicas.
- Empresas de intercambio de servicios turísticos.

En este punto, cabe señalar que los prestadores de dichos servicios deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Turismo.

Por analogía, en su aspecto de ofertar bienes y servicios, el turismo se incluye en las actividades del sector terciario (transporte, comercio).

6. Destino turístico

Es el lugar hacia donde se viaja, geográficamente es el ámbito territorial del turista, se caracteriza por contar con ciertos atractivos muy particulares o específicos que pueden ser naturales, culturales y de negocios. Es necesario que cuenten con la infraestructura necesaria para facilitar su acceso y ofrecer servicios de alojamiento, alimentación, transporte, información y recreación (parques, museos, monumentos históricos y culturales, entre otros).

7. Política turística

Es la parte de la política que el Estado implementa mediante líneas de ordenación, planificación, promoción, fiscalización, gestión, ayudas, premios, créditos y facilidades para la actividad turística que llevan a cabo las autoridades federales, estatales y municipales, desempeñando el papel de agentes turísticos.

La intervención que realiza el Estado sobre los turistas se manifiesta en el control sanitario, monetario, aduanero, migratorio, entre otros, y sobre las empresas en la vigilancia administrativa, fiscal, laboral, sanitaria, seguridad social y de protección civil.

8. Prestador de servicios turísticos

La Ley General de Turismo, en el Artículo 3º; fracción XI, establece que prestador de servicios turísticos es aquella persona física o moral que ofrezca, proporcione, o contrate con el turista, la prestación de servicios turísticos.

Sin embargo, para brindar estos bienes y servicios, es necesario que el prestador cumpla con ciertos requisitos establecidos por la legislación aplicable al bien o servicio que se trate. La Ley General de Turismo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio de 2009, especifica como obligación para los prestadores, a diferencia de la anterior Ley Federal de Turismo, la inscripción en el Registro Nacional de Turismo (Artículo 48).

Dependiendo del servicio que se oferte se deberán cumplir los requisitos previamente establecidos para operar, por ejemplo, para brindar el servicio de alimentos es necesario haber obtenido los permisos de sanidad indispensables, así como implementar las medidas precautorias a fin de evitar la contaminación de los alimentos que se ofrece a los usuarios; mientras que un hotel deberá tener salidas de emergencia adecuadas y bien ubicadas, dar mantenimiento a sus instalaciones, contar con servicios básicos de agua, luz, drenaje, ventilación, brindar seguridad y protección a los usuarios, entre otros.

La Ley General de Turismo establece derechos y obligaciones para los turistas, entre ellos, el respeto al entorno natural y patrimonio cultural de los sitios en los que realice una actividad turística. (Artículo 62, fracción II).

B. Impacto

El turismo se ha convertido en una de las actividades más importantes en el mundo, debido al número de desplazamientos tanto internacionales como nacionales, a la generación de empleos, a su influencia en la balanza de pagos y en el producto interno bruto de un país, así como en la motivación de las inversiones y gasto público de los sectores público y privado.

Es una actividad que por su importancia, sobre todo económica, se ha considerado como una opción para el desarrollo de las comunidades, específicamente de aquellas que se dedican principalmente al desarrollo de actividades del sector primario (agricultura, ganadería, pesca, producción artesanal).

La actividad turística tiene consecuencias (positivas y negativas) en diversos aspectos y que influyen en el comportamiento de los individuos de las comunidades, grupos, etnias, ya sean emisores o receptores, debido a la inevitable relación de personas. Los aspectos más importantes en que se manifiestan las consecuencias del turismo son la economía, la sociedad y la cultura.

1. Económico

Gran parte de los servicios a nivel mundial son producidos por el turismo, lo que refleja que es la mayor industria del planeta. Los efectos de mayor importancia de esta actividad son:

- Que propicia el desarrollo regional, con ello el destino se convierte en dependiente del turismo para mantener su economía.
- Influye en la balanza de pagos.
- Mejora la formación profesional.
- Genera una derrama económica sobre el mercado receptor.

- Puede causar fenómenos de repetición, es decir, regresar a los mercados receptores como consecuencia del buen trato, amabilidad, precios, etcétera.
- Requiere de un uso intenso de fuerza de trabajo, lo que genera empleos por la creación de fuentes de trabajo por el elevado número de servicios que no son susceptibles de automatización, por ejemplo, los servicios de alojamiento y hotelería, ventas, planificación y administración del turismo.
- La generación de empleos secundarios en la construcción, agricultura y productos de manufactura.
- Estimula la producción de productos para consumo de los turistas.
- Mantiene la producción y el comercio de artesanías.
- Se desarrollan tecnologías aplicadas a transportes y alimentos.
- Hay una gran captación de divisas.
- Existe una tributación especial, es decir, existen contribuciones directas que algunos países imponen a los turistas para aumentar de manera adicional el ingreso público¹⁴.

México es uno de los países con mayor número de personal dedicado a la actividad turística, por lo que su efecto económico es muy importante, ya que se constituye en una principal fuente de ingresos; pero es importante considerar que es de suma importancia la preservación y el cuidado de los recursos con los que contamos, pues su mal uso puede ocasionar el irreparable deterioro como es el caso de las zonas arqueológicas y la destrucción de los ecosistemas causando graves daños al entorno natural, lo que repercutiría negativamente en la economía. Es por ello que el gobierno a través de la Secretaría de Turismo y de los Organismos relacionados han implementado planes y proyectos para la conservación de ecosistemas, mares, zonas arqueológicas e históricas, flora y fauna.

2. Social

“El turismo proporciona experiencias emotivas y cognitivas, ya que brinda a los individuos la posibilidad de interacción con el medio que los rodea”¹⁵, ya que:

¹⁴ El ingreso público es el resultado de la suma de todos los ingresos de un país.

- Permite una mejor calidad de vida física y mental, por el descanso físico y mental.
- Puede modificar la sociología rural y urbana al recibir de forma regular una gran afluencia de visitantes, reflejándose en los valores, relaciones familiares, conducta moral, criterios sobre el consumo, educación, formas de gestión y organización de la comunidad.

3. Cultural

- Permite el conocimiento de otras culturas y sociedades.
- Puede provocar cambios en los hábitos y costumbres de la sociedad receptiva, lo que se conoce como “aculturación”.
- Establece lazos de comunicación y entendimiento entre los pueblos, o por el contrario, puede ocasionar problemas de prejuicios raciales y xenofobia.
- Genera un intercambio de experiencias, costumbres, tradiciones, expresiones artísticas y folclore.
- Crea la conciencia de dar mayor protección a los recursos con los que cuenta el destino.

C. Tipos de turismo

1. Cultural

La finalidad de las visitas y estancias es la de conocer hechos históricos, artísticos, culturales y antropológicos que forman parte del patrimonio cultural, a través de los monumentos históricos-artísticos, museos, manifestaciones folclóricas y antropológicas, en donde ubicamos a las artesanías, los festivales, danzas, música, fiestas paganas, gastronomía, etcétera.

En un estudio realizado por la Secretaría de Turismo en el año 2002, se consideró al turismo cultural como aquel viaje turístico motivado por conocer, comprender y disfrutar el conjunto de rasgos y elementos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o grupo social de un destino específico.

¹⁵ Molina E., Sergio. *Turismo y Ecología*. 5ª Edición. Trillas. México. 1994. Pág. 120.

La importancia que tiene este tipo de turismo es dar a conocer, preservar y disfrutar el patrimonio cultural con el que cuenta México, además de propiciar el desarrollo económico y social de las comunidades a través de la generación de nuevos empleos. La Secretaría de Turismo ha clasificado al turismo cultural, de la siguiente manera:

- Turismo religioso,
- Turismo gastronómico, y
- Turismo idiomático.

2. Científico

Es la actividad turística basada en las visitas, estancias y viajes a lugares o zonas donde la naturaleza que se manifiesta a través de la orografía, fauna, flora, fenómenos y paisajes, ofrece posibilidades para conocer más de cerca todo lo relacionado con las ciencias naturales, también puede realizarse mediante la visita a museos o centros científicos y técnicos acondicionados para ello.

3. Arqueológico

No existe propiamente una definición de lo que es el turismo arqueológico, sin embargo, como su nombre lo indica es aquel que se lleva a cabo en lugares donde se pueden apreciar los orígenes de las antiguas civilizaciones, así como su forma de vida; lugares que deben estar acondicionados para recibir a visitantes ya que por su misma antigüedad aunado al deterioro del tiempo y del clima, pueden resultar no seguras para los turistas. Particularmente en este tipo de estructuras arquitectónicas se requiere la intervención de especialistas para determinar infinidad de datos y de la intervención de las autoridades correspondientes a fin de vigilar el buen uso y cuidado de los monumentos arqueológicos.

En 1972 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, que en su Artículo 28 define como monumentos arqueológicos a los bienes muebles e inmuebles,

producto de culturas anteriores al establecimiento de la hispánica en el territorio nacional, restos humanos, de la flora y la fauna, relacionado con esas culturas.

Un bien arqueológico, es el producto de la actividad humana en épocas remotas, es el indicio de la evolución del hombre y del desarrollo de la humanidad; son claves que guardan información que requieren ser interpretadas para conocer y comprender nuestro pasado y entender el presente.

Nuestro país es rico en este tipo de bienes, algunos han sido descubiertos y acondicionados para su explotación con importancia a nivel mundial, otros por falta de recursos, no se encuentran en posibilidad de ser abiertos al público; y aquéllos no descubiertos y que lamentablemente se encuentran en el abandono son objeto susceptible del saqueo brutal y del daño por las inclemencias del clima o por otras actividades como la agricultura.

4. Náutico

De las diversas actividades turísticas relacionadas con el mar, surge el concepto de turismo náutico, que involucra a las actividades recreativas desarrolladas a partir de embarcaciones de distintos tamaños, así como esquí acuático, buceo, pesca deportiva y práctica de vela ligera.

Este turismo cobró importancia gracias al desarrollo urbano en las costas, específicamente en países con tradición náutica como Estados Unidos, Italia, Francia y España, en donde esta actividad además de ser recreativa significa una importante fuente de trabajo e ingresos para aquellos que prestan servicios a los usuarios.

En México, podemos apreciar que de las actividades realizadas en el mar destacan aquellas relacionadas con yates, cruceros y transbordadores. La presente investigación se enfoca a esta modalidad del turismo, por lo que más adelante se desarrollará un Capítulo especial.

5. Alternativo (ecoturismo, de aventura y rural)

Es la modalidad turística que se caracteriza por la preferencia de disfrutar de espacios naturales y culturales, reconociendo el valor de los mismos, orientándose en el conocimiento y aprendizaje; se lleva a cabo en escenarios que conservan su integridad como reservas ecológicas, áreas protegidas, con grupos reducidos de visitantes por lo que la calidad del servicio que se brinda es muy alto, el costo de los recursos empleados son bajos; sin embargo, es necesario realizar una evaluación de la movilidad muscular y condición física de las personas que pretenden realizar estas actividades.

La Secretaría de Turismo adoptó el concepto de turismo alternativo y le asignó la siguiente definición: *“son los viajes que tienen como fin realizar actividades recreativas en contacto directo con la naturaleza y las expresiones culturales, con una actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de los recursos naturales y culturales”*¹⁶; y, a su vez, lo clasificó en tres subtipos:

I. Ecoturismo: es el conjunto de actividades turísticas que implican un contacto directo con la naturaleza. Es una forma de turismo sostenible. El turista que practica esta actividad planifica su viaje con una elevada conciencia ambiental y social, tiene como fin el realizar actividades recreativas de apreciación y conocimiento de la naturaleza a través del contacto de la misma. Sus actividades son:

- Talleres de educación ambiental.
- Observación de ecosistemas.
- Observación de flora y fauna.
- Observación de fenómenos y atractivos especiales de la naturaleza.
- Observación geológica y de fósiles.
- Observación de astros.

¹⁶ [http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sec turismo de naturaleza](http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sec_turismo_de_naturaleza)

- Safari fotográfico: expedición a un lugar en el que se encuentran en su ambiente natural animales, y cuyo objetivo es captar esas imágenes.
- Programas de rescate de flora y/o fauna.
- Proyectos de investigación biológica.

II. Turismo de aventura: tiene como fin realizar actividades recreativas deportivas, asociadas a desafíos impuestos por la naturaleza. La persona que los practica incrementa el riesgo o peligro (característica muy específica de estas actividades). Los viajes de aventura cubren itinerarios con mayor grado de dificultad debido a los lugares geográficos que se visitan o por el tipo de alojamiento. Las actividades que se desarrollan son las siguientes:

“De tierra:

- *Senderismo: también conocido como trekking, es una de las actividades que consiste básicamente en transitar caminando por picadas (senderos), en laderas, valles y quebradas, generalmente cruzando por bosques y ríos; muchas veces combinado con otras actividades como rappel o cabalgatas.*
- *Espeleísmo: exploración y/o recorrido de cuevas o cavernas.*
- *Escalada en roca.*
- *Ciclismo de montaña.*
- *Alpinismo.*
- *Rappel: escalada en roca, alta montaña y espeleísmo, que se utiliza para realizar descensos por pendientes pronunciadas con el uso de una cuerda.*
- *Cabalgata¹⁷.*

“De agua:

- *Buceo libre.*

¹⁷ Fondo Nacional de Fomento al Turismo. *Escalera del Mar de Cortés*. México. 2003. Pág.19.

- *Espeleobuceo*: “práctica del buceo en cuevas por personas que, además de ser espeleólogos y buzos, dominan las técnicas y equipos especializados. Las características tan hostiles que presentan los espacios inundados en las cavernas, hacen del espeleobuceo una de las actividades más peligrosas del mundo, en donde los errores muy frecuentemente cobran vidas”¹⁸.

- *Descenso en ríos*: conocido como *rafting*, consiste en descender ríos de montaña en balsas neumáticas (*rafts*). Su práctica no necesita experiencia previa para principiantes, el único requisito es saber nadar.

Es un deporte de equipo, donde todos los tripulantes de la balsa reman y orientan su peso de manera coordinada para recorrer los rápidos y mantenerse a flote, la dirección de los movimientos queda a cargo del guía, quien debe conocer detalladamente cada parte del río y tener conocimientos de primeros auxilios.

El rafting se practica en lugares donde existen condiciones geográficas naturales, específicamente ríos de montaña que tengan un desnivel suficiente para que al superar obstáculos formen los llamados rápidos o aguas blancas.

- *Kayaquismo*: el término *kayak* proviene de “*piragüismo*”, que es un deporte acuático practicado con una embarcación pequeña que termina en punta por los dos extremos, conocida como *piragua* o *kayak*, palabra de origen inuit (nombre con el que se conoce a los esquimales) que designa una *piragua*, es decir, un barco de caza, parecido a la canoa, construido sobre un armazón de madera, totalmente recubierto con piel de foca, excepto una abertura redonda central en la que va sentado el único ocupante que usa un remo con una pala en cada extremo.

La práctica del kayak consiste en mantener el punto de equilibrio de la embarcación en peligrosos ríos y la agresividad de la masa de agua en los rápidos, que pone a prueba el temple de los navegantes.

¹⁸ Ib. Pág. 20.

- Pesca recreativa.
- Surf: es un deporte que consiste en deslizarse sobre las olas del mar de pie sobre una tabla.
- Windsurf: el surf vela, surf eólica o en inglés «windsurf» es una modalidad del deporte de la vela que consiste en desplazarse en el agua sobre una tabla similar a una de surf, provista de una vela. A diferencia de un velero, la vela o aparejo de una tabla de windsurf es articulado, lo que permite su manipulación en función de la dirección del viento y de la posición de la tabla con respecto a este¹⁹.

“De aire:

- Vuelo en parapente o paracaidismo: el parapente (contracción de paracaídas de pendiente) es un deporte nacido, a fines del siglo XX, por la inventiva de montañeros que querían bajar volando mediante un paracaídas desde las cimas en las que se encontraban. Actualmente es el deporte que consiste en lanzarse con paracaídas, y surge como una consecuencia del paracaidismo militar. Se han desarrollado nuevas técnicas de entrenamiento y equipo que han contribuido a la seguridad de este deporte. Los paracaidistas se tiran en caída libre desde unos 3,700 metros de altitud hasta llegar aproximadamente a 760 metros del suelo, momento en el que despliegan sus paracaídas.
- Vuelo en ala delta: el ala delta es un mecanismo construido para planear y realizar vuelos sin ayuda de algún mecanismo motorizado. El despegue y aterrizaje se efectúan a baja velocidad, por lo que es posible realizarlos a pie, depende del aprovechamiento de corrientes ascendentes de aire o termales, para que el piloto pueda mantenerse en vuelo durante largos periodos y realizar acrobacias.
- Vuelo en globo²⁰.

¹⁹ Medina Norman, Santa María Jorge. Op. Cit. Págs. 44-46.

²⁰ Fondo Nacional de Fomento al Turismo. Op. Cit. Pág. 21.

III. Turismo rural: tiene como fin el interactuar con una comunidad rural, en todas aquellas expresiones sociales, culturales y productivas cotidianas de la misma; se concreta con actividades agrícolas. Las actividades son:

- “Etnoturismo: *relacionado con grupos étnicos, es decir, comunidades que conservan sus tradiciones ancestrales como idioma, comida, idiosincrasia, fiestas, jerarquía social, actividades productivas; y que luchan por evitar su desaparición ante la inevitable influencia de la sociedad actual.*
- Agroturismo: *modalidad de turismo que se desarrolla en un medio rural, combinando el descanso con el contacto al entorno natural, supone la promoción y desarrollo de espacios rurales; por tanto contribuye al equilibrio territorial y a la mejoría agraria, es una actividad cuyos inicios se dan a principios de los 50's en algunos países europeos y poco a poco ha ido incrementándose.*
- Talleres gastronómicos.
- Vivencias místicas: relativo a rituales pagano religiosos.
- Aprendizaje de dialectos.
- Preparación y uso de medicina tradicional.
- Talleres artesanales.
- Fotografía rural”²¹.

6. Deportivo

La práctica de deportes es una de las actividades características que configuran una parte sustantiva de la oferta turística, añade más valor a los destinos, completa y diversifica productos tradicionales y contribuye a incrementar los ingresos. Se refiere específicamente a los magnos eventos deportivos, que tienen un impacto económico, creación de empleos, mejora la calidad de vida de las comunidades sede y desarrolla infraestructura para realizarse.

²¹ Ib. Pág. 22. Cursivas mías.

Entre las actividades podemos encontrar: caza, pesca, golf, carreras de aventura, juegos de la Liga Nacional de Fútbol (NFL, por sus siglas en inglés), automovilismo, entre otros.

7. Salud

La principal finalidad de estos viajes es el descanso, la reposición de energías y motivos de enfermedad. Los lugares típicos son los manantiales, aguas termales y sulfurosas. Es una de las formas más antiguas del turismo, pues desde hace más de 2000 años, el filósofo Hipócrates fue el primero en detectar las propiedades medicinales de ciertas aguas. En Grecia y Roma se buscaba la curación de los enfermos a través de los baños en determinado tipo de aguas, cuyas propiedades químicas auxilian en el tratamiento de afecciones nerviosas y circulares principalmente, lo que se conoce como hidroterapia.

México no es la excepción, ya que desde la época prehispánica también se empleaban este tipo de terapias para ayudar a restablecer a los enfermos, un claro ejemplo es el conocido <<temazcalli>>, que es *“el baño térmico de carácter ritual dedicado a la diosa de los temazcales, “Temazcalticilli” (curandera mediante los baños)”*²². En este baño se emplean piedras calientes y hierbas, y se recomendaba específicamente a las mujeres que acababan de dar a luz.

Por otra parte, el Emperador azteca Moctezuma Ilhuicamina descubrió en Oaxtepec, Morelos, un manantial de aguas con propiedades curativas que hicieron famoso al lugar, motivo por el cual el Emperador ordenó la creación de los jardines botánicos.

Las aguas termales y mineromedicinales son aquellas que surgen a temperaturas generalmente superiores a la del medio ambiente y que no han experimentado agregados o substracciones de las sustancias que entran en su

²² Manuel Romero, Héctor. *Enciclopedia Mexicana del Turismo. Temática Socioeconómica del Turismo*. Primera parte. 1ª Edición. Escuela Superior de Turismo. Instituto Politécnico Nacional. Limusa. México. 1986. Pág. 21.

composición, y que por esa misma composición se les atribuyen propiedades terapéuticas.

Estas aguas pueden clasificarse de acuerdo a su temperatura en frías, hipotermales e hipertermales; contienen minerales como el calcio, hierro, magnesio, potasio y sodio, así como diversas sales como carbonato de calcio, de sodio, de magnesio, de potasio y yoduro de sodio.

Podríamos citar una larga lista de los lugares en el territorio nacional que albergan aguas termales que son de interés medicinal. En este tópico encontramos a los SPA's, denominación que se ha dado a los lugares que brindan varias terapias para combatir la depresión y el estrés, "*SPA debido a la expresión romana <<Salute Per Aqua>>*"²³.

8. Negocios (congresos y convenciones)

El turismo de negocios consiste en la realización de viajes por motivos comerciales a través de visitas a empresas, simposios y reuniones de trabajo. Se define como el conjunto de corrientes turísticas cuyo motivo de viaje está vinculado con la realización de actividades laborales y profesionales llevadas a cabo en reuniones de negocios con diferentes propósitos, puede ser individual o grupal (congresos, convenciones, ferias, exposiciones y viajes de incentivo).

- El congreso es la reunión o conferencia en que los miembros de una asociación, organismo o profesión. Se reúnen con el propósito de debatir cuestiones previamente establecidas y relacionadas con su actividad profesional, académica y técnica; en esta categoría se incluyen los seminarios y las juntas de negocios.
- Las convenciones son las reuniones gremiales o empresariales en las que se tratan asuntos comerciales en relación a un mercado, producto o marca; la iniciativa generalmente es empresarial y la convocatoria es cerrada.

²³ Ib. Pág. 33.

- Los viajes de incentivo son un premio o estímulo para aquellos empleados que sobresalen por su desempeño en relación a sus demás compañeros de trabajo, de esta forma se propicia que el ejercicio de las actividades que realizan los empleados sea cada vez mejor.
- En este tipo de turismo encontramos las ferias especializadas que son muestras o exhibiciones que organizan empresas, asociaciones o individuos y que tienen como propósito la venta de productos o servicios de un sector del mercado. Éste se divide en dos: las industriales, que tienen la finalidad de mostrar los adelantos tecnológicos; y las comerciales, que promueven la venta de productos o servicios al público.

Entonces, el turismo de negocios es aquel que consiste en participar en reuniones de tipo académico, científico, tecnológico, cultural, profesional, etcétera, en lugares geográficos que disponen de una infraestructura para llevar a cabo dichas actividades, como auditorios con capacidad necesaria para un número considerable de espectadores, salones, tecnología para exposiciones y demostraciones. La importancia de este tipo de turismo es que ayuda a regular la estacionalidad de la demanda turística (períodos no vacacionales y por ende baja de la afluencia de visitantes), mejora la ocupación en temporadas bajas y eleva el gasto promedio de los visitantes.

9. Sol y playa

El atractivo del sol, playa y arena es la combinación perfecta que constituye el principal receptor de visitantes. Consiste en el descanso mediante el disfrute de un clima tropical en zonas marítimas. Esta actividad es la más importante y tradicional a nivel mundial, cuyo auge se da después de la Segunda Guerra Mundial. La estructura fundamental está basada en el clima, litorales acondicionados para tener acceso a las playas y practicar deportes y actividades recreativas; comunicaciones, transportes y alojamientos cercanos al mar.

D. Regiones turísticas del país

Para facilitar la identificación de los atractivos turísticos en México, su territorio se divide en 6 regiones cuyas Entidades Federativas tienen características comunes:

	Región	Entidades Federativas
1	<i>“Norte de México</i>	<i>Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas.</i>
2	<i>Centro de México</i>	<i>Aguascalientes, Distrito Federal, Guanajuato, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Estado de México, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí y Tlaxcala.</i>
3	<i>Golfo y Sur de México</i>	<i>Chiapas, Tabasco y Veracruz.</i>
4	<i>Península de Yucatán</i>	<i>Campeche, Quintana Roo y Yucatán.</i>
5	<i>Costa del Pacífico</i>	<i>Colima, Guerrero, Jalisco, Nayarit, Oaxaca y Sinaloa.</i>
6	<i>Península de Baja California</i>	<i>Baja California y Baja California Sur²⁴.</i>

1.- Norte

Extensión territorial que contiene el complejo geológico más impresionante del Continente Americano con más de seis cañones, planicies de clima árido por donde atraviesan la Sierra Madre Oriental y Occidental, zona donde habita la cultura milenaria de los Rarámuri (Tarahumaras), antigua civilización que aún conserva sus tradiciones y costumbres, los Yaquis en Sonora y los Huicholes en Zacatecas. Las temperaturas son extremas, pues el verano es muy caliente y el invierno muy frío, es el lugar perfecto para el campismo y los safaris fotográficos.

Aquí encontramos al Desierto de Chihuahua y al de Cuatro Ciénegas en Coahuila, donde se practica el buceo de cavernas y ríos subterráneos; la reserva de la biosfera de “el Pinacate” y el Gran Desierto de Altar en Sonora, declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO; las Barrancas de Candameña, Batopilas, Sinforosa, del Cobre y Urique, las Barrancas del Cobre famosas por sus cascadas; la Sierra de Durango con la llamada Sierra de Órganos, en donde la erosión dio formas muy particulares a la naturaleza,

²⁴ <http://www.visitmexico.com/wb/regions>

pueblos mineros y agrícolas en el sur de Chihuahua, zonas arqueológicas como Alta Vista y la Quemada; el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (Tren CHEPE), con uno de los recorridos más espectaculares del mundo, magnífica obra de ingeniería que en una extensión de 656 km. atraviesa 86 túneles y 37 puentes, uniendo a las Barrancas del Cobre con el Mar de Cortés. El Chepe es el único tren de pasajeros en México y es considerado como uno de los 10 recorridos en tren más espectaculares del mundo. Fue inaugurado en noviembre de 1961, esta ruta es considerada como una de las obras maestras de la ingeniería mexicana, con sus 37 espectaculares puentes y 86 impresionantes túneles.

Esta región ofrece todas las posibilidades para realizar actividades ecoturísticas como escalada en roca, rappel, bicicleta de montaña, caminatas, campamentos, paseos a caballo, pesca y observación de aves, incluso presenciar la caída de meteoritos en la conocida Zona del Silencio (Sonora), en donde no son posibles las señales de radiocomunicación, de ahí su nombre.

2.- Centro

Se extiende desde los límites del altiplano, en el norte, cerca de la huasteca, hasta los bordes de la Sierra Madre, en el sur; tiene un clima templado que puede variar dependiendo de la zona en función de la altura, la posición y la precipitación pluvial.

El desarrollo de la cultura y la minería propició el crecimiento urbano, convirtiendo a la región en una de las más ricas en arte y arquitectura colonial en el país. Aquí se ubica la Ciudad de México, capital de la República que alberga edificios que conforman el centro histórico, San Ángel, Coyoacán; importantes zonas arqueológicas como Teotihuacan, en el Estado de México; Xochicalco, en Morelos; Cacaxtla, en Tlaxcala; y Tula, en Hidalgo; espacios naturales como el parque nacional de los volcanes Iztaccíhuatl-Popocatepetl, entre los Estados de México y Puebla; el Nevado de Toluca, en el Estado de México; el Cerro del Tepozteco, en Morelos; el santuario de la mariposa monarca, en Michoacán; la Sierra Gorda y la Peña de Bernal, en Querétaro, y la región de la huasteca en San Luis Potosí. Alberga también pintorescos

poblados que destacan por sus particulares festivales, templos, conventos y haciendas.

Cuenta con numerosos bosques, cascadas, lagos, ríos, manantiales y grutas, destinos ideales para la aventura, donde se puede practicar el descenso en río, el rappel, la espeleología, buceo, montañismo, campismo y la observación de flora y fauna.

3.- Golfo y sur de México

Una característica especial de la franja costera del Golfo de México que forman los Estados de Tabasco y Veracruz, es la fertilidad de la tierra en virtud de las selvas y parajes donde se asentaron grandes civilizaciones como la cultura Madre Olmeca (Tabasco y Veracruz), la Maya (Chiapas), la Totonaca (Veracruz) y la cultura Huasteca.

Tiene uno de los ecosistemas con mayor biodiversidad del planeta, región bañada por el Golfo de México y el Océano Pacífico, clima tropical y subtropical (con temperaturas superiores a los 25°C), cuenta con innumerables y valiosos recursos naturales, culturales, tradiciones milenarias; es el hogar de especies como el manatí, delfines y tiburones ballena. La franja de playas en Veracruz conocida como Costa Esmeralda, que comprende desde Nautla hasta Tecolutla, es escenario de la práctica de buceo, pesca deportiva, rappel, tirolesa, rafting e incluso kayakismo; el parque recreativo Chachalacas, zonas arqueológicas como el Tajín, La Venta, Palenque en la Selva Lacandona; así como parques ecológicos.

4.- Península de Yucatán

Localizada al sureste de la República Mexicana rodeada por las aguas del Golfo de México y del Mar Caribe, todo el año tiene un clima cálido y húmedo (entre 25° y 26°C), es famosa mundialmente por la gran cantidad de sitios arqueológicos, como Chichen Itzá, Uxmal, Edzná y Calakmul, legado de los mayas y que aún conservan tradiciones como la vestimenta con huipil y las viviendas de techo de paja; sus exhaciendas productoras de henequén; sus playas de arena blanca (característica del tipo de suelo de la región); es

también una zona de cenotes (espejos de agua interconectados de forma subterránea).

En Quintana Roo se localiza Cancún, que refleja el gran desarrollo turístico que ha logrado; la Riviera Maya donde se encuentran los parques naturales de Xel-Há y Xcaret; la reserva de la biosfera de Sian Ka'an; Cozumel e Isla Mujeres; lugares ideales para la práctica del buceo en el gran arrecife maya, el segundo más grande del mundo, ubicado a pocos kilómetros de ambas islas.

a. Cozumel

En virtud de que es el lugar más visitado por los cruceros, se hará una especial referencia a esta isla.

Ubicada en la zona del Caribe a 19 km. al oeste de la costa de Quintana Roo, es la más grande de México, con una extensión de 647.33 Km², una temperatura media anual de 26°C, y un clima cálido húmedo con lluvias en verano. Está cubierta por vegetación selvática, rodeada por costas rocosas y playas de color marfil, lagunas y manglares que son el hábitat de un conjunto de barreras de coral que conforman el mencionado Arrecife Maya (el segundo más importante del mundo), sobre el que se han instituido reservas naturales de gran valor ecológico como el Parque Marino Nacional Arrecifes de Cozumel y el Parque Natural de Chankanaab, zonas de gran biodiversidad marina que han llamado la atención de investigadores y científicos, además de que en ellas pueden practicarse actividades del ecoturismo.

Su único poblado es San Miguel de Cozumel, que cuenta con el embarcadero más importante de cruceros internacionales en México, además de que la zona hotelera brinda gran confort a estos turistas, pues cuenta con campos de golf, spas, restaurantes y la más variada diversión nocturna.

Cozumel está catalogado desde hace décadas, como un sitio ideal para practicar el buceo, gracias a su gran diversidad marina que abarca desde innumerables cardúmenes de peces ángel y perico, hasta esponjas y

mantarrayas que habitan en el Gran Arrecife, que abarca desde Isla Mujeres hasta Costa Rica.

5.- Costa del Pacífico

Ubicada en la parte occidental de la República, la Costa del Pacífico constituye una franja de más de 1,700 kilómetros de playas, montañas y valles; abarca desde Sinaloa hasta la zona del Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. Su clima es tórrido-tropical 32°-15°C en las zonas de playa, es más fresco e incluso frío en zonas montañosas que forman parte de la Sierra Madre del Sur.

Puerto Vallarta, Jalisco, es ideal para la práctica del surf; Manzanillo es sede de importantes torneos de pesca; Guerrero ofrece ciudades pintorescas como Taxco; Michoacán se caracteriza por las artesanías en madera, tela y cuentas de piedras que elaboran huicholes y coras; Oaxaca, la entidad más rica en gastronomía, sobresale por su ciudad capital y las zonas arqueológicas de Monte Albán, patrimonio de la humanidad, y Mitla.

6.- Península de Baja California

Ubicada al noroeste del país, limita al norte con Estados Unidos de América, al oeste con el Océano Pacífico y al este con el Mar de Cortés. Cuenta con un clima privilegiado, con una temperatura promedio de 30°C durante el verano y 15°C durante el invierno. Su territorio de aproximadamente 1,300 Km. de longitud, se divide en dos entidades federativas: Baja California y Baja California Sur. En el primero destaca la ciudad fronteriza de Tijuana; por su parte, en Ensenada se puede observar a la ballena gris en temporada de invierno, y Rosarito que ofrece todas las posibilidades para practicar el buceo y la pesca. El Mar de Cortés fue llamado el acuario del mundo por Jacques Cousteau, oceanógrafo de reconocimiento internacional, por su amplia biodiversidad marina.

Baja California Sur cuenta con paisajes naturales, playas, desiertos y áreas naturales protegidas, pinturas rupestres de la Sierra de San Francisco, así como las misiones que sirvieron a los frailes llegados a la Nueva España para llevar a cabo la evangelización. Actualmente cuenta con excelentes campos de

golf de fama internacional; en La Paz y en Loreto se puede practicar la pesca deportiva, el surf y el windsurf.

Es importante mencionar que aquí se ubica el proyecto turístico *Escalera Náutica del Mar de Cortés*, implementado en virtud de los recursos naturales que tiene la zona, propicios para su adecuada explotación en el sector del turismo; además de que las marinas ubicadas en la zona del Mar de Cortés han crecido gracias a la demanda de propietarios de pequeñas embarcaciones de recreo como yates, generalmente de nacionalidad estadounidense que requieren de estos servicios.

CAPÍTULO II

TURISMO NÁUTICO

A. Antecedentes históricos

Un cuerpo de agua es “*una masa o extensión de agua dulce o salada*”²⁵, y pueden ser naturales o artificiales. Así encontramos a los océanos, mares, lagos, lagunas, ríos y presas.

De las actividades turísticas ligadas con los cuerpos agua surge el concepto de turismo náutico, que involucra a aquéllas que se desarrollan a partir del uso de embarcaciones de diversos tipos y tamaños, generalmente empleadas para recorridos de corto alcance, dichas actividades incluyen deportes y se complementan con visitas a sitios arqueológicos, playas, centros nocturnos, museos, práctica de cacería y compra de artesanías.

Es importante agregar a esta definición, que las actividades que comprende el turismo náutico no sólo se realizan en el mar, sino también en los lagos, lagunas, ríos e incluso presas, pues al constituir cuerpos y/o corrientes de agua naturales o creadas por el hombre (presas), son el medio propicio para llevarse a cabo.

El turismo náutico -desde mi particular punto de vista- nace de la evolución que sufre el transporte a través del agua, originalmente las embarcaciones eran empleadas para fines bélicos, posteriormente con la producción surge la necesidad de transportar mercancías (cereales como trigo, maíz, arroz, minerales como el carbón, el acero y el aluminio, petróleo y derivados, frutas, verduras, azúcar, textiles, carnes, madera, correo, por mencionar los más importantes), para consecutivamente transportar pasajeros.

Es importante considerar que el transporte, en sí mismo, es una necesidad derivada, es decir, surge ante la expansión de la actividad bélica, en primer instancia, y de la comercial (el intercambio de mercancías como necesidad

²⁵ García-Pelayo y Gross, Ramón. *Diccionario Manual Ilustrado Larousse*. Larousse. México. 1990. Pág. 222.

esencial para la obtención de satisfactores), como segunda instancia, para ello es fundamental el traslado de las mismas a lugares distantes (como necesidad derivada) para el desarrollo mercantil.

Los inicios de los medios de transporte los encontramos únicamente por tierra, posteriormente a través de medios fluviales, sin embargo, la navegación fue siempre una actividad muy arriesgada en términos físicos y económicos, pues existían limitantes como el desconocimiento que se tenía del mar, el clima, la geografía tal es el caso de la idea de que la tierra era plana, llena de peligros acechantes como el bandidaje marítimo conocido como piratería, que se ejercía con total naturalidad por los Estados, y de ideas mitológicas como la existencia de seres extraordinarios como sirenas, barcos fantasma, monstruos marinos, entre muchos otros), provocando que las rutas de navegación fueran pocas y de corto alcance. Finalmente, la última etapa de la transportación es a través del aire, tal vez es la que tiene el desarrollo más rápido por los avances tecnológicos que existían para ese entonces.

Ahora nos enfocaremos en el transporte marítimo. Iniciaremos con sus orígenes, como se mencionó es inevitable partir de:

- la actividad bélica, es importante reiterar que este es el principal motor de la evolución de la navegación y de las embarcaciones, como describe Ramiro Feijoó: *“pues aún cuando se firmaran treguas, las naciones prosiguen con su estrategia de acoso al adversario sirviéndose de los corsarios en guerras de baja intensidad. Esto es lo que provocó el auge de los corsarios ingleses y holandeses en los interludios de la guerra abierta con otras naciones, o el de los corsarios berberiscos tras la finalización de las guerras entre Austria y Turquía en el Mediterráneo”*²⁶, todos los pueblos ejercieron la piratería como los egipcios, griegos, filisteos, catalanes, sicilianos, malteses, vikingos y escandinavos. La piratería es considerada una estrategia de guerra

²⁶ Feijoó, Ramiro. “Origen de los Piratas, Corsarios, Bucaneros y Filibusteros”. En *Muy Interesante. Edición Especial*, Año XXXV, No. 47. México. 2008. Pág. 4.

para debilitar al enemigo, en donde hay intereses económicos y políticos de los Estados, y

- el desarrollo de la producción (comercio).

Aunado a los descubrimientos geográficos, la conquista de nuevos territorios y, por ende, de la migración de masas hacia esos lugares que ocasionaron la búsqueda de la mejoría en los transportes para distancias lejanas en cuanto a rapidez, capacidad, seguridad y buen servicio; requisitos que cumplió satisfactoriamente el barco, específicamente por la capacidad traducida en la cantidad o número de cosas que traslada, esta característica tan peculiar es aquello que oferta una embarcación. Es conveniente señalar, como lo menciona el Dr. Omar Olvera de Luna en su cátedra de Derecho Marítimo, que el origen del término “buque” es incierto: se atribuye a la palabra céltica *buc* que significa magnitud, tamaño, masa; o la germánica “*buk*”²⁷ que es “vientre” o “*la capacidad interior de algo, cabida, espacio o capacidad que tiene una cosa para contener a otra*”²⁸, y analizando las características del vientre, la más importante es que este es hueco y cuya función es el alojamiento del producto durante la gestación. Ahora, trasladado al ámbito marítimo, observamos que el interior de un barco es hueco, luego entonces ese vacío es lo que se ocupa por objetos o personas para ser trasladados de un lugar a otro (*aspecto económico, pues es una unidad de producción que realiza un servicio de transporte marítimo*)²⁹.

Entre las diversas características del buque apreciamos que tiene una personalidad pues posee una identidad propia, ya que le es designado un nombre, una matrícula (registro de nacionalidad), elementos que sin los cuales no podría navegar toda vez que debe pertenecer y someterse a la jurisdicción de algún Estado cuya bandera tiene la obligación de enarbolar. Por otra parte es considerado como “una universalidad de hecho” en virtud de ser objeto de propiedad (compra-venta), posesión (fletamento), hipoteca, etcétera.

²⁷ Olvera de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*. Porrúa. México. 1981. Pág. 79.

²⁸ *Gran Enciclopedia Larousse*. Tomo III. Planeta. Barcelona. España. Pág. 429.

²⁹ Olvera de Luna, Omar. Op. Cit. Pág. 80.

Otro factor muy importante en el desarrollo de las rutas marítimas fue la influencia de la revolución industrial, recordando que este fenómeno tuvo origen en Inglaterra, país que se ha caracterizado a nivel mundial en muchos aspectos, entre ellos, como potencia naval por el número de embarcaciones mercantes y militares de su propiedad, el control del monopolio de las rutas comerciales marítimas, así como su singular posición y características geográficas aprovechadas, que determinaron a esta nación para constituir la como potencia naval.

Como lo señala Valery Ponti, "*la Segunda Guerra Mundial contribuyó quizá en mayor grado al perfeccionamiento de la navegación.*"³⁰ Los conflictos bélicos, en su carrera tecnológica-armamentista, también influyeron en las comunicaciones y en los medios de transporte, específicamente las Guerras Mundiales. Aquí encontramos la invención de los submarinos y el empleo de la energía nuclear, aunque los fines han sido destructivos, las guerras promueven las investigaciones científicas y tecnológicas, acelerando el proceso de perfeccionamiento en los transportes. Y los beneficios para la sociedad se pueden apreciar con posterioridad (generalmente terminadas las guerras) en la rapidez, reducción de costos y tiempo, eficiencia, comodidad y buen servicio.

A continuación se mencionan las etapas de la evolución de la navegación en el mundo como en México hasta llegar a lo que se conoce como navegación por placer.

1. Edad antigua

La historia de la navegación refleja la historia de la humanidad. El mar, considerado como "la barrera y defensa de invasiones bélicas, es la más amplia vía de comunicación y el medio más económico de intercambio en volúmenes impresionantes de mercancías y alimentos. Ancha vía de comercio, es el contacto entre pueblos y naciones (...) el mar juega un papel de vital

³⁰ Ponti, Valery. *Historia de las Comunicaciones. Transportes Marítimos*. Salvat Editores México e Instituto Geográfico de Agostini. Madrid. España. 1967. Pág. 4.

importancia en el acarreo y desplazamiento de materias primas o manufacturadas³¹.

Las antiguas civilizaciones, geográficamente, se constituyeron a orillas de ríos y lagos, lo que les permitió además de la subsistencia, el desarrollo de la navegación militar, tal es el caso de:

- Los egipcios junto al Río Nilo.
- Los asirios (2000 a.C.) *“que implementaron disposiciones para su marina”*³².
- Mesopotamia en los Ríos Tigris y Eúfrates, se habla del *“código naval Hammurabi (2000 a. C.) en donde se protege y controla a las naves, los puertos, (...) los arsenales”*³³.
- Los babilónicos que destacaron por la ingeniería naval.
- Los fenicios considerados *“el mayor pueblo navegante de la antigüedad, ubicados 30,000 años a.C. en las costas de Siria, poseían los puertos más seguros, los arsenales más surtidos y los almacenes más importantes”*³⁴.
- Por su parte, los griegos *“dominaron el mar durante casi 1500 años”*³⁵ y se caracterizan por la gran flota militar que construyeron.
- Los vikingos denominado *“el pueblo rey de los mares, el pueblo pirata por excelencia”*³⁶, indomables navegantes que llegaron al continente americano, sus naves se caracterizaron por la capacidad para tripulación, agilidad y velocidad que alcanzaban en las batallas.

Estos pueblos fundaron su fuerza y prosperidad en el mar y en los ríos.

³¹ Cárdenas de la Peña, Enrique. *Marina Mercante. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México*. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1988. Pág. 8.

³² Ponty, Valery. Op. Cit. Pág. 8.

³³ Ib. Pág. 17.

³⁴ Ib. Pág. 16.

³⁵ Ib. Pág. 28.

³⁶ Ib. Pág. 43.

2. Edad moderna

Durante los siglos XV, XVI, XVII y XVIII las flotas son de carácter bélico principalmente, pues el dominio del mar militarmente, significaba el dominio de las rutas comerciales garantizando seguridad a los transportistas y a las mercancías. Las rutas comerciales hacia el Nuevo Mundo marcan el inicio de la edad dorada de la piratería. Actualmente este fenómeno aún existe, las zonas más peligrosas, según la ICC International Maritime Bureau³⁷, se encuentran en África y Asia, específicamente en Somalia, Tanzania, Malasia, Nigeria, Estrecho de Malaca, Bangladesh e Indonesia, en donde se encuentra la mayor incidencia de ataques pirata.

Para el Renacimiento, las artes y la ciencia también se reflejaron en la navegación y en la construcción naval, *“los barcos aumentaron su velocidad gracias a la fragmentación de las velas, se incluyeron cañones que acrecentaron la potencia defensiva y ofensiva de las embarcaciones bélicas.”*³⁸

3. La revolución industrial en la transportación marítima

La revolución industrial es la etapa más importante en el desarrollo de las embarcaciones, a principios del siglo XIX al aumentar el comercio, específicamente entre América del Norte e Inglaterra, fue necesario desarrollar formas más rápidas y seguras de comunicación por mar. Gracias a la invención de la máquina de vapor, ésta se incluyó en la maquinaria de los barcos, así como en las líneas ferroviarias, generando una mayor comodidad para viajar en trenes (en esta época el principal medio de transporte era por tierra: ferrocarril y carretera).

Un claro ejemplo lo encontramos en 1801, cuando se modifican las formas de navegación por la embarcación denominada *“Charlotte Dundas, impulsada por una máquina de vapor, y en 1821 se construye el primer barco con casco de hierro”*³⁹. Otro acontecimiento importante en este siglo fue la invención de *“los*

³⁷ López-Fonseca, Oscar. “Los Piratas del Siglo XXI. Nuevos Bucaneros”. En Muy Interesante. Edición Especial, Año XXXV, No. 47. México. 2008. Pág. 74.

³⁸ Ponty, Valery. Op. Cit. Pág. 48.

³⁹ Boullón C., Roberto. Las Actividades Turísticas y Recreativas. 3ª Edición. Trillas. México. 1993. Pág. 48.

*giros postales y de los cheques de viajero en Estados Unidos por la Compañía American Express*⁴⁰, facilitando los pagos de los viajeros independientemente del lugar en donde se encontraran; tal fue el éxito que actualmente se siguen empleando.

El vapor dio mayor velocidad a los viajes reduciendo tiempo de trayecto y costos en el gasto de energía. Así los servicios de alta mar se introdujeron principalmente en *“rutas hacia Norteamérica y el Lejano Oriente; el primer servicio regular por el Norte del Atlántico fue iniciado por el Great Western, que en su primer viaje en 1838, transportó a 68 pasajeros de Nueva York a Inglaterra”*.⁴¹

No existe certeza en el año de constitución –pues entre los autores Holloway y Boullón existe diferencia, 1838-1842 respectivamente- de la *“línea naviera británica denominada P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) Compañía Peninsular y Oriental, reconocida como el primer servicio regular de larga distancia de embarcaciones de vapor que prestó un servicio regular iniciando sus operaciones a la India y al Lejano Oriente”*⁴². El servicio regular se refiere a rutas y horarios previamente determinados, es decir, existe un itinerario estricto a seguir.

Como ya se mencionó, Gran Bretaña destaca por ser el primer país en establecer un servicio regular llegando a dominar el mundo de las embarcaciones en la segunda mitad del siglo XIX, *“la ruta de Norteamérica día a día incrementaba la demanda postal, comercial, de carga y de pasajeros, lo que la constituía en una de las más importantes y codiciadas de la época”*⁴³.

4. La navegación en México

Nuestro país se caracteriza marítimamente, porque desde sus orígenes la orografía e hidrografía permitieron a las grandes civilizaciones florecer gracias al aprovechamiento de las corrientes de los ríos, lagos y lagunas, tal fue el

⁴⁰ Holloway, J.C. Op. Cit. Pág. 49.

⁴¹ Boullón C., Roberto. Op. Cit. Pág. 48.

⁴² Id.

⁴³ Ib. Pág. 50.

caso de los purépechas en Michoacán, los mexicas en Tenochtitlán, los xochimilcas en el sur de la Cuenca de México, los mayas en el sureste del país, y los texcocanos y los chalcas en el Estado de México, por mencionar algunos. Así, el comercio, la guerra y, por ende, el control político a través de conquistas dieron a la navegación fluvial gran importancia para establecer las redes de comunicación y, sobre todo, el control a través de la vigilancia de aquellos pueblos sometidos, era tan importante que ya existía señalización como lo menciona Cárdenas, al citar al arqueólogo Morris, *“puede afirmarse que existía un servicio de faro para el comercio marítimo (...) es posible identificar como señales de ruta lo que parecen ser banderas de plumas en unos frescos de Chichén Itzá”*⁴⁴.

Los arqueólogos R.L. Roys y Samuel K. Lothrop concluyen que *“los pueblos de la costa desde la Laguna de Términos por un lado y el Golfo de Honduras por otro (fueron importantes comerciantes), además de que los tratados comerciales implementados cubren una zona tal, que avanza por Nicaragua y Costa Rica hasta Panamá”*⁴⁵. Mientras que, J. Eric S. Thompson afirma *“que los mercaderes y tripulaciones (...) maya-chontales, eran los fenicios de Mesoamérica”*⁴⁶.

Observamos del párrafo precedente que destacan los comerciantes navegantes mayas, ya que establecieron rutas para trasladar sus mercancías a lugares muy lejanos, *“es importante referir que no todos los cuerpos de agua ofrecieron las condiciones para establecer rutas; sin embargo las que existieron enlazaron diferentes sitios permitiendo la comunicación y el comercio entre regiones distantes como el Altiplano y el Golfo de México, con el Petén Guatemalteco y el Golfo de Honduras (...) áreas en donde se sabe, por los relatos de los cronistas, conquistadores y frailes, de la existencia de enclaves o puertos comerciales, cuya función principal no fue diferente a la que cumplen*

⁴⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. Pág. 28.

⁴⁵ Ib. Pág. 31.

⁴⁶ Id.

*los puertos hoy*⁴⁷. “Navegaban a través de “cayucos” que son canoas hechas del tronco de un árbol”⁴⁸.

Entre los mayas el intercambio de mercancías con lugares distantes inició “en las primeras etapas de su desarrollo, es decir, aproximadamente 300 años de nuestra era a través del trueque”⁴⁹. Los objetivos de comerciar eran dos: la obtención de satisfactores de primera necesidad y la obtención de productos suntuarios (lujosos) y exóticos (muy particulares).

*“Mientras los mercados podían o no ubicarse en lugares estratégicos, los puertos de intercambio comercial si tenían dicha función y en su mayoría se ubicaban en la unión de corrientes fluviales y marítimas, y a su vez con terrestres”*⁵⁰.

De la descripción anterior, se desprende la evidencia de que en la civilización Maya para el establecimiento de una ruta se requería de la existencia de entidades con un interés común, ya sea de carácter social, tal como el transporte de personas; de carácter económico, reflejado en el beneficio obtenido al efectuar el intercambio de bienes; y con fines religiosos (peregrinaciones). Dichas rutas facilitaron dichos objetivos. Actualmente para el establecimiento de una ruta terrestre, marítima o aérea, aún se requiere de la existencia de intereses comunes entre entidades distantes para llevarse a cabo, de lo contrario, no tendría sentido.

La arqueóloga María Eugenia Romero señala que “*las dificultades naturales que se encuentran en todo río, se unen a aquellas de orden político-social*”, es decir, siempre existen intereses de control y poder sobre las rutas de comunicación y, por ende, del comercio, demostrando que desde entonces la

⁴⁷ Romero, María Eugenia. “De Navegantes y Mercaderes Mayas”. En *México Desconocido*. Número 337, Año XXXII. México, D.F. Julio de 2008. Pág. 63.

⁴⁸ Trujillo Bolio, Mario. *El Golfo de México en la Centuria Decimonónica. Entornos Geográficos, Formación Portuaria y Configuración Marítima*. Cámara de Diputados, CIESAS, Porrúa. México. 2005. Pág. 188.

⁴⁹ Id.

⁵⁰ Romero, María Eugenia. Op. Cit. Pág. 64.

navegación y el comercio son una conjunción básica para el buen funcionamiento de sí mismos.

En el caso de los mexicas, la dominación de grandes extensiones de territorio fue posible gracias a las conquistas e infiltraciones en otros pueblos mediante sus comerciantes denominados “*pochtecas*”, y del correo denominado “*paynanis*”, quienes además de ejercer sus actividades eran espías, estrategia que les sirvió de mucho para alcanzar las conquistas y el sometimiento de territorios, formaban parte integrante de la estructura militar, tenían un amplio conocimiento de los ríos y las lagunas que constituyeron las principales vías de comunicación y de barrera para la defensiva y ofensiva de la Gran Tenochtitlán.

Con la Conquista, fueron prácticamente aniquiladas estas rutas, estableciéndose una red carretera.

“En 1536 se inicia la comunicación marítima directa entre México y Perú desde Huatulco, Oaxaca, que desde ese año y hasta 1575, fue el puerto principal del entonces llamado Mar del Sur.”⁵¹

La línea marítima comercial de Acapulco a Manila operó durante 250 años ininterrumpidamente por medio de dos travesías anuales de los galeones conocidos como la Nao de China y el Galeón de Manila.

“Se habilitaron los puertos de Matamoros, Soto la Marina, Altamira, Veracruz, Tlacotalpan, Campeche, Sisal, San Blas, Mazatlán y La Paz”⁵².

Durante el Porfiriato se cuentan con registros a partir de 1889, sin embargo, las líneas de transportación marítima de la época, así como los vapores que irregularmente tocaban puertos mexicanos, facilitaban el comercio exterior del país. En este punto cabe resaltar la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891 (actualmente Secretaría de Comunicaciones y Transportes), “*que aceleró la construcción de faros, balizas*

⁵¹ *Historia de las Comunicaciones en México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1996. Pág. 74.

⁵² *Ib.* Pág. 75.

y boyas y se realizaron trabajos de conservación y mantenimiento de los puertos, así como importantes proyectos para ensanchar la capacidad de operación de los mismos”⁵³. De manera que el auge de esta época fue la extensión de vías ferrocarrileras por la minas principalmente y, poco a poco, el empleo de embarcaciones como transporte usual fue quedando en el abandono como hasta hoy se observa en la vida cotidiana de la sociedad mexicana, sin embargo, se tienen registros apuntando como “*principal fuente de ingresos de las administraciones porfirianas a las aduanas marítimas*”⁵⁴.

El Congreso Constituyente de 1917, le confió a la Secretaría de Comunicaciones las funciones relacionadas con “las costas, puertos y vías navegables, canales, las obras de los puertos y los faros, la marina mercante y las subvenciones a vapores para transportar la correspondencia”⁵⁵.

5. Líneas trasatlánticas

Es importante aclarar que los transportes marítimos se pueden dividir en 5 categorías:

- “*Trasatlánticos: líneas de larga distancia con grandes barcos.*
- *Líneas de cruceros.*
- *Transbordadores de travesías cortas: líneas de corta distancia generalmente atendidas por ferrys y buques rápidos.*
- *Embarcaciones para canales fluviales interiores y de excursión.*
- *Botes de recreo*”⁵⁶, como los yates.

“*En el lenguaje marítimo se denomina liners a los barcos que realizan travesías transoceánicas aunque también se les conoce como trasatlánticos, tienen capacidad para 2000 pasajeros o más y una tripulación de 1000 hombres*”⁵⁷.

⁵³ García Benavides, Roberto. *Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1988. Pág. 286.

⁵⁴ Ib. Pág. 288.

⁵⁵ *Historia de las Comunicaciones en México*. Op. Cit. Pág. 137.

⁵⁶ Holloway, J. C. Op. Cit. Pág. 146.

⁵⁷ De la Torre, Francisco. *Sistemas de Transportación Turística*. 1ª Edición. Trillas. México. 2000. Pág. 192.

Los servicios que ofrecen son diversos y de alta calidad. Proporcionan el transporte de pasajeros de puerto a puerto, actualmente existen muy pocos y se operan por temporadas, ello se debe a la aparición del transporte aéreo. Existen registros que muestran que *“en la década de los 50’s más pasajeros cruzaban el océano por mar que por aire; la desaparición a nivel mundial del transporte marítimo de pasajeros fue evidente, las rutas líderes como la P&O fueron reducidas a prestar un servicio básico, por lo que entró indudablemente en un periodo de decadencia”*⁵⁸.

Si bien es cierto que el barco no puede competir en velocidad con un avión, la capacidad de carga de las embarcaciones no podrá ser desplazada por los artefactos aéreos.

Actualmente aquellas personas que emplean el barco para transportarse lo hacen con la finalidad de efectuar un viaje de carácter placentero, además de que las embarcaciones han evolucionado para ofrecer una gran variedad de servicios y actividades de alta calidad a los usuarios, de manera que resulta únicamente necesario tocar tierra para avituallarse. El paisaje y tranquilidad marina brindan una experiencia única a los turistas, estos viajes son considerados de élite ya que generalmente sólo personas con cierto nivel económico acceden a ellos.

6. La navegación por placer

Una vez satisfecha la demanda de transporte originada por los comerciantes, afloró el sentido humano de la curiosidad por visitar aquellos lugares lejanos y separados por una masa de agua, ello aunado a los avances tecnológicos, ocasionó que los navieros, principalmente, idearan los denominados “viajes por placer”, surgiendo así una nueva modalidad de pasajeros, pues no se trataba de aquellos que buscaban residir permanentemente en el destino o que viajaran por cuestiones de negocios, esta nueva modalidad requirió la creación de estrategias para satisfacer la demanda de usuarios en viaje de placer, lo

⁵⁸ Holloway, J. C. Op. Cit. Pág. 147.

que involucró diversas actividades recreativas y, poco a poco, el turismo náutico fue consolidándose como tal.

Existen indicios de que el primer viaje de placer en barco *“se efectuó en 1867, realizado por el “Quaker City” que trasladó 60 pasajeros a Tierra Santa. Aquí destaca el nombre de Thomas Cook en la historia del turismo, ya que en el mercado de paquetes de excursiones hacia Norteamérica, condujo el primer grupo de turistas en 1866 y en 1872 organizó la primera excursión alrededor del mundo*⁵⁹.

En ese entonces las travesías turísticas por barco podían tener una duración aproximada de hasta treinta días, y la posibilidad de que los pasajeros cayeran en el ocio y aburrimiento era inevitable, por lo que ante estas circunstancias los ofertantes como prestadores de servicios idearon que durante la travesía todos los días existiera algún acontecimiento, fiesta o juego, dirigido por animadores profesionales, técnicas que actualmente se emplean en los cruceros del Caribe y el Mediterráneo. Aquí encontramos a los cruceros que gozan de gran popularidad, *“su apogeo se dio en el periodo de entreguerras, es decir, entre 1919 y 1938*⁶⁰. El crucero ofrece un completo descanso e incluye todos los servicios transportando a los pasajeros de un destino a otro con comodidad, seguridad y sin la necesidad constante de abordar otros transportes.

7. Lagos, lagunas y presas

Hemos mencionado al mar como eje principal, sobre el cual ha girado la evolución de la navegación y de los medios de transporte por agua; sin embargo, es importante hablar de los lagos, las lagunas y las presas, toda vez que en estos cuerpos de agua también se realizan actividades económicas y de recreación. Se tienen antecedentes de que los romanos ya construían presas aunque su auge es en la época contemporánea, inicialmente fueron creadas como contenedores de grandes volúmenes de agua, generalmente dulce, evitando el desbordamiento de ríos y brindando protección a las comunidades cercanas, además de estas funciones, fueron empleadas para

⁵⁹ Ib. Pág. 48.

⁶⁰ Ib. Pág. 145.

actividades como la generación de energía eléctrica, la pesca y el turismo náutico.

Los lagos y lagunas se definen como depresiones del relieve donde se depositan las aguas de manera permanente o temporal. Los lagos se encuentran en el interior de los continentes y no tienen comunicación directa con el mar, mientras que las lagunas se localizan en las costas y se encuentran separadas del mar, ambos constituyen almacenamientos naturales de agua que son aprovechados en la agricultura, actividades piscícolas y el turismo, como ya se ha puntualizado.

“En nuestro país, los lagos naturales de mayor volumen son los de Chapala, Cuitzeo y Patzcuaro, las lagunas son las de Tamiahua y De Términos”⁶¹.

En cambio, la presa es un lago artificial que se forma al construirse un muro grueso que interrumpe el curso de un río, con el fin de controlar el caudal de agua. Tiene como propósito almacenar este líquido para el riego y el consumo humano; o bien para la producción de energía eléctrica.⁶²

Europa se caracteriza por contar con el mayor número de presas, denominadas embalses, específicamente en Reino Unido, España, Noruega y Rusia⁶³.

México cuenta con las siguientes presas en las que se realizan actividades de turismo náutico:

“AGUASCALIENTES: Ejido Ignacio Zaragoza, Plutarco Elías Calles y El Jocoqu.

CHIAPAS: Laguna de Malpaso, Laguna de Catazaja y Presa de Angostura.

CHIHUAHUA: El Granero, Las Vírgenes, Ciudad Delicias y La Boquilla.

COAHUILA: La Amistad, La Fragua y Venustiano Carranza.

⁶¹ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Hidrografía Publicación*. México. 2000. Pág. 15.

⁶² Ib. Pág. 42.

⁶³ <http://translate.google.com.mx/translate?hl=es&langpair=en|es&u=http://www.eea.europa.eu/themes/water/european-waters/reservoirs-and>

COLIMA: Laguna de Coyutlán y Lagunas Varias.

DURANGO: Lázaro Cárdenas, Caborca, Guadalupe Victoria, Santiago Bayacora, Francisco Zarco, Lago Sahastoba y Lago de los Patos.

ESTADO DE MÉXICO: Huapango, Brookman, Tepetitlán, Taxhimay, Ignacio Ramírez y Valle de Bravo.

GUANAJUATO: Jesús María, La Laborcita, El Papalote, La Purísima, Laguna de Yuridia, Solís, Presa Neutra, Ignacio Allende, El Gallinero (Álvaro Obregón) y Misión de Arnedos.

HIDALGO: Zimapán (Ingeniero Fernando Hiriart), Laguna de Azteca, Lago Los Frailes, Lago de La Cruz, San Antonio, Lago el Ocote de Agua Zarca, Lago Agua Linda (Chichicaxtle) y Lago El Pinar.

JALISCO: El Salto, Cajón de Peñas, El Nogal y Trigo Mil.

MICHOACÁN: Lago Zirahuén, Infiernillo, Sabaneta, Mata de Pinos y Pucuateo, Homecuaro.

MORELOS: El Rodeo, Coatetelco, Lázaro Cárdenas, Los Carros y Cayehuacán.

NAYARIT: Aguamilpa.

NUEVO LEÓN: Sombrerete, Rodrigo Gómez (La Boca), Cerro Prieto, El Cuchillo y Agua Leguas.

OAXACA: Lázaro Cárdenas.

PUEBLA: Santa María Atepanzingo.

QUERÉTARO: Presa del Carmen, El Batán, San Pedro Huimilpan, Constitución de 1917 y Zimapán.

SAN LUIS POTOSÍ: Laguna de Marlan, La Lajilla, Valles y Tampaón.

SINALOA: Luis Donaldo Colosio (Huites), Josefa Ortiz de Domínguez, Miguel Hidalgo (El Mahone), López Portillo (El Comedero), El Salto y Gustavo Díaz Ordaz (Bacurato).

SONORA: Plutarco Elías Calles (El Novillo), Adolfo Ruiz Cortinez (Macuzari) y Álvaro Obregón (Oviachic).

TABASCO: Villa Hermosa, Macuspana, Tenosique, Emiliano Zapata y Balancán.

TAMAULIPAS: Falcón, Matamoros, Vicente Guerrero, Marte R. Gómez y Emilio Portes Gil (San Lorenzo).

ZACATECAS: Mesillas, San Carlos, Joaquín Amaro, Boca del Río Chico, Miguel Alemán, La Cuadrilla y Santa Teresa (Independencia Nacional)”⁶⁴.

B. Embarcaciones de recreo

En este tipo de embarcaciones encontramos a las canoas, lanchas de motor y de remo, veleros, para la práctica generalmente individual de diversos deportes acuáticos. Los barcos mayores son los denominados cruceros para viajes más largos y con capacidad para un gran número de personas.

En la historia de los viajes de placer en barco, destacan las empresas alemanas como *“la Norddeutsche Lloyd que realizó entre junio y julio de 1890 un primer crucero con su vapor rápido “Kaiser Wilhelm II” con 215 pasajeros teniendo como destino Noruega combinándolo con excursiones terrestres; y la denominada “Hapag Lloyd” que en enero de 1891 con el “Augusta Victoria” llevó a 240 pasajeros hacia el Mediterráneo, con una duración de 58 días, siendo todo un éxito. Para 1895-1896 se ofrecía en enero y febrero a excursionistas americanos y europeos viajes a la India Occidental; en febrero y marzo el viaje se dirigía al Mediterráneo y al Oriente; y en junio y julio a los países nórdicos”*⁶⁵.

En estas embarcaciones *“todos los espacios habitables disponían de electricidad, calefacción a vapor, instalación de timbre, ventilador eléctrico, amueblamiento, un ropero armario y cómoda. Estos servicios alcanzaron un estándar de lo más moderno para los cruceros a todo el mundo, dentro de las posibilidades técnicas de entonces (...), además contaban con un comedor amplio, salón de fumadores, un salón de sociedad (...). Los siguientes cruceros contaban con piscina grande de azulejos e iluminación subacuática, duchas y sala de masajes, bibliotecas, ascensor, cines, orquesta, florerías, tiendas y peluquerías”*⁶⁶.

⁶⁴ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Op. Cit. Pág. 54.

⁶⁵ Seller, Otto J. Traducción del alemán por Axel Navarro Ramil y Merlies Heydel. *La Navegación Iberoamericana*. Mittler & Sohn GmbH. Herford. Alemania. 1992. Pág. 78.

⁶⁶ Ib. Págs. 79, 136 y 141.

En los años sesenta, los buques de pasajeros dejaron de ser el medio de transporte fundamental entre los continentes Europeo y Americano para convertirse paulatinamente en viajes de placer, constituyéndose en una opción más para los turistas.

Ante la innovación del transporte aéreo y la notable decadencia del empleo de barcos, las empresas navieras idearon una forma diferente para aprovechar el recurso del mar y de las embarcaciones, así surge la conceptualización de los “cruceiros”, modalidad del turismo náutico que se caracteriza por la posibilidad de brindar a los pasajeros diversiones adicionales. Así, el objetivo fue hacer más placenteras y divertidas las travesías por el océano.

El placer de encontrarse a bordo de un barco ha generado una gran cantidad de destinos turísticos, desde las marinas para yates y embarcaciones con motor de autopropulsión, hasta los botes de remos o vela como se desarrolla en el Mediterráneo, incluyendo las travesías de canales; es decir, la travesía o la embarcación se han convertido en un fin y no sólo en un medio de transporte.

1. Yates

El origen de las modernas embarcaciones deportivas se atribuye a Holanda. *“Los grandes armadores holandeses fueron los primeros en servirse, para sus viajes de placer, del yate (yacht: cazar), tipo de embarcación rapidísima, empleada en un principio como nave corsaria y como instrumento de defensa en las aguas poco profundas de los Países Bajos. Los yates se difundieron en el siglo XVII debido a que se organizaban muchas competencias”⁶⁷.*

“En Inglaterra el Rey Carlos II introdujo esta modalidad con su yate Mary. Mando construir más de estas embarcaciones pero con un estilo diferente al holandés, es decir, estrechos y largos. Durante la revolución industrial, el Ingeniero Mecánico alemán Gottlieb Daimler instaló un motor en una embarcación deportiva.

⁶⁷ Morfin Herrera, María del Carmen. *La Transportación Marítima Mexicana en el Turismo*. 1a Edición. Trillas. México. 1995. Pág. 31.

Los ingleses llaman yacht (yate) a toda embarcación que no tenga fines bélicos ni económicos. En sentido genérico puede hablarse de yates y yolas. Los yates son veleros de tamaño medio, con la falsa quilla lastrada y la deriva fija; en cambio, las yolas tienen dimensiones más reducidas y una deriva (plano vertical que prolonga la quilla de una embarcación) móvil, o sea, que puede variar su rumbo⁶⁸.

2. Transbordadores

“Es un buque de tonelaje reducido para el transporte de pasajeros y vehículos entre puertos marítimos o fluviales relativamente cercanos. En grandes travesías proporciona además servicios de alimentación, alojamiento y diversión”⁶⁹.

“Embarcaciones que dan acceso a dos puertos (...) de corta travesía, como el paso de un río, un canal, un lago o el servicio entre islas próximas. Se conocen universalmente por el nombre de ferry (barquear, cruzar un río en barca)”⁷⁰.

“La necesidad del ferry apareció en un principio para dar continuidad a las vías férreas, es decir, para embarcar un tren con sus viajeros en una orilla y trasladarlos a las vías de la orilla opuesta”⁷¹. Con el paso del tiempo los transbordadores han adoptado diferentes tamaños y especializaciones.

Las embarcaciones de travesías cortas, conocidas como transbordadores, atraen a turistas no sólo con el fin de viajar de un lugar a otro sino para disfrutar de un “mini-crucero”, proporciona alimentos y diversión, servicios que sólo se brindaban en los lujosos trasatlánticos. Los avances de la tecnología han ayudado a reducir los altos costos de operación, a medida que se desarrollan nuevas formas de transporte marítimo, en donde encontramos “*el hovercraft, el detfoil y el transbordador bimarán, los cuales brindan una rápida comunicación*

⁶⁸ Ib. Pág. 32.

⁶⁹ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Pág. 220.

⁷⁰ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Págs. 33 y 34.

⁷¹ Id.

*entre rutas marítimas cortas, y como en el caso del hovercraft, a través de terrenos difíciles*⁷².

El *hidrofoil* puede definirse como *“híbrido de una embarcación y un barco dotada de aletas con las que se desliza en ellas a manera de esquís, sin perder contacto con el agua. Son capaces de transportar entre 120 y 150 pasajeros con una velocidad de 34 a 38 nudos*⁷³.

El *hovercraft* es también un *“híbrido de helicóptero y barco. Son embarcaciones voladoras, que se sostienen en el aire por medio de un colchón de aire o neumático, su capacidad de transporte es de 18 a 20 pasajeros y alcanzan una velocidad de 120 Km/h*⁷⁴.

Los transbordadores tienen mucha popularidad en Europa, son conocidos como *ferry-boats*, condensan un enorme tráfico, las rutas de mayor relevancia para el turismo son las siguientes:

- Inglaterra-Francia.
- Inglaterra-Bélgica.
- Holanda-Inglaterra.
- Alemania-Inglaterra.
- Alemania-Suecia.
- Dinamarca-Inglaterra.
- Noruega-Inglaterra.
- Suecia-Inglaterra.
- España-Inglaterra.
- Irlanda-Inglaterra.
- Islandia-Inglaterra.
- Estrecho de Gibraltar.
- Córcega.

⁷² Id.

⁷³ Ib. Pág. 35.

⁷⁴ Id.

- Cerdeña⁷⁵, por mencionar las más importantes.

Europa es considerada la cuna de los transbordadores, pues por sus accidentes geográficos resulta más fácil tomar un transbordador que rodear una costa como en el caso de Italia y Grecia.

El transbordador es el transporte urbano de corta distancia que puede atraer turistas, constituyendo una característica del lugar o porque ofrece una vista original de la ciudad como el caso de Nueva York y Manhattan; otros ofertan un servicio esencial a aquellos turistas que visitan regiones alejadas y en donde los enlaces por aire son difíciles.

a. Transbordadores en México

Cabe hacer mención que *“el 25 de diciembre de 1917 al publicarse la Ley de Secretarías de Estado se separa de la Secretaría de Guerra y Marina la Dirección General de Marina Mercante, y se integra a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP)”*⁷⁶, actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“Entre 1924 y 1930 operaron en el Golfo de California las compañías navieras del Pacífico y de los Estados, la primera con dos barcos de 1,500 toneladas de desplazamiento, la segunda también con dos embarcaciones de 3000 toneladas cada una.

El 9 de noviembre de 1964 el Presidente Adolfo López Mateos puso en servicio el primer transbordador “La Paz”, el cual fue el primero de la flota del organismo Caminos Federales de Ingresos, cuyo número de unidades fue creciendo y con las cuales se transportaban pasajeros y carga de La Paz a Mazatlán.

El Ejecutivo Federal mediante decreto de 15 de agosto de 1979 creó un organismo de servicio de transbordadores que dependía de la Secretaría de

⁷⁵ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Págs. 221-223.

⁷⁶ <http://cs.sct.gob.mx/fileadmin/pasado/htm/p-5-pop3.htm>

*Comunicaciones y Transportes, con la función de prestar servicio marítimo de pasajeros, vehículos y carga sobre ruedas entre los puertos de la República que así lo requieran*⁷⁷.

El servicio que prestan los transbordadores *“esta orientado a apoyar el desarrollo turístico comercial, industrial y agrícola, participando en el movimiento de cabotaje*⁷⁸. Más adelante se hará referencia al tráfico de altura y cabotaje por lo que respecta a los puertos. Asimismo, son medios de integración en los aspectos territorial, político, social y cultural de las regiones que comunican, en el caso de México se puede apreciar en *“las rutas que unen los puertos del continente y los de la península de Baja California así como los que unen al continente con las Islas de Cozumel e Islas Mujeres en Quintana Roo, resultan básicos en el desarrollo de esas regiones y por ende del país”*.⁷⁹ Algunas de las rutas más importantes son las siguientes:

- Mazatlán-La Paz.
- Puerto Vallarta-Cabo San Lucas.
- Guaymas-Santa Rosalía.
- Topolobampo-La Paz.⁸⁰

3. Cruceros

Para algunos, un crucero es considerado como un hotel que navega por todos los servicios que ofrece. Algunas definiciones son:

*“Tipo de embarcación que realiza un viaje, fundamentalmente de placer, con diversiones a bordo y excursiones a las costas, riberas, playas y puertos del recorrido, es un barco fletado que sigue estrictamente el itinerario”*⁸¹.

⁷⁷ Id.

⁷⁸ Id.

⁷⁹ Martínez Martínez, Magdalena. *Cruceros Turísticos en México*. Tesis para obtener el grado de Licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ingeniería. México. 1987. Pág. 3.

⁸⁰ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Pág. 199.

⁸¹ Id.

“Viaje de recreo o turístico en barco, en servicio discrecional e itinerario circular cerrado, aunque puede haber modalidades en combinación con otros medios de transporte. El viaje en barco realiza distintas escalas y durante su travesía se organizan actividades de animación sociocultural. Los cruceros pueden ser marítimos, fluviales y lacustres. Pueden durar desde unas horas hasta tres meses (vuelta al mundo). Este tipo de servicio conlleva el carácter de servicio de todo incluido (TI)”⁸².

Se clasifican en:

- *“Cruceros marítimos: aquellos que realizan travesías por mares, como en el Mar Mediterráneo y el Mar Caribe.*
- *Cruceros fluviales: aquellos que realizan travesías a lo largo de los ríos, por ejemplo el Río Rhin o el Río Nilo”⁸³.*

Según su duración:

- *“Cortos: de 1 a 15 días de duración.*
- *Largos: con duración mayor a 15 días”⁸⁴.*

De acuerdo al servicio que prestan:

- *“Económicos: comprenden un pasaje popular, cuentan con comodidades suficientes para brindar un buen servicio.*
- *De lujo: trasatlánticos con especialidad comodidad y gran categoría, acondicionados o contruidos exprofeso para el transporte y alojamiento de pasajeros. Están dotados de la más moderna tecnología y servicios como cocinas, bibliotecas, guarderías, piscinas, lavandería, imprenta, etcétera”⁸⁵.*

⁸² Montaner Montejano, Jordi et. al. *Diccionario de Turismo*. Síntesis. España. Pág. 123.

⁸³ De la Torre. Francisco. Op. Cit. Pág. 200.

⁸⁴ Ib. Pág. 201.

⁸⁵ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 37.

En los años cincuenta las embarcaciones eran muy largas, antiguas y costosas para su funcionamiento, construidas para desarrollar velocidad más que para propósitos de recreo, su tamaño era una limitante para el número de puertos que podían recibirlos. *“Entre los 60’s y 70’s se construyeron barcos con un tonelaje de 18,000 a 22,000 toneladas que podían transportar de 650 a 850 pasajeros; sin embargo ante los adelantos tecnológicos y la demanda del servicio se han construido barcos desde 50,000 hasta 70,000 toneladas que llagan a transportar más de 5,000 pasajeros”⁸⁶.*

“Durante los primeros años de la década de 1970, el turismo internacional de barco era muy escaso, pero los griegos tuvieron una excelente visión para la incipiente industria de los cruceros, pues compraron barcos de vapor que transformaron a muy bajo costo, en cruceros. Posteriormente renovaron su flota por cuestiones de mercadotecnia y adquirieron nuevos barcos”⁸⁷.

“En 1979, el mercado de cruceros representaba alrededor de dos millones de pasajeros en Estados Unidos de Norteamérica, 500,000 en Europa y menos de 250,000 en el resto del mundo”⁸⁸.

Las principales rutas de cruceros se localizan en las siguientes regiones:

- El Caribe, Bermudas y las Bahamas, incluyendo las costas de América del Sur.
- La costa oeste de América del Norte, incluyendo México, Estados Unidos, Alaska y Canadá.
- El Mediterráneo, dividido en sector occidental y oriental.
- Las islas del Pacífico y el Oriente.
- El Mar Báltico, capitales nórdicas y Cabo de Norte.
- África Occidental, las Islas Canarias y Madera en el Atlántico⁸⁹.

⁸⁶ Holloway, J.C. Op. Cit. Pág. 148.

⁸⁷ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Pág. 201.

⁸⁸ Ib. Pág. 203.

⁸⁹ Holloway, J.C. Op. Cit. Pág. 149.

La mayor parte de las rutas son de temporada, específicamente para los cruceros del Caribe, pero en el invierno cuando el clima es más templado que en verano, atraen la máxima demanda del mercado.

El crucero es un viaje todo incluido que puede ser por mar, río o lago y que generalmente recorre diversos puertos con la posibilidad de atracar para que los turistas recorran la ciudad, realicen excursiones, etc. El precio del boleto comprende todos los servicios de alimentos a bordo, alojamiento, uso de las instalaciones (piscina, sauna, gimnasio y casino). Lo que tiene costo aparte es el servicio de bar, peluquería, excursiones, entre otros.

“Existe una gran variedad de tipos de cruceros como los de diversión a bordo, cruceros temáticos especializados en espectáculos como danza, música o teatro; práctica de algún deporte; cruceros de congresos e incentivos”⁹⁰.

Los servicios a bordo de un crucero pueden variar de un lugar a otro, como ya se mencionó, en el precio del pasaje del crucero se incluyen *“todas las comidas y “snacks” o bocadillos entre comidas, todas las actividades y diversiones diurnas, entretenimiento y fiestas nocturnas. Cuenta con todos los servicios de un hotel de lujo. El precio del pasaje no incluye cockteles, propinas, excursiones por tierra, sauna, masajes, salón de belleza, comunicaciones del barco a costa y ciertos servicios médicos, incluso hay servicios religiosos, fotográficos, tiendas de artículos de primera necesidad que sólo pueden adquirirse únicamente cuando la nave se encuentra en alta mar. Otros servicios son mesas de tenis o ping pong, canchas de tenis y vóleybol, salón de mesas de juego de naipes, cine, teatro, oficinas de información, correos, banco, casino y actividades para niños”⁹¹.*

Actualmente las principales compañías mundiales de cruceros son:

- *“Carnival Corporation (primer operador de cruceros en el mundo, <http://infotransportesonline>), compañía matriz de la Carnival Cruise*

⁹⁰ Ib. Pág. 152.

⁹¹ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Págs. 209-215.

Lines, Holland America Line, Windstar Cruises, Costa Cruises y Seabourn Cruise Lines.

- *Grupo P&O, integrado por P&O Cruises, P&O Holidays, P&O Spice Islands Cruises y Princess Cruises.*
- *Grupo Caribbean Cruises (segundo operador de cruceros en el mundo, <http://infotransportesonline>), del que forman parte Royal Caribbean International y Celebrity Cruises.*
- *Cunard Line.*
- *Disney Cruises.*
- *Norwegian Cruise Line.*
- *La española Transmediterránea*⁹².

C. Industria de cruceros en México

Es indudable que los viajes de placer se han convertido en todo un mercado, algunos consideran al turismo como una industria que generalmente requiere de una inversión mínima y de la cual se obtienen grandes aprovechamientos y beneficios para la sociedad, específicamente económicos y de infraestructura; de esta forma lo denominan “industria sin chimeneas”.

La industria de cruceros es una de las actividades comprendidas en el turismo náutico y a su vez en el transporte turístico, que se define como “*el conjunto de empresas mercantiles públicas o privadas que poseen una infraestructura y equipo para transportar o trasladar personas y equipajes de un lugar a otro*”⁹³.

“*Aplica al conjunto de empresas de diferente índole que participan en la organización y asistencia del desplazamiento y estancia de los cruceros en los destinos turísticos. Representa los aspectos de inversión y comercialización en o hacia el sitio mismo de origen de los recursos turísticos, transformándolos y presentándolos a la clientela*”⁹⁴.

⁹² Martín Rojo, Inmaculada. *Dirección y Gestión de Empresas del Sector Turístico*. Ediciones Pirámide. Universidad de Málaga. Madrid. España. 2000. Pág. 345.

⁹³ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Pág. 207.

⁹⁴ *Política Pública de Cruceros en México*. Diario Oficial de la Federación, 26 de agosto de 2004.

Estos medios de transporte se caracterizan por los costos, rapidez, comodidad, capacidad, disponibilidad, frecuencia, flexibilidad y autonomía.

“El proceso de consolidación se inicia cuando el costo para esta opción era elevado, por la duración de las travesías y por la mínima infraestructura de apoyo, es hasta los 70’s cuando surge la necesidad, entre las líneas navieras, de optimizar esta actividad y ejecutarla de una forma dinámica y rentable, lo que indujo a promover en gran escala el “producto del crucero”⁹⁵.

“La primera línea naviera extranjera de pasajeros que ofreció a sus clientes tocar puerto mexicano, como atractivo turístico reconocido, fue Línea Paquet Cruises, de Francia, en 1965 con la ruta Los Ángeles-Mazatlán-Acapulco-Los Ángeles. A partir de esta iniciativa, se generó el interés por parte del turista extranjero, por conocer puertos mexicanos, la demanda fue creciendo y en consecuencia, otras navieras extranjeras comenzaron a ofrecer en sus rutas la visita a algún puerto mexicano”⁹⁶.

Actualmente los cruceros son una manifestación del turismo con mayor dinamismo, con la característica particular de que *“cada crucero es un destino en sí mismo, ya que los buques llevan un conjunto de turistas a tocar varios puertos, lugares donde desembarcan y realizan un breve recorrido (...) y continúan con su viaje”⁹⁷.*

México es uno de los principales destinos turísticos marítimos, cada año recibe más de 6 millones de pasajeros⁹⁸. La actividad de los cruceros se puede observar a través del movimiento de pasajeros internacionales registrados en los puertos, en donde la actividad turística ligada al mar es preponderante, tal es el caso de *“Ensenada, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Mazatlán,*

⁹⁵ Martínez Martínez, Magdalena. Op. Cit. Pág. 5.

⁹⁶ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 91.

⁹⁷ Martínez Martínez, Magdalena. Op. Cit. Pág. 5.

⁹⁸ *Comunidad Portuaria 2008*. Administración Portuaria Integral de Veracruz. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2008. Pág. 6.

*Manzanillo, Zihuatanejo y Acapulco, en el Océano Pacífico, mientras que en el Caribe, encontramos a Cozumel y Cancún*⁹⁹.

1. Capital turístico

Este término surge a partir de la actividad turística desde el punto de vista económico, pues según las características propias del lugar éstas se constituyen en atractivos susceptibles de ser explotados. México es considerado como un lugar con un alto potencial turísticos por las innumerables atracciones con las que cuenta como las playas, la variedad de climas, ecosistemas (bosques, selvas, desiertos), zonas arqueológicas, museos, ciudades coloniales, artesanías, gastronomía, música, danzas, fiestas religiosas y paganas, además de contar con una diversidad cultural en su población, en donde encontramos las comunidades indígenas que aún conservan tradiciones ancestrales.

Este capital podría definirse, desde un punto de vista personal, como el conjunto de bienes localizados en determinado lugar y que son susceptibles de ser explotados con fines comerciales, pero que dicho capital requiere de adaptación (infraestructura) y aunado a ello encontramos los servicios a fin de que el consumidor principal (turista) tenga un fácil acceso a ellos, refiriéndonos a hoteles, alimentos y transporte, principalmente.

La actividad turística ha evolucionado, pues hoy en día, además de ofrecer servicios, se busca proporcionar un alto grado de calidad en los mismos y, por ende, la satisfacción de los turistas para que su regreso sea pronto.

“Las costas del país (...) poseen grandes bellezas naturales y su ubicación, con privilegiadas condiciones climatológicas, las convierte en desarrollos turísticos de gran envergadura, coadyuvando así a que México cuente con las condiciones necesarias para permitir que esta actividad se incremente y reporte mayores beneficios a los ya obtenidos”¹⁰⁰.

⁹⁹ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 94.

¹⁰⁰ Martínez Martínez, Magdalena. Op. Cit. Pág. 7.

“En la década de los años setenta se reconoce a México como un país con capacidad de ofrecer todos los atractivos turísticos necesarios para brindar un servicio marítimo sin igual, y dio origen a promover los puertos mexicanos del Pacífico bajo el nombre de “Mexican Riviera”, conocido hoy internacionalmente”¹⁰¹.

Estas características que distinguen a México, lo colocan como un país altamente atractivo para los inversionistas y muchas comunidades dependen de esta actividad económica siendo su principal o único ingreso; sin embargo, ya se puntualizó con anterioridad que es necesaria una planeación adecuada con el objetivo de preservar esos bienes para que en un futuro sigan constituyendo una fuente de ingreso sin perder su esencia.

“Nuestro país es primer destino del globo, con un promedio de 3,000 arribos y descenso de 6,388 millones en el 2007”¹⁰². “La generación de empleo es muy alta, sólo en Cozumel laboran en tiendas dedicadas a los cruceros más de 12,000 personas y el efecto (...) cuadruplica el monto original de la derrama en la economía local”¹⁰³.

2. Marinas

La instalación náutica de recreo, conocida como marina, *“es el conjunto de servicios elementales prestados generalmente, por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo”¹⁰⁴.*

También se le define como *“el conjunto de instalaciones portuarias, sus zonas de agua y tierra y la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.”¹⁰⁵*

¹⁰¹ Morfín Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 91.

¹⁰² Arellano, Melchor. “Cruceros en el Mar de los Sargazos”. En *Revista Intermodal*. 2ª época. No. 22. Marzo-Abril. México. 2008. Pág. 11.

¹⁰³ Ib. Pág. 10.

¹⁰⁴ Martín Pérez, Francisco Javier. *Dirección de Instalaciones Náutico Deportivas*. CIMAR. Madrid. España. 1995, en *Curso Práctico de Dirección de Instalaciones Náuticas de Recreo*. Martín Pérez, Francisco Javier. España. 2003. Pág. 35.

¹⁰⁵ Ley de Puertos, artículo 2.

El Reglamento de la Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1994, establece que el titular de la marina deberá contar con concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar los servicios portuarios (Artículo 46), se señalan los servicios e instalaciones con las que deberá contar (Artículo 47) y, en su caso, el nombramiento de un delegado honorario de la Capitanía de Puerto, quien tendrá facultades similares a las de un Capitán de Puerto, específicamente para el control y vigilancia de las entradas y salidas de embarcaciones a las instalaciones de la marina (Artículos 50, 51 y 52).

3. Puertos

*“En todos los países dotados de litorales y riberas los puertos marítimos y fluviales son puntos de acceso y salida de personas y bienes. En cuanto a las personas, los flujos migratorios propiciaron que los puertos cobraran relevancia (...)”*¹⁰⁶. La infraestructura fundamental del turismo náutico la constituyen los puertos, cuya acepción es la siguiente:

*“Son las puertas de entrada a tierra firme como lo indica su etimología, del latín ‘porta’: puerto”*¹⁰⁷.

*“Espacio territorial de la costa acondicionado para dar seguridad a las embarcaciones y facilitar el embarque y desembarque de pasajeros y carga”*¹⁰⁸.

Tipos:

- *De Altura: cuando sirve a embarcaciones con rutas internacionales.*
- *De Cabotaje: cuando sirve a embarcaciones que viajan dentro de dos puertos nacionales del mismo litoral.*
- *Marítimo: cuando opera en puertos de mar.*
- *Terrestre: aquel que opera en fronteras de países limítrofes.*

¹⁰⁶ Antonio Zepeda, Jorge. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Administración Portuaria Integral de Tampico. México. 1999. Pág. 5.

¹⁰⁷ Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Porrúa. México. 2003. Pág. 362.

¹⁰⁸ Martín Pérez, Francisco Javier. *Curso Práctico de Dirección de Instalaciones Náuticas de Recreo*. España. 2003. Pág. 33.

- *Turístico: centro de población ubicado en la costa, que por sus condiciones naturales, recursos culturales y planta turística permite las actividades recreativas de una población flotante.*
- *Turístico Internacional: lugar de llegada o salida de pasajeros dotado de servicios migratorios para efectos de viajes internacionales*¹⁰⁹.

El cabotaje “es la navegación y tráfico marítimo a lo largo de la costa, especialmente entre puertos del mismo Estado. Su distinción es antigua, en especial debido a los privilegios que los países solían conceder para efectos de cabotaje, a los buques que llevaban su pabellón”¹¹⁰. Actualmente la mayoría de los países reservan el cabotaje para su propia flota, México ha reservado esta navegación exclusivamente para los mexicanos como se puede apreciar en las diversas Leyes de Navegación que se han aprobado a lo largo de su historia como nación.

Según la Ley de Puertos, en su Artículo 2º lo define como “*el lugar de la costa o ribera habilitada como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, con sus servicios, terminales e instalaciones públicas y particulares para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza*”.

Mientras que la terminal es “*la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua que permite la realización integral de la operación portuaria o lo que se destine*”¹¹¹.

Los puertos y terminales se clasifican por sus instalaciones y servicios en:

- *“comerciales,*
- *industriales,*

¹⁰⁹ Romero Manuel, Héctor. *Vocabulario y Turismo y Materias Afines*. Color. México. 1991. Pág. 115.

¹¹⁰ *Gran Enciclopedia Larousse*. Tomo II. Planeta. Barcelona. España. Pág. 475.

¹¹¹ Ley de Puertos, artículo 2.

- *pesqueros, y*
- *turísticos.*

y a su vez se clasifican en:

- *públicas (cuando existe la obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante), y*
- *particulares (cuando el titular las destina para sus propios fines y a terceros mediante contrato).¹¹²*

El recinto portuario es “*un polígono que se ubica en la Zona Federal y terrenos aledaños a la misma*”¹¹³, y “*comprende, tanto en los puertos como en las terminales y las marinas, áreas de agua y terrenos del dominio público en los cuales se establecen instalaciones y se prestan servicios portuarios*”¹¹⁴.

Las instalaciones portuarias son “*obras de infraestructura y edificaciones construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones*”.¹¹⁵

Derivado de lo anterior, se deduce que los puertos se consideran bienes de dominio público y propiedad de la Federación, son de carácter público y están siempre abiertos a la navegación; las terminales, instalaciones y marinas pueden ser públicas o particulares, y se destinan a los propios fines del titular y a los de terceros con quienes celebre contratos.

4. Servicios portuarios

En la operación portuaria encontramos a los servicios que “*son aquellos que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias para*

¹¹² León Gómez, Dania. *Introducción al Derecho Turístico*. 2ª Edición. Instituto Politécnico Nacional. México. 2002. Pág. 213.

¹¹³ Id.

¹¹⁴ Ley de Puertos, artículo 7. Asimismo, artículo 4 del Reglamento de la Ley de Puertos.

¹¹⁵ Ley de Puertos, artículo 2.

*atender a las embarcaciones, transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte*¹¹⁶.

Se clasifican en:

- *“Servicio a embarcaciones: operaciones de navegación interna como pilotaje, remolque, arranque de cabos y lanchaje.*
- *Servicios generales a embarcaciones: avituallamiento, agua potable, combustible, comunicaciones, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.*
- *Servicios de maniobras: transferencia de bienes y mercancías (carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto)*¹¹⁷.

El Reglamento de la Ley de Puertos establece disposiciones específicas para el remolque interior (Artículos 56-64); para el amarre de cabos (Artículos 65-67); para el lanchaje (Artículos 68-72); para los servicios generales a las embarcaciones (Artículos 73-78) y para los de maniobras (Artículos 79-80). Por lo que respecta a los servicios de pilotaje están regulados en los Artículos 55 al 58 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Estos servicios fueron originalmente considerados públicos por estimarse que su *“única finalidad consiste en satisfacer de una manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental*¹¹⁸.

Actualmente con el incremento de la participación del sector privado se ha modificado este criterio, por lo que ahora se trata de servicios al público brindados por las denominadas Administraciones Portuarias Integrales (API), que son sociedades mercantiles que obtienen una concesión del Gobierno Federal para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y para la prestación de los servicios portuarios. En el caso del sector turístico, los servicios portuarios se brindan principalmente a los cruceros, y en las marinas

¹¹⁶ Ley de Puertos, artículo 2, fracción VII.

¹¹⁷ León Gómez, Dania. Op. Cit. Pág. 213.

¹¹⁸ Pineda, Fanny. *Diccionario Jurídico Mexicano*. Tomo IV. Porrúa. México. 1988. Pág. 2006.

a los yates y embarcaciones menores de recreo. Además de los servicios ya enlistados, encontramos también:

- *“Fumigación.*
- *Reparación de Buques (comprende astillero, buceo, reparación de casco, de equipo electrónico, servicio de soldadura, reparación de partes marinas e hidráulicas, mecánica, carpintería, instalación de vidrios y refrigeración).*
- *Reparación de embarcaciones.*
- *Reparación de contenedores.*
- *Renta de equipo.*
- *Servicios de seguridad.*
- *Tendido de barreras flotantes.*
- *Infraestructura portuaria (comprende muelles, rampas, atracadero y varadero).*
- *Lavandería.*
- *Informática.*
- *Servicios generales (inspección y certificación a las balsas salvavidas auto inflables y seguridad.)*
- *Reparación y mantenimiento de equipo.*
- *Servicios de autotransporte.*
- *Embarque y desembarque para buceo.*
- *Transporte marítimo de pasajeros.*
- *Supervisión operacional (carga y descarga).*
- *Proveeduría.*
- *Servicios turísticos (incluye telefonía, cambio de moneda, agencia de viajes, correo, servicios aéreos de taxi, paseos turísticos, paseos a caballo, fotógrafo. guías turísticos, venta de artesanías y renta de autos). Estos servicios son regulados por el Reglamento de Turismo Náutico en donde se establecen los requisitos de los prestadores,*

obligaciones y especificaciones para la prestación de avituallamiento, mantenimiento preventivo o reabastecimiento de combustible”¹¹⁹.

5. Estadística

A nivel mundial la industria de cruceros turísticos se ha desarrollado notablemente en los últimos veinte años, “en 1980 1.4 millones de personas aproximadamente viajaron por crucero, en 1990 la cifra aumentó a 3.6 millones y para finales del 2000 se contabilizaron 6 millones. Del total de la afluencia turística que recibe nuestro país, el 50% visitan nuestros litorales; en virtud de estas circunstancias el crecimiento de la industria del transporte marítimo registró un 400% en 20 años, lo que ha conducido a una demanda mundial en la construcción de cruceros que ha llegado en la actualidad a 146 y 50 más en construcciones en diferentes astilleros de Europa”¹²⁰. “La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, Cruise Lines International Association) demuestran que la industria multiplicó su tamaño en más de siete meses a lo largo de veinte años y casi 24 veces entre 1970 y 2004”¹²¹.

En el 2005, la Organización Mundial del Turismo (OMT) realizó una evaluación de los índices del movimiento de los turistas internacionales durante 2004, publicado bajo la denominación de “barómetro OMT del turismo mundial”, en el que señala que “la industria de cruceros arrojó resultados positivos constantes. Las cifras registradas en los tres primeros trimestres de 2004 para las flotas miembros de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) muestran que el número de pasajeros en todo el mundo se incrementó un 10%, ascendiendo a 7.9 millones en total”¹²².

¹¹⁹ CD Interactivo *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000*. 5ª Edición. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2001.

¹²⁰ Estudio efectuado por la Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C. México. 2008.

¹²¹ Secretaría de Turismo. *Guía Para Facilitar el Arribo de Cruceros a Puertos Marítimos en México*. México. 2006. Pág. 3.

¹²² http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/WTOBarom05_1_sp.pdf

La industria de cruceros es “el sector con los crecimientos más importantes de todo el mercado que abarcan los viajes y el turismo (...) los cruceros (...) representan un enorme mercado potencial”¹²³.

Nuestro país a partir del año 2001, se convirtió en el primer receptor de arribo de cruceros en el mundo, por lo que “esta industria alcanzó incrementos del 40% en el número de arribos, y en pasajeros aumentó 90% de 2001 a 2007”¹²⁴.

El movimiento de cruceros que arriban a las costas mexicanas se puede observar en las siguientes tablas¹²⁵ que muestran, según el puerto, el número de cruceros y pasajeros durante el año 2007.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS ECOTURISTICOS				
GUAYMAS, SON.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	4	4	190	48

Guaymas empieza a iniciarse en la recepción de este tipo de embarcaciones, por lo que dependiendo de la afluencia y de las necesidades de los turistas canalizará inversión en infraestructura. Los arribos se registraron en el mes de abril.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
MAZATLAN, SIN.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	196	196	425,088	2,169

La mayor afluencia se registra en el período comprendido entre los meses de octubre-abril. Los arribos múltiples -2, 3 y hasta 4 cruceros- en un solo día son concurrentes en el Puerto de Mazatlán, la Administración Portuaria Integral se encuentra planeando una próxima inversión a fin de que se amplíe y acondicione el muelle (comentado durante la reunión informativa del Comité Local de Cruceros el 5 de marzo de 2008). De lo anterior se desprende la afluencia de cruceros y de la necesidad de implementar estrategias e

¹²³ Arellano, Melchor. “Cruceros en el Mar de los Sargazos”. En *Revista Intermodal*. 2ª época. No. 22. Marzo-Abril. México. 2008. Pág. 10.

¹²⁴ Administración Portuaria Integral de Veracruz. Op. Cit. Pág. 10.

¹²⁵ <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2007/index.htm>

infraestructura para atender a estas embarcaciones y sus pasajeros por toda la repercusión económica que representa.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
ACAPULCO, GRO.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
5	130	135	268,875	1,992

Acapulco podría considerarse como puerto histórico comercial, pues desde sus inicios se consolidó como un lugar estratégico. Además de la preferencia de los turistas por el clima y las playas que posee, actualmente es un gran centro de actividades y espectáculos incluso de carácter internacional. La temporada alta se registró entre el período de octubre-abril.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
PUERTO, CHIS.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	9	9	10,894	1,210

Puerto Chiapas comenzó sus actividades como terminal de cruceros turísticos el 16 de enero de 2007 (publicación de la Secretaría de Turismo enero-marzo 2008). Como se aprecia ha tenido una buena recepción en el número de embarcaciones en comparación a otras terminales. Los arribos se registraron en octubre y diciembre.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
HUATULCO, OAX.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	58	58	99,570	1,717

Bahías de Huatulco es el primer destino turístico reconocido a nivel latinoamericano que cuenta con una certificación. Ha alcanzado el más alto porcentaje de satisfacción del turista. Tiene gran proyección para convertirse en un destino obligado de los cruceros. La temporada alta se registra entre octubre-abril.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
PUERTO ESCONDIDO, OAX.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	44	44	2,520	57

Este puerto se ubica en el Corredor del Mar de Cortés, no tiene gran fama, sin embargo podemos apreciar que recibe más cruceros que el puerto de Cancún que goza de fama internacional. La temporada alta se registra de enero a abril.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS ECOTURÍSTICOS				
CABO SAN LUCAS, B.C.S.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	30	30	2,638	88

Los arribos se registraron en los meses de enero, febrero y marzo.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
CABO SAN LUCAS, B.C.S.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
319		319	672,463	2,108

“El Puerto de Cabo San Lucas ocupa el primer lugar en arribo de cruceros en el Pacífico mexicano y el segundo lugar a nivel nacional, por su ubicación geográfica forma parte fundamental de las rutas conocidas como Riviera Mexicana y Mar de Cortés”¹²⁶. Durante todo el año registra arribos de este tipo de embarcaciones, pero los meses de temporada alta son octubre, noviembre y diciembre.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
LORETO, B.C.S.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
8		8	9,534	1,192

Los meses en que se efectuaron los registros fueron febrero, marzo, abril y noviembre.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS ECOTURÍSTICOS				
LORETO, B.C.S.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR AARIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
70		70	3,201	46

¹²⁶ Publicación de la Secretaría de Turismo. México. Enero-Marzo de 2008. Pág. 1.

Loreto forma parte del denominado Corredor del Mar de Cortés, por lo que también es un lugar importante para la navegación, recibe cruceros y cruceros ecoturísticos, pues la diversidad de atractivos naturales que posee en mar como en tierra lo constituyen en un punto altamente interesante para los visitantes que buscan aventura a través de los paisajes que brinda la naturaleza o de aquellos que prefieren la interacción con las comunidades que aún conservan sus tradiciones. Tiene más afluencia de cruceros ecoturísticos que de cruceros; los meses en donde no hay registros son octubre y noviembre.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
LA PAZ, B.C.S.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	46	46	2,986	65

La temporada se registra de diciembre a mayo, registrando la mayor afluencia de diciembre a marzo. Sólo recibe cruceros ecoturísticos.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
ENSENADA, B.C.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	293	293	665,480	2,271

Por su parte, Ensenada destaca ocupando el tercer destino turístico más ocupado del país, luego de Cozumel y Cabo San Lucas. Todo el año tiene una temporada alta entre 20 y 30 arribos por mes.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
PROGRESO, YUC.				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	115	115	239,520	2,083

Progreso destaca por el número de cruceros que recibe durante todo el año, aunque sus playas no tienen la belleza de Cancún oferta servicios y actividades de gran calidad. La temporada alta comprende septiembre-enero.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
MAJAHUAL, Q. ROO				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	285	285	608,100	2,134

Esta terminal de cruceros ha logrado un récord en arribo de navíos y desembarco de pasajeros, ofrece una gran diversidad de actividades ecoturísticas, tiene sus orígenes en el Posclásico¹²⁷ ya que “era escala obligatoria para los comerciantes mayas, actualmente cuenta con el único muelle que recibe de manera simultánea a tres cruceros de gran calado”¹²⁸. No todo el año tiene arribos, sin embargo, de enero a agosto los registros son de 40 a 50 cruceros por mes.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS

COZUMEL, Q. ROO.					
M E S	A R R I B O S			P A S A J E R O S	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
	FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
ENERO	20	111	131	295,169	2,253
FEBRERO	21	131	152	268,613	1,767
MARZO	12	119	131	310,292	2,369
ABRIL	7	92	99	241,707	2,441
MAYO	-	58	58	144,911	2,498
JUNIO	-	61	61	167,465	2,745
JULIO	-	55	55	153,098	2,784
AGOSTO	-	54	54	151,054	2,797
SEPTIEMBRE	-	48	48	122,047	2,543
OCTUBRE	1	64	65	159,587	2,455
NOVIEMBRE	6	80	86	208,783	2,428
DICIEMBRE	8	104	112	265,464	2,370
TOTAL	75	977	1,052	2,488,190	2,365

Como sabemos, Cozumel ocupa el primer lugar visitado por cruceros, además del clima, la belleza inigualable de sus playas, lugares y reservas ecológicas que posee, lo colocan en un lugar único. Todo el año tiene afluencia y se puede apreciar que la temporada alta oscila entre diciembre y abril.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CRUCEROS				
CANCÚN, Q. ROO				
ARRIBOS			PASAJEROS	PROMEDIO DE PASAJEROS POR ARRIBO
FONDEADOS	ATRACADOS	TOTAL		
	1	1	385	385

No obstante que Cancún es un lugar con una importancia turística nacional e internacional, a pesar de ello su participación en cruceros es mínima siendo desplazado por puertos de Baja California.

¹²⁷ Fragmento de la entrevista realizada el 2 de febrero de 2009 a Grazioso, Liwy, Doctora en Arqueología. Catedrática de la Escuela Nacional de Antropología e Historia y especialista en mayas.

¹²⁸ Arellano, Melchor. “Puerto Costa Maya”. En *Revista Intermodal*. 2ª época. No. 23. Septiembre-Octubre. México. 2008. Pág. 39.

Las estadísticas del sector son las siguientes:

- *“11 Líneas de Cruceros escalan puertos mexicanos.*
- *Alrededor de 3,000 arribos en 19 destinos.*
- *Descenso superior a 6 millones de pasajeros.*
- *El 50% de excursiones están precontratadas por más de 100 millones de dólares.*
- *Cozumel obtiene ingresos por 254 millones de dólares.*
- *Se captan 200 millones de dólares por concepto de impuestos.*
- *700 millones de dólares en derrama económica.*
- *67% de los pasajeros desea regresar a México.*
- *La industria emplea aproximadamente 48,000 mexicanos.”*¹²⁹

*“México se ha convertido en el primer destino de cruceros del mundo, en cuanto a número de arribos, puntos receptores y pasajeros desembarcados”*¹³⁰.

Las siguientes tablas muestran el movimiento nacional de pasajeros en cruceros, transbordadores y costeros durante el año 2007; y la serie histórica del movimiento tanto de pasajeros y del arribo de cruceros al país desde el año 2000 al 2007.

¹²⁹ Arellano, Melchor. “Cruceros en el Mar de los Sargazos”. En *Revista intermodal*. 2ª época. No. 22. Marzo-Abril. México. 2008. Pág. 12.

¹³⁰ Ib. Pág. 7.

MOVIMIENTO NACIONAL DE PASAJEROS EN TRANSBORDADORES Y COSTEROS 2007

RUTA	ARRIBOS	PASAJEROS
TRANSBORDADORES	10.836	801.852
OCEANO PACIFICO	2.201	369.456
LA PAZ - TOPOLOBAMPO	-	-
TOPOLOBAMPO - LA PAZ	-	-
LA PAZ - GUAYMAS	-	-
GUAYMAS - LA PAZ	-	-
PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO	362	150.246
TOPOLOBAMPO - PICHILINGUE	361	123.503
SANTA ROSALIA - GUAYMAS	167	5.500
GUAYMAS - SANTA ROSALIA	173	6.589
LA PAZ - MAZATLAN	570	43.682
MAZATLAN - LA PAZ	568	39.936
GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE	8.635	432.396
PUNTA SAM - ISLA MUJERES	2.267	118.489
ISLA MUJERES - PUNTA SAM	2.267	109.266
PUERTO MORELOS - COZUMEL	-	-
COZUMEL - PUERTO MORELOS	-	-
PUNTA VENADO - COZUMEL	1.914	101.140
COZUMEL - PUNTA VENADO	2.187	103.501
COSTEROS	73.400	5.469.160
LA PAZ - TOPOLOBAMPO	-	-
TOPOLOBAMPO - LA PAZ	-	-
SANTA ROSALIA - GUAYMAS	-	-
GUAYMAS - SANTA ROSALIA	-	-
COZUMEL - PLAYA DEL CARMEN	9.880	1.415.595
PLAYA DEL CARMEN - COZUMEL	9.951	1.435.223
PUERTO JUAREZ - ISLA MUJERES	26.107	1.313.717
ISLA MUJERES - PUERTO JUAREZ	27.462	1.304.625
TOTAL	84.236	6.271.012

SERIE HISTORICA DEL ARRIBO DE CRUCEROS

PUERTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
OCEANO PACIFICO	821	779	913	939	1.202	1.609	1.462	1.616
ROSARITO, B.C.	38	-	-	-	-	-	-	-
ENSENADA, B.C.	219	240	156	193	259	251	258	293
SAN CARLOS, B.C.S.	-	-	-	-	-	16	-	12
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	181	193	242	240	286	348	298	349
PICHILINGUE, B.C.S.	-	4	11	21	14	24	5	14
PUERTO ESCONDIDO, B.C.S.	-	-	-	-	-	34	56	44
LORETO, B.C.S.	-	-	-	-	-	43	61	80
LA PAZ, B.C.S.	-	-	-	-	-	46	55	46
SANTA ROSALIA, B.C.S.	-	2	2	2	4	9	6	12
GUAYMAS, SON.	-	5	-	3	8	8	9	4
TOPOLOBAMPO, SIN.	-	-	-	-	2	12	2	11
MAZATLAN, SIN.	108	105	163	149	176	223	201	196
PUERTO VALLARTA, JAL.	124	120	173	164	210	259	235	234
MANZANILLO, COL.	10	5	5	13	34	50	37	38
ZIHUATANEJO, GRO.	35	21	38	29	54	86	62	81
ACAPULCO, GRO.	90	70	94	95	109	146	123	135
HUATULCO, OAX.	16	14	29	30	46	54	53	58
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	-	-	-	-	-	-	1	9
GOLFO Y CARIBE	1.650	1.434	1.629	1.742	1.845	1.658	1.535	1.555
ALTAMIRA, TAMPS.	3	13	-	-	-	-	-	-
VERACRUZ, VER.	14	4	2	1	8	9	1	-
DOS BOCAS, TAB.	-	-	1	1	-	-	-	-
SEYBAPLAYA, CAMP.	-	-	1	1	-	-	-	-
PROGRESO, YUC.	46	14	86	81	118	90	80	115
CANCUN, Q. ROO	22	55	1	14	64	37	1	-
PUERTO MORELOS, Q. ROO	15	17	5	-	-	19	-	-
PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO	538	395	96	53	11	4	9	6
COZUMEL, Q. ROO	882	796	1.171	1.305	1.302	1.124	989	1.052
PUNTA VENADO, Q. ROO	130	103	125	111	101	81	104	97
MAJAHUAL, Q. ROO	-	37	141	175	241	294	351	285
TOTAL	2.471	2.213	2.542	2.681	3.047	3.267	2.997	3.171

6. Tendencia actual

El reciente crecimiento de este mercado se atribuye a los llamados paquetes turísticos, que se consideran como *“el conjunto de servicios que configuran un viaje todo incluido, que organiza una agencia de viajes mayorista en pequeñas o grandes cantidades (industriales o masivas), y que es ofrecido al cliente a través de un intermediario (agencia de viajes minorista)”*¹³¹.

*“Los servicios que puede incluir normalmente son: transporte, alojamiento, alimentos y visitas turísticas a un precio global preestablecido. El paquete turístico se caracteriza por la homogeneidad de los servicios prestados a distintos clientes, circunstancias que se reflejan en la reducción de costos y en el precio de venta”*¹³².

*“El mercado mundial de cruceros se aproxima a los 5 millones de pasajeros anuales; el más importante es el de Estados Unidos que emplean barcos de 70,000 toneladas”*¹³³, son económicos y de corta duración ofreciendo una amplia variedad de facilidades a bordo, incluyendo tiendas y casinos; otros tienen una plataforma en la popa en la cual los pasajeros pueden nadar, bucear o pasear en velero mientras la embarcación se encuentra anclada.

*“El desarrollo del turismo depende esencialmente de la situación económica. Esta industria se ha adaptado a los cambios de tendencia de los consumidores en los últimos años, (...) las esferas clave del turismo (...) serán el marketing y la promoción, la elaboración de productos en términos de calidad, diversidad y sectores especializados para atender las necesidades de un viajero cada vez más exigente y con más experiencia”*¹³⁴ Un ejemplo ilustrativo de lo anterior es la existencia de *“15 a 25 diferentes tipos de camarotes y precios en un crucero”*¹³⁵, característica que un hotel no ofrece.

¹³¹ Montaner Montejano, Jordi. Op. Cit. Pág. 123.

¹³² Ib. Pág. 272.

¹³³ Holloway, J.C. Op. Cit. Pág. 154.

¹³⁴ http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/WTOBarom05_1_sp.pdf, Pág. 20.

¹³⁵ Arellano, Melchor. “Cruceros en el Mar de los Sargazos”. En *Revista Intermodal*. 2ª época, No. 22, Marzo-Abril. México. 2008. Pág. 9.

Resulta más económico operar embarcaciones de grandes dimensiones en lugar de pequeñas, por lo que la tendencia de los últimos años ha sido construir barcos de dimensiones cada vez mayores. Las grandes embarcaciones tienen la posibilidad de bajar costos al reducir el porcentaje de tripulación, visitar un mayor número de puertos en cualquier itinerario y pasar más tiempo en tierra reduce el consumo de combustible y aumenta la satisfacción del pasajero.

El Caribe constituye un destino ideal para un crucero por la gran cantidad de islas de diferentes países que se encuentran muy próximas, lo que ocasiona un desplazamiento más lento del barco y, por ende, un ahorro de combustible.

Diversas empresas dedicadas a la industria de cruceros se han interesado en iniciar recorridos de estas embarcaciones cuya trayectoria sea únicamente costas y puertos mexicanos, tal es el caso de la firma "*Pullmantour con el Ocean Dream de la segunda línea de cruceros Royal Caribbean International*"¹³⁶. Uno de los motivos para la prestación de este servicio es el potencial atractivo de los destinos en el tópico de sol y playa, además de que "*el turismo doméstico en la Zona del Pacífico alcanza 85% en relación al extranjero*"¹³⁷. Pullmantour busca colocarse dentro del mercado mexicano, su invención tal vez resulte productiva toda vez que este mercado es casi nulo en cuanto a embarcaciones de este tipo.

México se constituye en uno de los primeros destinos que captan a los cruceros, aunque la realidad refleja problemas entre los que destacan: la falta de infraestructura por su mínima o nula capacidad para recibir a estas enormes embarcaciones. Derivado de esto se requiere de una mayor inversión a fin de obtener mayores ingresos que se traduzcan en beneficios para las comunidades que se dedican a la actividad turística.

¹³⁶ Arellano, Melchor. "Puerto Costa Maya". En *Revista Intermodal*. 2ª época. No. 23. Septiembre-Octubre. México. 2008. Pág. 39.

¹³⁷ Ib. Pág. 21.

CAPÍTULO III

AUTORIDADES

Las vías de comunicación y los transportes son elementos muy importantes en el turismo como hemos visto, pues gracias a ellos son posibles los desplazamientos. Los países regulan la transportación de los viajeros a nivel nacional mediante la construcción, infraestructura y reglamentaciones, y a nivel internacional, celebrando convenios en la materia; en cuanto a la internación de unidades de transporte público, a través de reglas de circulación, señalamientos, normas de seguridad para los vehículos y sus conductores.

La política interna de vías de comunicación y transporte *“se refiere a las disposiciones y normas que dicta un Estado para facilitar la transportación dentro de su propio territorio, la construcción, ordenamiento y fortalecimiento de infraestructura necesaria, incluyendo la política de tarifas para beneficio de los turistas. Y la política externa se refiere al conjunto de ordenamientos intergubernamentales que se expiden para regular, coordinar y desarrollar en el transporte internacional”*¹³⁸.

Los cruceros marítimos de fletamento ofertan un servicio estacional que se proporciona sólo en ciertas épocas del año y que se renta por un tiempo determinado para uno o varios viajes. Estos tipos de transportación marítima están reglamentados en cuanto a horarios, itinerarios, condiciones de viaje y tarifas por la Cámara Internacional de la Marina Mercante (ICS) y por la Organización Marítima Consultiva Internacional (OMCI), mientras que la utilización de puntos de escala corresponde a las autoridades de marina de cada uno de los países que determinan lo relativo a pagos de estadía, remolcadores, servicio de pilotos, impuestos por embarque de pasajeros, etcétera.

Formalidades Fronterizas

En los viajes encontramos diversas limitantes de carácter geográfico, religioso, político o jurídico, sobretudo en los internacionales, es decir, aquellos que

¹³⁸ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 99.

implican la salida de las fronteras del país en el que residen los turistas, y por ende, de los alcances de su jurisdicción, para ingresar a otra totalmente diferente.

Al respecto, los países se han preocupado por unificar requisitos para la entrada y salida de los turistas, lo que se refleja en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales efectuada en Roma en 1963, que recomienda la simplificación de las formalidades exigidas por los gobiernos cuando se realizan viajes internacionales. Asimismo, el Artículo IV de la Carta del Turismo y Código del Turista adoptados por la Organización Mundial del Turismo en 1985, recomienda a los Estados garantizar la seguridad de los visitantes y ofrecer las mejores condiciones de higiene, la prevención de enfermedades contagiosas y de accidentes. Por otra parte, también establece deberes para los turistas, entre ellos, el respeto al orden establecido en las esferas política, social, moral y religiosa, particularmente el acatamiento de leyes y reglamentos en vigor del lugar que visitan, según su Artículo XI.

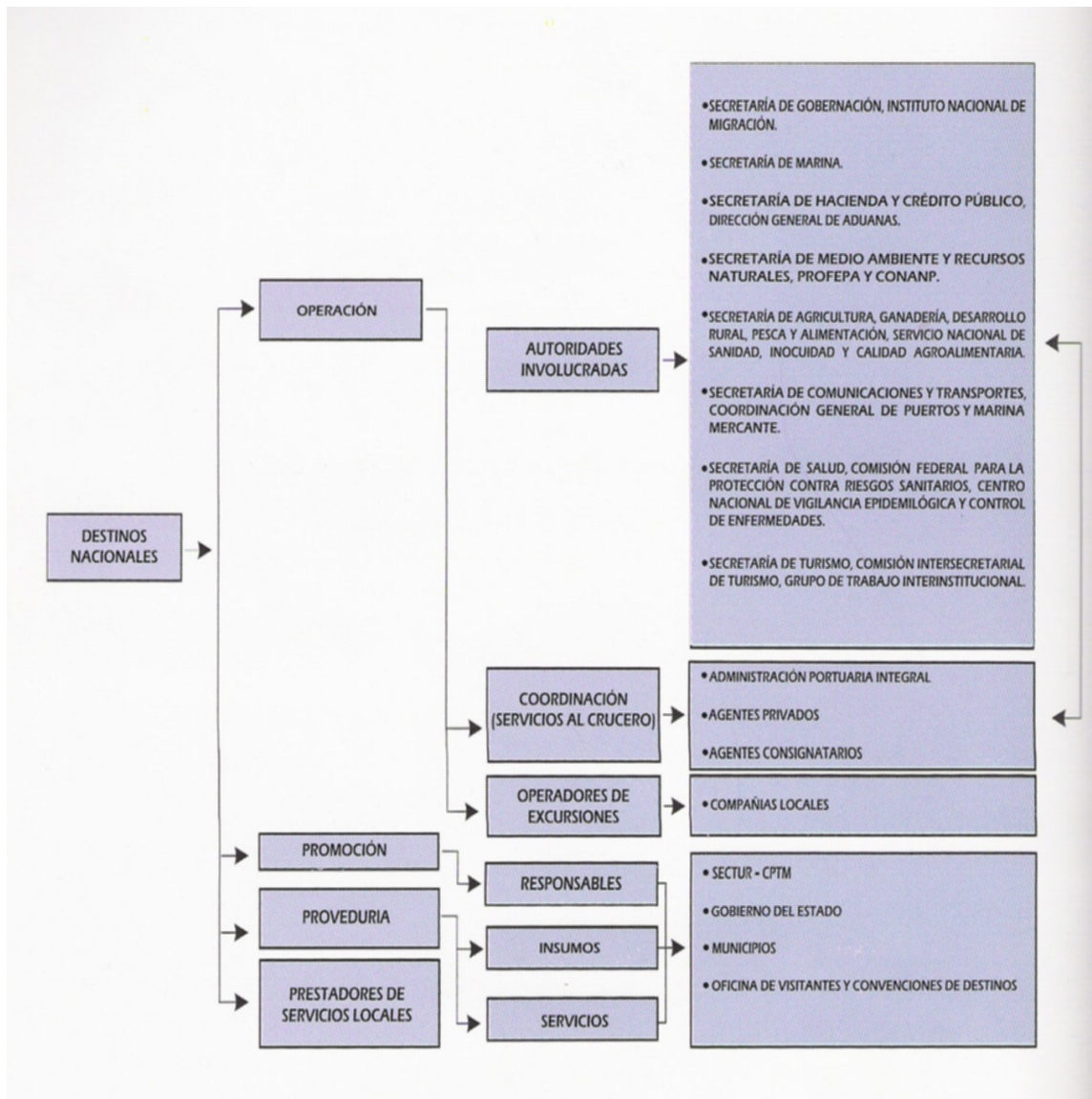
Derivado de lo anterior, observamos que los principales tópicos que generan preocupación o un grado de interés considerable por los Estados son: salubridad, migración, política y hacienda, para conjuntamente garantizar la seguridad. En el presente capítulo nos enfocaremos en los requisitos que México ha establecido para permitir el ingreso de embarcaciones provenientes del extranjero que llegan a aguas nacionales y pretenden establecer contacto con suelo mexicano; simultáneamente señalaremos a las autoridades gubernamentales encargadas de llevar a cabo la vigilancia y cumplimiento de dichos requisitos para otorgar la autorización correspondiente a la nave, tripulación y pasajeros.

Aquí encontramos al denominado Grupo de Trabajo Intersecretarial de Cruceros, que *“se formó el 27 de septiembre de 2005 (con motivo de la Política Pública de Cruceros publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de agosto de 2004) que está conformado por las siguientes dependencias de la Administración Pública Centralizada:*

1. *Secretaría de Turismo (Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo y Fondo Nacional de Turismo).*
2. *Secretaría de Gobernación (Instituto Nacional de Migración).*
3. *Secretaría de Marina (Armada de México).*
4. *Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Administración General de Aduanas).*
5. *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas).*
6. *Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria).*
7. *Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Marina Mercante).*
8. *Secretaría de Salud (Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios y Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades)¹³⁹.*

A continuación se presenta un cuadro con relación al funcionamiento de este Grupo, precisando que la Dirección General de Aduanas cambió en 1993 su denominación a Administración General de Aduanas como posteriormente se analizará.

¹³⁹ Secretaría de Turismo. *Guía para Facilitar el Arribo de Cruceros a Puertos Marítimos en México*. México. 2006. Pág. 24.



Apreciamos que es evidente la preocupación del Ejecutivo Federal por llevar a cabo el control y vigilancia de las entradas y salidas de personas y mercancías provenientes del extranjero a territorio nacional en puertos, aeropuertos y terminales terrestres, reflejándose a través de estas Secretarías, cuyas funciones independientes y, al mismo tiempo, conjuntas persiguen la conservación de la seguridad del país.

La crítica particular a este Grupo de Trabajo Intersecretarial es que adolece de la participación de la Secretaría de Relaciones Exteriores, toda vez que como establece la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976), en su Artículo 28, fracciones II A y II B, la Secretaría debe coadyuvar a la promoción comercial y turística del país a través de sus embajadas y consulados; asimismo capacitar

a los miembros del Servicio Exterior Mexicano en las áreas comercial y turística. Por lo tanto, si todos los cruceros que llegan a aguas nacionales son extranjeros, pues recordemos que México no cuenta con ninguna embarcación de estas dimensiones ni servicios, luego entonces la injerencia de la Secretaría de Relaciones Exteriores, específicamente en la promoción turística, resulta muy importante toda vez que la industria de los cruceros turísticos y los turistas extranjeros son los principales actores y “consumidores” (por así llamarlos) del atractivo turístico que ofrecen las costas y mares del país. No basta la promoción turística a nivel local o municipal, sobre todo en este tipo de turismo náutico, ya que nuevamente se reitera que los actores no son nacionales y la promoción debe iniciar en el origen de los mismos (España, Italia, Francia, Inglaterra, Suiza, Noruega, Estados Unidos, Canadá, Australia, Japón, entre otros).

Considerando el resto de las autoridades administrativas en el Grupo de Trabajo, es importante su participación, observando que en la práctica los funcionarios públicos no tienen el conocimiento para llevar a cabo las inspecciones ocasionando el retraso de los trámites tanto de la embarcación, tripulación y turistas resultando ineficiente su función.

Aclaremos que recientemente el titular del Ejecutivo Federal anunció públicamente una reforma estructural en la Administración Pública Federal. El 22 de septiembre de 2009, el Senado de la República recibió el oficio de la Secretaría de Gobernación mediante el cual remite la iniciativa de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, entre las que se propone: *“realizar una reorganización del sector público, que implica la necesidad de una reestructuración administrativa, de ese modo se plantea la desaparición de las Secretarías de la Función Pública, Reforma Agraria y de Turismo, se trata de la supresión de las estructuras administrativas de las dependencias, más no se eliminan las funciones que tienen asignadas, ni la importante función administrativa que tienen a su cargo.*

En el caso de las Secretarías de la Reforma Agraria y de Turismo, se ha privilegiado trasladar las funciones en bloque a las Secretarías de Desarrollo Social y de Economía, respectivamente.

La desaparición de la Secretaría de Turismo, establece la transferencia de sus funciones a la Secretaría de Economía, proponiendo la modificación de su denominación actual por el de Secretaría de Economía y Turismo. En referencia a las Entidades Paraestatales con atribuciones en materia turística, el Fideicomiso Fondo Nacional de Turismo y el Consejo de Promoción Turística permanecerán sin modificación alguna adscritas al sector coordinado por la Secretaría de Economía”¹⁴⁰.

Sin embargo, en la Gaceta número 63 del Senado de la República de fecha 3 de diciembre de 2009, se publicaron los dictámenes a discusión de las Comisiones Unidas de Gobernación; y Estudios Legislativos, en donde no se aprueba el proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, suscrito por el titular del Ejecutivo Federal.

Ante la posible modificación de la organización de la Administración Pública Federal, el presente análisis se hace atendiendo a la vigente Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación del 17 de junio de 2009) y normatividad aplicable por lo que respecta a la Secretaría de Turismo, haciendo énfasis en que las funciones de la misma, y del Fondo Nacional de Turismo, seguirán desarrollándose con la salvedad de que se llevarán a cabo por la Secretaría de Economía.

A. Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo.

A la Secretaría de Turismo, de conformidad con el Artículo 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, le corresponde formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional; promover las zonas de desarrollo turístico nacional; registrar a los prestadores de servicios

¹⁴⁰ Véase Gaceta Número 13 del Senado de la República. México, D.F., de fecha 22 de septiembre de 2009.

turísticos; promover facilidades y franquicias a los prestadores de servicios turísticos; participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de los precios y tarifas de los bienes y servicios turísticos a cargo de la Administración Pública Federal; fijar y, en su caso, modificar las categorías de los prestadores de servicios turísticos por ramas; y llevar la estadística en materia de turismo, entre las funciones más importantes.

La Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo depende de la Secretaría de Turismo, siendo su principal función fomentar el desarrollo de productos turístico-deportivos que permitan ampliar y diversificar la oferta de servicios en México, para contribuir al incremento de la captación de turistas.

Sus actividades son las siguientes:

- Impulsar la competitividad y consolidar los destinos turísticos alternativos, ampliando la oferta deportiva y creando nuevos productos;
- Apoyar coordinadamente con la Comisión Nacional del Deporte (CONADE) y el Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), el desarrollo del turismo deportivo;
- Posicionar a México como un destino deportivo en mercados nacionales e internacionales; y
- Conjuntar esfuerzos entre los distintos sectores para maximizar el beneficio de los eventos turístico-deportivos.

Es importante precisar que las competencias de algunas actividades del turismo náutico (por ejemplo, motos acuáticas) generan contaminación en el ambiente y alteran las actividades cotidianas de los habitantes aledaños a los lugares en que se efectúan las competencias (ríos, lagos, lagunas), por lo que debe considerarse el impacto ambiental que generan estos eventos y no sólo enfocarse en los beneficios económicos que se obtienen ya que es primordial conservar el ambiente y los recursos turísticos con los que se cuenta.

B. Fondo Nacional de Turismo

Su función se encuentra prevista en el Capítulo II, referente al “Fomento a la Actividad Turística”, de la nueva Ley General de Turismo publicada el 17 de junio de 2009 en el Diario Oficial de la Federación, en su Artículo 42 que establece que contribuirá a la planeación, programación, fomento y desarrollo de la actividad turística y de los recursos turísticos, así como a la promoción del financiamiento de las inversiones privadas y sociales.

Forma parte de la Administración Pública Paraestatal, cuenta con un patrimonio (Artículo 43 de la Ley de General de Turismo) integrado por aportaciones del Gobierno Federal, gobiernos locales, municipios, entidades paraestatales y particulares; créditos que obtenga de fuentes nacionales e internacionales; productos de sus operaciones e inversiones; y demás recursos que obtenga por cualquier otro concepto.

Tiene un Comité Técnico que estará integrado por un representante de la Secretaría de Turismo; dos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; uno por la Secretaría de Desarrollo Social; uno por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; uno por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y uno por el Banco de México.

Sus principales atribuciones (Artículo 44 de la Ley General de Turismo) son la elaboración de estudios y proyectos que permitan identificar las zonas y áreas territoriales y de servicios susceptibles de ser aprovechadas en proyectos productivos y de inversión en materia turística; crear y consolidar desarrollos turísticos preservando el equilibrio ecológico y garantizando la comercialización de los servicios turísticos, en congruencia con el desarrollo económico y social de la región; ejecutar obras de infraestructura y urbanización, y realizar edificaciones e instalaciones en centros de desarrollo turístico que permitan la oferta de servicios turísticos; promover la creación de nuevos desarrollos turísticos en lugares que por sus características naturales y culturales representan un potencial turístico; adquirir, fraccionar, vender, arrendar, administrar y, en general, realizar cualquier tipo de enajenación de bienes muebles e inmuebles que contribuyan al fomento sustentable de la actividad

turística; participar con los distintos sectores en la constitución, fomento, desarrollo y operación de fideicomisos o empresas dedicadas a la actividad turística; y realizar la promoción y publicidad de sus actividades.

Como se desprende, FONATUR realiza una actividad importante para la promoción de la inversión en el turismo facilitando los trámites para llevar a cabo dicha inversión en zonas que se encuentran en desarrollo o que cuentan con atractivos turísticos importantes y que no son explotados, buscando la preservación del ambiente y que los beneficios obtenidos sean para los habitantes de estos lugares.

Los proyectos que ha llevado a cabo y algunos que se encuentran en proceso de desarrollo son los siguientes:

- Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto, Huatulco, Nayarit, Escalas Náuticas (Mar de Cortés), Barranca del Cobre, Riviera Maya, Costa Maya y Palenque.

Además, FONATUR cuenta con concesiones para prestar servicios de turismo náutico en la Administración Portuaria Integral de Huatulco y en Cabo San Lucas, asumiendo las facultades y naturaleza conferidas para operar con la calidad de sociedad mercantil.

C. Instituto Nacional de Migración

Migración, para De la Torre¹⁴¹, es la acción y efecto de pasar de un país a otro. Como ya se mencionó en el primer capítulo, la migración es un fenómeno natural que no sólo se da en los seres humanos, sino también en otros animales; recordemos que una de las teorías sobre el poblamiento del continente americano es por el fenómeno migratorio de animales y seres humanos que con fines de sobrevivencia atravesaron el Estrecho de Bering situado entre Alaska y Siberia, que durante las glaciaciones y al bajar el nivel del mar varios metros se congelaba convirtiéndose en tierra firme uniendo a los

¹⁴¹ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Págs. 243 y 244.

continentes asiático y americano y a su vez permitiendo el paso. Actualmente, los animales emigran a otros lugares con ciertas características climatológicas para aparearse y reproducirse a fin de preservar la especie, mientras que en los seres humanos los motivos son laborales, científicos, académicos, económicos, culturales, de salud y placer, principalmente.

Para el control y medición de este fenómeno, los gobiernos otorgan previo cumplimiento de requisitos, ciertos documentos que acreditan la nacionalidad de sus habitantes, permiten la salida, entrada y/o estancia legal en su territorio, destacando el pasaporte y la visa.

El pasaporte se define como *“la licencia y documento legal expedido por las autoridades competentes del Estado, que establece la identidad de su titular, certificando su nacionalidad, y autorizándolo a salir de sus fronteras y dirigirse a otros Estados (...) le acredita para salir y entrar de ellos. Los pasaportes (...) tienen una validez temporal y geográfica, pueden ser ordinarios o especiales diplomáticos, familiares, de funcionarios u oficiales”*¹⁴².

El vocablo pasaporte proviene del latín *“pasaportus, que significa “pasar la puerta” o “puerta de entrada”*¹⁴³. De la Torre señala que sus orígenes los encontramos en la Edad Media, puesto que constituía una autorización o salvoconducto que se otorgaba para salir de una ciudad de las Repúblicas Italianas. Mientras que para el siglo XVII ya era una práctica común con el propósito de que el Estado asegurara el control de llegadas y movimientos de extranjeros y la salida de los nacionales.

En cambio, la visa es la autorización que un país otorga al extranjero admitiéndolo en su territorio para visitar, recorrer o permanecer en él durante un tiempo determinado o para cruzar su territorio con la finalidad de dirigirse a otro país.

¹⁴² Montaner Montejano, Jordi, et. al. Op. Cit. Pág. 275.

¹⁴³ De la Torre, Francisco. Op. Cit. Pág. 210.

Morfin Herrera¹⁴⁴ señala que hay dos tipos de visa:

- *“De entrada o residencia: autorización especial y suplementaria inscrita en el pasaporte, para ingresar a un país.*
- *De tránsito: autoriza a su titular para cruzar el territorio del país que la expide sin derecho a detenerse en el mismo. Generalmente su validez no rebasa las 72 horas, una modalidad es el visado de tránsito turístico, con una validez de hasta 7 días”.*

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales de 1963 conmina a los Estados a suprimir la práctica del visado de entrada para los visitantes temporales, recomendando la suspensión de los visados de salida para los turistas. Sin embargo, algunos países conservan la obligatoriedad con el propósito de controlar el flujo de visitantes extranjeros y reglamentar -para efectos de seguridad- sus llegadas, tal es el caso de Estados Unidos de América y, recientemente, en el mes de julio de 2009, la implementación por parte de Canadá ante el aumento de ingresos de mexicanos a su territorio con fines de residencia.

En nuestro país el organismo encargado del control, análisis y supervisión de los movimientos migratorios es el Instituto Nacional de Migración, dependiente de la Secretaría de Gobernación, considerado como un *“Órgano Técnico Desconcentrado, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de octubre de 1993”*¹⁴⁵.

De sus atribuciones, aquella que nos concierne es la tramitación y resolución sobre la internación, legal estancia y salida del país de los extranjeros, y de la cancelación de las calidades migratorias otorgadas cuando el caso lo amerite.

Su objetivo es *“planear, ejecutar, controlar, supervisar y evaluar los servicios migratorios así como el ejercicio de la coordinación con las diversas*

¹⁴⁴ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Págs. 110 y 111.

¹⁴⁵ *Manual de Organización del Instituto Nacional de Migración*. Publicación de la Secretaría de Gobernación. Subsecretaría de Población y de Servicios Migratorios. México 1994. Pág. 13.

dependencias de la Administración Pública Federal, que concurren a la atención y solución de los asuntos relacionados con la materia”¹⁴⁶.

Cuenta con Delegaciones Regionales que son las que nos interesan, pues se encuentran en diversos puntos del territorio nacional, principalmente de acceso y salida de nacionales y extranjeros; tienen la representación del Instituto Nacional de Migración y entre sus funciones encontramos:

- *“La vigilancia del tránsito internacional de personas por aeropuertos, puertos marítimos y fronteras se efectúe por los lugares designados y dentro del horario establecido.*
- *Supervisar que la documentación de tripulantes y pasajeros se revise según lo dispuesto en las leyes y disposiciones administrativas aplicable en materia de migración, en cumplimiento a lo previsto en convenios y tratados internacionales relativos.*
- *Vigilar que los nacionales y extranjeros no introduzcan al país a extranjeros ilegales y en su caso, informar de inmediato a las autoridades del Ministerio Público”¹⁴⁷.*

Cuando llega un crucero a puerto mexicano, éste pone a disposición de las autoridades migratorias las listas de tripulantes y pasajeros, que de acuerdo a sus funciones realizarán las revisiones y trámites correspondientes para su legal estancia en el territorio nacional. Por su parte, el Artículo 14-B de la Ley Federal de Derechos (última reforma publicada el 5 de junio de 2009 en el Diario Oficial de la Federación) establece que por la prestación de servicios relativos a la verificación del cumplimiento de las disposiciones en materia migratoria, las empresas de transporte responsables de las embarcaciones marítimas turísticas comerciales que arriben a los puertos del país pagarán derechos por cada persona a bordo, conforme a la cuota de veinticinco pesos moneda nacional.

¹⁴⁶ Ib. Pág. 24.

¹⁴⁷ Ib. Págs. 139 y 140.

D. Armada de México

La longitud de los litorales de México suman 11,122 Km y con un área de 10,740.9 Km²¹⁴⁸, colocándolo en uno de los diez litorales más largos del mundo; es por ello que la preocupación por vigilarlos originó la creación de una Armada para proteger los bienes del territorio marítimo, a fin de ejercer soberanía y funciones en dicho espacio.

La Armada dependiente de la Secretaría de Marina, encuentra su fundamento legal en la fracción VI del Artículo 89 constitucional que la identifica como una institución militar nacional de carácter permanente cuya función es la seguridad interior y defensa exterior del país.

Entre sus funciones están (Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México) las siguientes:

- Ejercer 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, su espacio aéreo y costas del territorio; y vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;
- Vigilar las zonas marinas mexicanas;
- Ejercer la autoridad para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en el mar y aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en aguas marinas nacionales e internacionales;
- Ejercer funciones de policía marítima en zonas marinas mexicanas.
- Llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en zonas marinas;
- Construir, mantener y operar astilleros, diques, varaderos, dragas, unidades y establecimientos navales y aeronavales, para el

¹⁴⁸ Aguayo Quezada, Sergio, et. al. *El Almanaque Mexicano*. Grijalbo. México. 2000. Pág. 19.

cumplimiento de la misión de la Armada de México; prestar servicios en el ámbito de su competencia que coadyuven al desarrollo marítimo nacional. Esta función se encuentra muy ligada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, específicamente con la Dirección General de Marina Mercante, además de que resulta interesante que la Armada pueda prestar servicios portuarios a terceros y que en la práctica no ocurre;

- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;
- Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales;
- Proteger y conservar el medio ambiente marino e intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima; y
- 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.

La participación de la Armada de México resulta esencial, pues no sólo se limita a un desempeño meramente administrativo sino que ejecuta sus funciones mediante acciones y labores específicas garantizando la soberanía nacional en aguas nacionales y vigilando las costas y vías navegables, sobre todo haciendo énfasis en aspectos de inmigración y narcotráfico, además de contribuir al estudio científico y la protección del ecosistema marino, concluyendo que es un actor muy importante para el desarrollo de la actividad marítima.

E. Administración General de Aduanas

“Se tienen registros de que los hindúes, griegos y romanos cobraban derechos sobre las mercancías importadas. Las ciudades marítimas del Mediterráneo y muchas del norte de Europa construyeron importantes edificios que albergaron las oficinas aduanales. Algunos países restringieron la importación de

mercancías para proteger la producción interna, tal es el caso de Venecia, Inglaterra y Francia”¹⁴⁹.

Los antecedentes más próximos de la actual aduana los encontramos en “*la segunda mitad del siglo XVI, pues la Corona Española estableció un sistema de navegación y comercio muy restringido para el comercio con América. En los puertos se cobraba el impuesto de almojarifazgo y la alcabala aplicado a los artículos que se comercializaba. El único puerto en Nueva España para comercializar con Sevilla era Veracruz, mientras que en 1573 sale de Manila el primer galeón de Manila (originando “La Nao de China”) rumbo a Acapulco que se constituyó como el único puerto autorizado para comercializar con Filipinas en donde la revisión de mercancías era importante y arrojaba grandes ingresos a la Corona por concepto de alcabala y almojarifazgo”¹⁵⁰.*

En la época independiente rigió “*el Arancel General Interno para los Gobiernos de las aduanas marítimas, publicado el 15 de diciembre de 1821. En este documento se designaron los puertos habilitados para el comercio, se especificó el trabajo que debían realizar los administradores de las aduanas, los resguardos y las vistas”¹⁵¹.*

Se desprende que el transporte marítimo tiene un papel fundamental durante esta época (siglos XVI y XVII) por su capacidad para transportar grandes volúmenes de diversas mercancías y es aquí donde precisamente encontramos las primeras autoridades y oficinas aduanales, aranceles por concepto de importación y exportación derivados de la actividad comercial e implementados con el objetivo de proteger la producción interna a fin de que los productos importados no ocasionaran grandes pérdidas a los productos nacionales.

¹⁴⁹ *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*. Tomo 2 ACE/ADZ. Espasa-Calpe. Madrid. España. 1990. Págs. 1032 y 1033.

¹⁵⁰ INAH-CONACULTA. *Enciclopedia Gran historia de México Ilustrada II. Nueva España 1521 a 1750*. 1ª Edición. Planeta. México. 2001. Págs. 301, 303, 310, 311 y 314.

¹⁵¹ *Manual de Organización Interna de la Administración General de Aduanas*. Publicación del Servicio de Administración Tributaria. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México. 2005. Pág. 5.

“El 19 de febrero de 1900 se constituyó por Decreto presidencial la Dirección General de Aduanas”¹⁵². Es en 1993 cuando se modificó el nombre por el de Administración General de Aduanas; asimismo, se estableció la jurisdicción de cuarenta y cinco aduanas en el país.

Aduana proviene del vocablo árabe “ad-diwana, registro o adayuan, que se traduce como “libro de cuentas”. Término que se emplea para llamar así al edificio donde se depositan las mercancías de procedencia extranjera para examinarlas y aplicarles los derechos que por arancel les corresponde”¹⁵³.

También significa las oficinas del Estado establecidas en las fronteras nacionales, encargadas de percibir los impuestos sobre las mercancías y de velar para impedir las importaciones y exportaciones prohibidas.¹⁵⁴

El Manual de Organización del Servicio de Administración Tributaria define a la aduana como la oficina del gobierno encargada de la cobranza de los derechos que percibe el fisco por la exportación o importación de mercancías; son los lugares autorizados para la entrada o salida del territorio nacional de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.

Estas oficinas se encuentran instaladas en los puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias y camioneras que se encuentran en pasos fronterizos por donde se canaliza el tráfico de mercancías y pasajeros.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público tiene a su cargo, de conformidad con el Artículo 31, fracción XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, organizar y dirigir los servicios aduanales y de inspección, facultad que es delegada al órgano desconcentrado denominado Servicio de Administración Tributaria (SAT) mediante la Administración General de Aduanas, cuya principal función es fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como de los medios en que son transportadas (Artículo 1º de

¹⁵² INAH-CONACULTA. Op. Cit. Tomo IV De la Reforma a la Revolución 1857-1920. Pág. 320.

¹⁵³ *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*. Tomo 2. Op. Cit. Págs. 1032 y 1033.

¹⁵⁴ Id.

la Ley Aduanera, publicada el 15 de diciembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación), asegurando el cumplimiento de las disposiciones en materia de comercio exterior; ayudando a garantizar la seguridad nacional; contribuir a la protección de la economía del país, la salud pública y el medio ambiente impidiendo el flujo de mercancías peligrosas o ilegales hacia nuestro territorio, y específicamente recaudar impuestos, aprovechamientos y demás derechos en materia de comercio exterior.

Es evidente que en el tráfico de altura se manejan mercancías de importación y exportación, lo que conlleva a la causación de impuestos recaudados a través de las autoridades aduaneras. Algunas de las contribuciones establecidas en la Ley Federal de Derechos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981) son las siguientes:

- Derecho de atraque (Artículo 202), que corresponde al uso de instalaciones (muelles); la tarifa se aplica por metro lineal de eslora y por cada hora o fracción mayor a quince minutos de permanencia; en este caso para los buques turísticos se tiene un límite y costo establecidos;
- Derecho de puerto de altura (Artículos 200 y 200-A), que se refiere al uso y entrada de los puertos nacionales, se aplica conforme a las toneladas del buque;
- Derecho de muelle (Artículo 206), que corresponde al uso del muelle y de sus instalaciones, se aplica conforme a las toneladas del buque; y
- Derecho de embarque y desembarque (Artículo 207), que como su nombre lo indica se refiere al embarque o desembarque de pasajeros en muelles que sean propiedad de la Federación; el pago está a cargo del pasajero y la tarifa depende de si las instalaciones son exclusivas al servicio de pasajeros o no.

De la Ley Federal de Derechos se desprenden las tarifas establecidas para el uso de los puertos que se encuentran en el Capítulo XX correspondiente a la Secretaría de Marina, aquí también encontramos derechos por concepto de uso de bosques, áreas naturales protegidas y por actividades referentes a la pesca; es importante observar que se reitera a los puertos e instalaciones

portuarias como bienes propiedad de la Federación. La crítica a este ordenamiento legal consiste en que los puertos e instalaciones portuarias dependen directamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante y de la Dirección General de Puertos, por lo que estos derechos deben localizarse en el Capítulo VIII correspondiente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sección Séptima del Registro Público Marítimo Nacional y Servicios Marítimos, y no así en la sección de la Secretaría de Marina toda vez que si bien es cierto que ésta participa en la actividad marítima no controla las actividades de los puertos, instalaciones portuarias, ni servicios portuarios.

Por otra parte, el control de divisas es muy importante, pues la entrada de moneda extranjera y salida de la nacional afectan notablemente la balanza de pagos, por ello se han establecido mecanismos de vigilancia y restricciones al ingreso de divisas, y al egreso de la propia moneda. Este control se refiere a la cantidad de dinero que debe llevar consigo el viajero al cruzar la frontera; señalándose un límite mínimo para los extranjeros y un límite máximo para los nacionales, tal como se refleja en el Artículo 9º de la Ley Aduanera en donde se establece que toda persona que ingrese al territorio nacional o salga del mismo y lleve consigo cantidades en efectivo, en cheques nacionales o extranjeros, órdenes de pago o cualquier otro documento por cobrar o una combinación de ellos, superiores al equivalente en la moneda o monedas de que se trate, a diez mil dólares de los Estados Unidos de América, estará obligada a declararla a las autoridades aduaneras, en las formas oficiales aprobadas por el Servicio de Administración Tributaria.

Asimismo, el Artículo 7 señala que las empresas aéreas, marítimas y ferroviarias que efectúen transporte internacional de pasajeros, deberán transmitir electrónicamente al Servicio de Administración Tributaria, la información relativa a los pasajeros, tripulación y medios de transporte, en los términos y con la oportunidad que señale el Servicio de Administración Tributaria.

Mientras que el Artículo 50 establece que los pasajeros están obligados a declarar si traen consigo mercancías distintas de su equipaje; y a las empresas que presten el servicio internacional de transporte de pasajeros tendrán la obligación de proporcionarles la forma oficial de declaración señalada en este artículo. Una vez realizada la declaración, los pasajeros activan el mecanismo de selección automatizado, lo que conocemos como el semáforo, dependiendo del color de la luz que se encienda al momento de la activación, el pasajero se somete a una revisión o pasa libremente el recinto aduanal para continuar con su viaje.

Cuando el crucero se encuentra en puerto nacional, el agente aduanal sella las tiendas de venta de artículos, se realiza una inspección durante el día de desembarque para comprobar que no se introduzcan mercancías al puerto mientras que las bodegas y áreas de manejo de alimentos no son selladas para atender el consumo de alimentos de sus pasajeros.

F. Procuraduría Federal de Protección al Ambiente

De conformidad con el Artículo 32 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales la protección, restauración y conservación de los ecosistemas y recursos naturales; organizar y administrar las áreas naturales protegidas, incluyendo su conservación, protección y vigilancia; establecer y vigilar el cumplimiento de las condiciones para el vertimiento de aguas residuales en el mar junto con la Secretaría de Marina. Actividades que son realizadas mediante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) y la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP).

La PROFEPA es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con autonomía técnica y operativa. El 4 de junio de 1992 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento Interior de la Secretaría, que crea jurídicamente a este órgano.

De conformidad con dicho Reglamento, algunas de sus funciones son las siguientes:

- La vigilancia de que no se contaminen los ríos, lagunas, esteros, lagos, playas y mares con los desechos municipales e industriales.
- La vigilancia de que no se capturen mamíferos marinos, ni que se comercie con sus partes y derivados.
- Impedir el tráfico de cualquier especie de tortugas marinas, ni que se comercie con sus huevos, carne y caparazón.
- Vigilar que haya libre acceso a la población a todas las playas del país.
- Verificar que todas las construcciones que se hacen en la Zona Federal Marítimo Terrestre estén autorizadas.
- Vigilar playas donde anidan tortugas marinas.
- Vigilar sitios donde arriban ballenas gris y jorobada.
- Atender emergencias ambientales en materia de derrames de hidrocarburos, fuga de gases tóxicos y emisiones tóxicas a la atmosfera.
- Inspeccionar en puertos, aeropuertos y fronteras la legal procedencia de importaciones y exportaciones de especímenes, productos y subproductos de flora y fauna silvestres.
- Autorizar, junto con la Secretaría de Marina, el vertimiento de aguas residuales en el mar.

Esta Procuraduría desempeña funciones de policía ecológica, principalmente vigila y salvaguarda el ecosistema marino, sobre todo a las especies que se encuentran en peligro de extinción y que son objeto de comercialización ilegal; en cuanto a la actividad marítima interviene en los derrames de derivados del petróleo que ocasionan graves daños a la flora y fauna marinos, y el vertimiento en el mar de desechos provenientes de las embarcaciones.

G. Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas

Esta Comisión es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Artículo 2, fracción XXXI, inciso d), del Reglamento Interior de la SEMARNAT, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de enero de 2003) y es el encargado de la administración de las áreas naturales protegidas.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente define en su Artículo 3, fracción II, a las áreas naturales protegidas (ANP) como porciones terrestres o acuáticas del territorio nacional representativas de los diversos ecosistemas, en donde el ambiente original no ha sido esencialmente alterado y que producen beneficios ecológicos. Se crean mediante un decreto presidencial y las actividades que pueden llevarse a cabo en ellas se establecen de acuerdo con dicha Ley.

La función que nos atañe es la de fomentar el turismo en áreas naturales protegidas como una herramienta de desarrollo sustentable constituyendo una alternativa económica para beneficio de las comunidades locales, conservando los ecosistemas y su biodiversidad, de acuerdo con el Programa de Turismo en Áreas Protegidas 2006-2012.

Es obligatorio para cualquier persona que entre a un área natural protegida sea turista, tripulación o prestador de servicios náutico recreativos, cumplir con las disposiciones establecidas por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.

El marco legal sobre el medio ambiente y los recursos naturales lo encontramos en el Artículo 27 constitucional, en sus párrafos 4º y 5º.

“Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas (...); los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas

permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional (...)”.

Asimismo, tanto para la PROFEPA y la CONANP, su marco legal es el siguiente:

- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988), que regula la política ambiental, el ordenamiento ecológico territorial, asentamientos humanos, biodiversidad, áreas naturales protegidas, flora y fauna silvestres y la protección al ambiente en relación a la contaminación de aire, agua, suelo, ruido, energía nuclear y residuos peligrosos.
- Ley General de Bienes Nacionales (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004), porque como se desprende del Artículo 27 constitucional, el dominio y propiedad de los recursos naturales y las aguas nacionales corresponde a la Nación.
- La Ley de Aguas Nacionales (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de febrero de 1992), que regula el uso, aprovechamiento y explotación de las aguas nacionales, así como su preservación, contaminación y daños ambientales en donde conjuntamente trabajará con la PROFEPA. Aquí encontramos el fundamento legal de la Comisión Nacional del Agua como un órgano desconcentrado de la SEMARNAT, que es el Órgano Superior con carácter técnico, normativo y consultivo de la Federación en materia de gestión integrada de los recursos hídricos, incluyendo su administración, regulación, control y protección. Recordando que este Órgano tiene a su cargo la administración, uso, aprovechamiento y vigilancia de las presas.
- Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de julio de 2007), que regula el aprovechamiento sustentable de los recursos pesqueros y acuícolas, su protección y conservación, la mejora de la calidad de vida de los productores, pesca, acuicultura, permisos y concesiones, entre ellos el

permiso de desembarcar en puertos extranjeros especies capturadas por embarcaciones de bandera mexicana, sanidad y medidas sanitarias en las actividades pesqueras y acuícolas.

- Ley General de Vida Silvestre (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 2000), que regula la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre, definiendo a ésta como las especies que subsisten sujetas a los procesos de selección natural y que se desarrollan libremente incluyendo las poblaciones que se encuentren bajo control del hombre; el control sanitario de los ejemplares de especies de la vida silvestre atendiendo a la Ley Federal de Sanidad Animal y la Ley Federal de Sanidad Vegetal; y el traslado de especies silvestres incluyendo su importación y exportación.
- Ley Federal del Mar (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986), que regula las zonas marinas mexicanas, recursos y aprovechamiento económico del mar con énfasis en actividades de pesca, protección, conservación del medio marino y su investigación científica.

H. Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria

A la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) le corresponde, según la fracción IV del Artículo 35 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, vigilar el cumplimiento y aplicar la normatividad en materia de sanidad animal y vegetal; asimismo, tiene la atribución de ejercer el control zoonosanitario en el territorio nacional sobre movilización, importación, exportación, reexportación y tránsito de animales, bienes de origen animal. Facultad que realiza mediante el SENASICA.

El SENASICA es un órgano desconcentrado de la Secretaría que lleva a cabo acciones en materia sanitaria para proteger los recursos agrícolas, acuícolas y pecuarios de plagas y enfermedades de importancia cuarentenaria y económica; regula y promueve la aplicación y certificación de sistemas de reducción de riesgos por contaminación de alimentos y la calidad agroalimentaria de éstos para facilitar el comercio nacional e internacional de

bienes de origen orgánico; regula, inspecciona, vigila y certifica la sanidad, inocuidad y calidad agrícola, acuícola y pecuaria; además de que tiene el control zoofitosanitario en los puertos (Reglamento Interior de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de julio de 2001).

El término inocuidad (con fundamento en la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables) se aplica a la garantía de que el consumo de los recursos agrícolas, acuícolas y pecuarios no causen daños en la salud de los consumidores.

Entre la normatividad aplicable encontramos:

- Ley de Puertos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993), que regula lo referente a puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias excluyendo a aquellos de índole militar. En este caso, se aplica cuando los funcionarios de SAGARPA, al realizar la correspondiente inspección en los buques y su mercancía, detecten alguna anomalía deberán informar al titular de la Capitanía de Puerto, quién como máxima autoridad del Puerto, no otorgará la autorización para su desembarque y/o comercialización en territorio nacional.
- Ley Federal de Sanidad Animal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de julio de 2007), que tiene el objeto de preservar la salud, prevenir, controlar y erradicar enfermedades o plagas de animales; mediante el diagnóstico, prevención, control y erradicación de los mismos; regula establecimientos, productos, prestación de servicios veterinarios; productos químicos, farmacéuticos, biológicos y alimenticios para uso en animales o consumo por éstos; inspección y certificación de importaciones, tránsito internacional y exportaciones de animales y sus productos; y las medidas a seguir en caso de cuarentena.
- Ley Federal de Sanidad Vegetal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de enero de 1994), que tiene por objeto regular y promover la sanidad vegetal, mediante la aplicación, verificación y

certificación de sistemas de reducción de riesgos de contaminación física, química y microbiológica en la producción primaria de vegetales; prevenir la diseminación e introducción de plagas de vegetales, sus productos o subproductos que representen un riesgo fitosanitario; verificar y certificar actividades efectuadas en la producción vegetal; movilización, importación y exportación en materia de sanidad vegetal.

- Ley General de Vida Silvestre (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 2000), y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, atendiendo a la protección de flora y fauna silvestres a fin de evitar la comercialización clandestina (importación y/o exportación) de especies de flora y fauna en amenaza de extinción, que comúnmente ocurre en terminales fronterizas con Estados Unidos, mediante su confiscación y entrega de las mismas a unidades (universidades, centros de investigación, zoológicos, jardines botánicos) en donde se efectúa una revisión de su organismo, se detectan posibles enfermedades contraídas o daños que pudieran presentar durante su captura y traslado, se brindan cuidados necesarios y una vez que el animal se encuentra en óptimas condiciones se determina si es devuelto a su hábitat o es preferible que continúe bajo cuidados para una mejor protección y reproducción a fin de conservar su especie. Entre estas especies encontramos a las guacamayas, loros, tortugas, serpientes, iguanas, cocodrilos, mapaches, monos, tigres, gatos montés, flores y cactus.
- Ley de Aeropuertos (publicada el 22 de diciembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación), por lo que se refiere a los aeródromos civiles, su operación y servicios, toda vez que al transportar pasajeros y mercancías es necesaria la vigilancia, sobre todo en viajes internacionales, del traslado de especies animales y vegetales prohibidos.
- Ley Aduanera (publicada el 15 de diciembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación), atendiendo a la importación y exportación de especies animales y vegetales ilegales protegiendo al medio ambiente.

Con fundamento en la Ley Federal de Sanidad Animal y la Ley Federal de Sanidad Vegetal, el personal de inspección del SENASICA revisa almacenes y provisiones de alimentos con el objeto de constatar la ausencia de plagas, para verificar el origen de los alimentos y determinar las recomendaciones al Capitán del barco, a fin de evitar el desembarco de alimentos y desechos orgánicos con riesgo cuarentenario. En el caso de que se pretenda desembarcar mascotas se expide un certificado zoosanitario para importación.

Es importante mencionar que el personal de la SAGARPA no cuenta con los conocimientos adecuados para efectuar las inspecciones, específicamente en mercancías que se transportan en contenedores, ocasionando daños a las mismas (contaminación de alimentos tornándolos inservibles para el consumo humano y, consecuentemente, generando grandes pérdidas monetarias a los dueños y a futuros compradores). Por otra parte, la PROFEPA tampoco cuenta con profesionistas calificados ni con el equipo mínimo de investigación para emitir dictámenes en investigaciones de contingencias ambientales como es el caso de los derrames de sustancias químicas e hidrocarburos en donde existe una gran afectación al medio ambiente marino, a pescadores y, en general, a la población cercana a las playas donde ocurren los siniestros, y determinar la responsabilidad del accidente y su sanción; implementar y vigilar el cumplimiento de medidas necesarias en el manejo, carga, descarga y transporte de mercancías altamente contaminantes al medio ambiente (mar, tierra y aire).

I. Dirección General de Marina Mercante

Su fundamento legal lo encontramos en:

- El Artículo 89, fracción XIII constitucional, que establece como facultad y obligación del Presidente habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación;
- El Artículo 7º de la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006), señala que la autoridad marítima en materia de marina mercante la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones

y Transportes, por sí o por conducto de los Capitanes de Puerto; los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, y el Cónsul mexicano en el extranjero, y

- El Artículo 16 de la Ley de Puertos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993), establece que la autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, regula y vigila que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo; organiza la marina mercante, otorga concesiones, permisos y fija tarifas de maniobras y servicios marítimo portuarios; construye y conserva obras marítimo-portuarias; regula y vigila la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar e inspecciona a embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales, entre otras.

Las anteriores facultades son delegadas a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante a través de la Dirección de Marina Mercante, que es la autoridad marítima encargada del control y vigilancia de la actividad que se realiza en las vías generales de comunicación por agua (mar, ríos, lagos y lagunas). De conformidad con el Artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, algunas de las atribuciones de esta Dirección General son las siguientes:

- El ejercicio de la autoridad marítima, por sí o a través de las Capitanías de Puerto;
- Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, otorgarles la señal distintiva de llegada y llevar el Registro Público Marítimo Nacional, así como autorizar la dimisión de bandera y cancelación de matrícula de embarcaciones y artefactos navales;
- Aplicar y verificar el cumplimiento de disposiciones en materia de

protección marítima de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, expedir certificados y documentación que acredite dicho cumplimiento;

- Coadyuvar con otras dependencias de la Administración Pública Federal en las actividades de protección al medio ambiente;
- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, de acuerdo con las disposiciones aplicables; vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocarlos, cancelarlos o suspenderlos;
- Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;
- Coordinar el cuerpo del Resguardo Marítimo Federal, para la vigilancia, seguridad y auxilio a la navegación;
- Organizar, regular y, prestar servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tráfico marítimo.

La Dirección General de Marina Mercante tiene una participación esencial en la actividad marítima mercante, pues es la dependencia en donde recae toda esta actividad; sin embargo, actualmente se encuentra en un rezago que desde hace varios años enfrenta por la falta de inversión y de presupuesto para la mejora de la flota mercante e instalaciones portuarias, a fin de que atiendan necesidades de usuarios, preparación y capacitación del personal de marina mercante que adolece de conocimientos elementales del derecho y economía marítimos, aunado a la pobre normatividad existente, son los factores que han contribuido notablemente al deterioro de la actividad marítimo portuaria en el país y que ésta no pueda competir con aquellos países que sin contar con un gran número de costas y mares aprovechan al máximo sus recursos obteniendo grandes beneficios y desarrollo económico.

Por su parte, los titulares de las Capitanías de Puerto son la máxima autoridad de los puertos (Artículo 9 de la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Artículo 17 de la Ley de Puertos), teniendo las siguientes funciones:

- Vigilar el adecuado tráfico marítimo en su jurisdicción.
- Autorizar arribos y despachos de embarcaciones.
- Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones, servicio de pilotaje y remolque se realicen en condiciones de seguridad.
- Vigilar que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad y señalamiento marítimo.
- Abanderar y matricular embarcaciones y artefactos navales.
- Requerir certificados e inspeccionar a cualquier embarcación.
- Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico con embarcaciones menores.
- Coordinar labores de auxilio y salvamento en caso de incidente o accidente de embarcaciones y en recintos portuarios.

Como se observa, el Capitán de Puerto es un actor de vital importancia en las actividades marítimas y portuarias, la responsabilidad del buen funcionamiento del puerto y de la solución de situaciones que se presentan cotidianamente recae en su persona por todas y cada una de las decisiones y órdenes que emite; es quien realmente ejecuta la autoridad marítima del Ejecutivo Federal. Por lo tanto, considero que debe ser un profesionalista experimentado y con amplio conocimiento en navegación, derecho, tratados internacionales, transporte, seguros y ecología.

Cabe precisar que la regulación y administración de las presas no se incluye en las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Marina Mercante o la Dirección General de Puertos, toda vez que la autoridad competente es la Comisión Nacional del Agua como ya se mencionó, y se aclara que hasta la fecha no se han autorizado u otorgado concesiones para llevar a cabo actividades de turismo náutico o prestar servicios de turismo en estos lugares, ya que las mismas fueron creadas con infraestructura para fines de riego y almacén del vital líquido, encontrándose una gran laguna jurídica, pues no existe regulación de las actividades de navegación y servicios en las presas.

Política Pública de Cruceros

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Turismo publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 26 de agosto de 2004, un Acuerdo por el que se establece la Política Pública de Cruceros en México que junto con diversos documentos en materia de Mejora Regulatoria, han facilitado los trámites de avituallamiento para cruceros turísticos, la simplificación del régimen de su internación, la revisión del régimen de cabotaje y la instrumentación de un sistema de predocumentación migratoria para los extranjeros que se internan en México por este tipo de embarcaciones. Asimismo, se considera de interés público el desarrollo del turismo de cruceros.

Los ingresos económicos por la constante actividad que realizan los cruceros turísticos extranjeros que arriban a puertos y aguas nacionales es muy importante, pues los beneficios son principalmente para los habitantes aledaños como Cancún o Cozumel, siendo su única fuente de ingresos el turismo, por lo que la preocupación de las autoridades locales y federales para mejorar, entre otros aspectos son:

- Infraestructura portuaria en capacidad de número para recibir a embarcaciones de grandes dimensiones (cruceros),
- Calidad de los servicios portuarios, y
- Rapidez y simplificación de trámites para que los turistas ingresen a territorio mexicano.

Que se reflejan en la implementación de esta estrategia para conservar y aumentar ingresos por concepto de turismo de cruceros; sin embargo, actualmente no se han llevado a cabo acciones necesarias para cumplir con este propósito continuando en el rezago.

J. Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios

El fundamento legal del derecho que tiene toda persona a la protección de la salud lo encontramos en el Artículo 4º constitucional. Conforme al Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la Secretaría de Salud dirigir la policía sanitaria especial en puertos, costas y

fronteras, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana; realizar control higiénico e inspección sobre preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y circulación de comestibles y bebidas; regular la higiene veterinaria exclusivamente en lo que se relaciona con alimentos que puedan afectar a la salud humana; estudiar, adaptar y poner en vigor medidas necesarias para luchar contra enfermedades transmisibles; y actuar como autoridad sanitaria.

Atribuciones que ejerce mediante la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios y el Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades.

La sanidad se define como “*el conjunto de servicios públicos que preservan la salud de una comunidad*”¹⁵⁵.

El Artículo 17 bis de la Ley General de Salud (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984) establece que la Secretaría de Salud ejerce atribuciones de regulación, control y fomento sanitario a través de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS).

La COFEPRIS es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Salud, con autonomía técnica, administrativa y operativa (Artículo 17 bis 1 de la Ley General de Salud (Decreto de creación publicado el 5 de julio de 2001 en el Diario Oficial de la Federación). Tiene a su cargo ejercer el control y vigilancia sanitarios de alimentos y bebidas; de las actividades relacionadas con éstos, de su importación y exportación: incluyendo los establecimientos destinados al proceso de dichos productos; ejercer atribuciones en materia de sanidad internacional; y participa en la prevención, control y vigilancia epidemiológica de enfermedades.

Su principal función es proteger a la población contra riesgos a la salud provocados por el uso y consumo de bienes y servicios; insumos para la salud;

¹⁵⁵ Morfin Herrera, María del Carmen. Op. Cit. Pág. 103.

y su exposición a factores ambientales y laborales; la concurrencia de emergencias sanitarias; y la prestación de servicios de salud mediante la regulación, control y prevención de riesgos sanitarios.

Dentro del marco normativo encontramos los siguientes ordenamientos para el caso de los cruceros turísticos:

- El Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de julio de 1985), el cual establece que la Secretaría de Salud tendrá a su cargo la operación de los servicios de sanidad internacional, tanto de carácter migratorio como los relacionados con los puertos marítimos, pasos fronterizos y demás lugares legalmente autorizados para el tránsito internacional de personas y carga.
- El Reglamento en Materia de Registros, Autorizaciones de Importación y Exportación y Certificados de Exportación de Plaguicidas y Nutrientes Vegetales y Sustancias y Materiales Tóxicos o Peligrosos (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 2004), mediante el cual se regulan requisitos y procedimientos conforme a los cuales la Secretaría de Salud a través de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, ejercerán las atribuciones que les confieren los ordenamientos legales en materia de registros, autorizaciones de importación y exportación y certificados de exportación, de plaguicidas, nutrientes vegetales, y sustancias y materiales tóxicos o peligrosos.

El Delegado correspondiente sube a bordo del crucero durante la aproximación del buque al puerto para comprobar los certificados de salud referentes a alimentos y bebidas (importación) que se transportan, verificando el debido cumplimiento de requisitos de higiene para evitar contingencias sanitarias o posibles brotes de enfermedades.

K. Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades

El ser humano es, por propia naturaleza, un mundo de bacterias y seres unicelulares que se encuentran en el medio ambiente, siendo imperceptibles a simple vista y que pueden ocasionar múltiples afecciones a la salud si no se toman las medidas necesarias para prevenirse y, en su caso, controlarse. En relación a los desplazamientos, es decir, al movimiento de trasladarse de un continente a otro y ante las enfermedades mortales masivas, los gobiernos han implementado una serie de requisitos sanitarios con el objeto de proteger la salud de sus habitantes ante el contagio de enfermedades epidémicas como la peste, viruela, cólera, fiebre amarilla y tifus.

Los antecedentes de la medicina preventiva en México se dieron *“durante la segunda mitad del siglo XIX con la iniciativa de Ley para Combatir las Enfermedades Infectocontagiosas en el año de 1882, sin embargo las actividades eran aisladas reflejándose únicamente en puertos y fronteras”*¹⁵⁶.

Como se desprende del párrafo anterior, la preocupación del Estado por la salud e higiene del gobernado se manifestó en la vigilancia de los puntos de entrada y salida de mercancías y pasajeros a nivel transfronterizo, es decir, los puertos; recordando que en esta época el principal medio de transporte era el barco, pues la aviación se encontraba en proceso de desarrollo.

En los inicios del siglo XX, empiezan las medidas de prevención y control de enfermedades: *“sífilis, paludismo, poliomiellitis, tuberculosis, viruela, y oncocercosis, entre las más importantes, (...) así como la implementación de una prevención sanitaria en inmigrantes y el saneamiento de los puertos marítimos en 1905”*¹⁵⁷.

Es importante recordar que durante las guerras mundiales nuestro país recibe en forma masiva a connacionales provenientes de territorios en conflicto bélico, ocasionando una gran movilización diplomática y consular, en transporte,

¹⁵⁶ Ib. Pág. 4.

¹⁵⁷ Ib. Págs. 4-7.

puertos, aduanas, etcétera. Para ello había que seguir un proceso:

- “Inicialmente los interesados acudían a la embajada o consulado mexicano en donde se anotaban en una lista de espera (era un gran número de solicitantes por lo que no era posible viajar de inmediato) siempre que acreditaran la correspondiente nacionalidad mexicana.
- Los buques mercantes se consolidaron como el único medio de transporte con gran capacidad a un bajo costo. Una vez que la oficina de la embajada contaba con disponibilidad en las embarcaciones que contrataba para transportar pasajeros de Europa a México, daba aviso y entregaba a los interesados, de conformidad con la lista, los boletos para el viaje, recomendando que el equipaje y pertenencias fueran nulos. Fue tan alta la demanda de repatriación que incluso la cubierta de las embarcaciones fueron empleadas para alojar a las personas. Las condiciones de comodidad, higiene, sanidad y alimenticias no fueron adecuadas ante el número excesivo de personas que querían regresar a México además de la falta de organización y personal que atendiera necesidades de ese momento (dormían en el suelo, no había sanitarios ni regaderas para aseo personal, sólo se proporcionaba una comida al día, en caso de deceso el cadáver era arrojado inmediatamente al mar).
- Al llegar a aguas nacionales el buque tocaba diversos puertos del Golfo de México; destacando Tampico y Altamira, Tamaulipas; Veracruz, Veracruz; y Progreso, Yucatán; en donde los pasajeros eran desembarcados al azar (un claro ejemplo de la desorganización) por lo que muchas familias fueron separadas brutalmente.
- Una vez en tierra, los pasajeros realizaban trámites en las oficinas migratorias entregándoseles la documentación que acreditaba su personalidad y calidad migratoria junto con algo de dinero mientras encontraban un medio de supervivencia”¹⁵⁸.

¹⁵⁸ Historia Oral. Fragmento de la entrevista realizada el 3 de agosto de 2009 a la Señora Carlota Palma Rivera, quien trabajó con la familia Mudespacher (1946) de origen alemán refugiada de la Segunda Guerra Mundial.

“Las consecuencias de la guerra para la población civil de las naciones afectadas fueron muy graves”¹⁵⁹.

Se aprecia que los puertos marítimos destacaron como las únicas entradas a la nación de los refugiados por las guerras mundiales. Las medidas implementadas en esa época por la Administración Pública resultaron precarias e insuficientes, sin embargo, se controló la información migratoria, se previno el contagio y propagación de enfermedades mortales y posibles brotes de epidemias, y finalmente se repatrió a un gran número de mexicanos salvaguardándolos del peligro bélico, que sin lugar a duda fue el principal objetivo.

Actualmente el órgano encargado de prevenir e implementar medidas sanitarias en contra de epidemias y enfermedades es el Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades, que es *“un órgano desconcentrado de la Secretaría de Salud responsable de implementar y conducir programas para la prevención y control de enfermedades establecidos en el Programa Nacional de Salud a través de vigilancias epidemiológicas, investigación, evaluación y asesoría, cuyo objeto es reducir la morbilidad y mortandad de la población (...)”¹⁶⁰.*

Asimismo, es el órgano *“responsable de regular y normar la operación de programas de vigilancia, prevención y protección de la salud, para disminuir sus riesgos y brindar a la población atención con calidad y equidad”¹⁶¹,* teniendo como funciones (fracciones VIII y XII del Artículo 45 del Reglamento Interior de la Secretaría de Salud), las siguientes:

- Supervisar y evaluar el desarrollo, aplicación y el impacto de las medidas de prevención de enfermedades, y el control de los problemas epidemiológicos, y
- Coordinar la instrumentación de acciones en materia de seguridad en

¹⁵⁹ *Historia Universal del Siglo XX al Siglo XXI*. Tomo 5. Planeta. España. 2004. Pág. 99.

¹⁶⁰ *Manual de Organización del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica*. Secretaría de Salud. México. 2007. Pág. 2.

¹⁶¹ *Ib.* Pág. 15.

salud en colaboración con las unidades administrativas competentes.

A los cruceros que provienen de puertos extranjeros se les practica por la autoridad sanitaria dependiente del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades, la denominada visita de sanidad, que tiene por objeto la inspección de los pasajeros y tripulación procedentes de otros países, a fin de evitar que se filtren enfermedades, además de controlar la higiene en los puertos y buques; si el buque pasa sin novedad entonces se dará la señal de libre plática, en caso contrario quedará en cuarentena y se fondeará quedando aislada. La libre plática es el contacto del barco y su tripulación con el puerto y sus funcionarios.

Una vez otorgada la libre plática, la nave recibirá la visita de las autoridades aduanales con objeto de establecer a bordo la vigilancia aduanera necesaria mientras la embarcación se encuentra en puerto, sellar los departamentos en los que se efectúe venta de artículos y asimismo recibir los documentos respectivos por parte del Capitán.

Finalmente, podemos concluir que el arribo de diversas embarcaciones náuticas, especialmente de los cruceros turísticos provenientes del extranjero a puertos nacionales, implica una serie de requisitos e intervenciones de diversas autoridades públicas (que se relacionan entre sí sin perder o invadir esferas de jurisdicción y competencias), a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para dar seguridad al buque, tripulación, pasajeros y al país evitando epidemias o emergencias sanitarias, tráfico de drogas y estupefacientes, entrada ilegal de migrantes y, sobre todo, la protección y conservación del medio marino, además de la intervención de prestadores de diversos servicios portuarios que se traduce en la importante captación de derechos que esta actividad turística derrama, y de la injerencia de otras entidades para su promoción, desarrollo e inversión con el propósito de obtener mayores beneficios.

A pesar de las condiciones actuales en la infraestructura portuaria y de la incipiente inversión enfocado a la modernización para recibir simultáneamente a dos o más embarcaciones de grandes dimensiones (cruceos turísticos), lo que dificulta el embarque y desembarque de pasajeros, el atractivo turístico de las costas y mares mexicanos es el principal factor para que las importantes empresas de cruceos turísticos no dejen de considerar en su itinerario a México.

CAPÍTULO IV

PERMISOS DE NAVEGACIÓN EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TURISMO NÁUTICO

La actividad marítima mercante nacional enfrenta serios problemas por el gran abandono en el que se encuentra desde hace mucho tiempo, los intentos de posibles soluciones mediante la creación de normatividad en la materia no han dado los resultados deseables, es evidente la preocupación por reactivar y rescatar al sector marítimo por aquellos actores que participan en él, es decir, armadores, navieros, operadores, prestadores de servicios marítimo-portuarios, profesionistas (ingenieros navales, pilotos y capitanes), y autoridades, con el objeto de promover la adquisición de embarcaciones, la creación de astilleros, la construcción y remodelación de instalaciones portuarias, mejorar los servicios portuarios; y capacitar a agentes navieros y tripulaciones.

La normatividad no es la adecuada porque presenta diversas y enormes lagunas que limitan esta actividad, específicamente las atribuciones de la autoridad administrativa para intervenir en situaciones propias del quehacer cotidiano de la actividad marítima que día a día se presentan y que al no encontrar la norma aplicable para resolverlas, se dejan sin solución.

Las normas son imprecisas, no contemplan ni regulan óptimamente las figuras de esta actividad comercial tal es el caso de la costumbre marítima (de observancia internacional que surgió con los usos mediante los cuales el ser humano solucionaría de forma práctica y sencilla las transacciones y controversias), precisando que generalmente los armadores, navieros, fletadores y capitanes de las embarcaciones solucionan de manera rápida y sencilla una controversia que se llegue a suscitar toda vez que es bien sabido en esta actividad comercial, que una embarcación no puede detenerse por mucho tiempo en un solo lugar porque sus consecuencias se traducen en una gran pérdida económica (pago de tripulación, gasto de combustible y energía eléctrica, avituallamiento; y pago de derechos y servicios portuarios), por lo que la vida de un buque mercante es la constante navegación.

Actualmente deben observarse y aplicarse figuras que implementan los navieros ingleses, porque al ser una potencia marítima su sistema jurídico en esta materia es mucho más avanzado y amplio, acorde a las necesidades que el sector demanda, aspecto que contrariamente no aplica en nuestro país por el abandono jurídico, educativo, económico y político en el que se encuentra la actividad marítima mercante.

En el presente capítulo analizaremos uno de los tantos problemas que enfrenta la marina mercante mexicana, nos referimos a los permisos de navegación en sus diversas modalidades que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante:

- Prestación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas,
- Transporte de pasajeros y cruceros turísticos,
- Remolque, maniobra y lanchaje, y
- La excepción al cabotaje con embarcaciones extranjeras. Aquí haremos énfasis toda vez que a más de dos años de la entrada en vigor de la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006), se han presentado diversas controversias de carácter constitucional que han generado jurisprudencia.

Por lo tanto, resulta importante analizar la exposición de motivos de las iniciativas de la Ley de Navegación de 1994 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006, para tener una mejor perspectiva de la crisis del sector marítimo mercante.

Ley de Navegación de 1994 (extracto de la exposición de motivos)

El país cuenta con una posición geográfica privilegiada que puede y debe aprovecharse aún más, para intensificar y diversificar su turismo y comercio vía terrestre y vía marítima, contamos con puertos estratégicamente ubicados a lo largo de costas del Pacífico, el Atlántico y el Caribe.

El transporte marítimo deberá desempeñar un papel de mayor relevancia en el desarrollo del país para facilitar nuestro comercio marítimo, impulsar el turismo náutico, y aumentar la eficiencia global del sistema nacional de transporte.

Se requiere reactivar la marina mercante mexicana para que en forma competitiva participe en mayor medida en el mercado de tráfico marítimo (...) Ello nos permitirá ahorrar divisas, reducir la excesiva dependencia de flotas extranjeras y generar empleos. Actualmente, las embarcaciones mexicanas participan en un 3% en el tráfico de altura y con menos del 70% en el de cabotaje.

Se requiere lograr que la opción de utilizar embarcaciones con bandera mexicana sea una opción competitiva para nuestras navieras, frente a la opción de operar con embarcaciones extranjeras fletadas o, incluso, para competir con las navieras extranjeras en el mercado internacional de transporte.

El turismo náutico constituye otra actividad de enorme potencial. El país recibe cerca de 2 millones de turistas al año en cruceros, principalmente en la zona del Caribe, lo cual puede incrementarse con mejor infraestructura portuaria y mayor apertura, para que cruceros nacionales o extranjeros establezcan nuevos servicios, incluso de circuitos de cabotaje.

Se puede aumentar en forma importante el uso de yates de recreo y deportivos, mediante el impulso a la construcción de marinas turísticas asociadas a desarrollos inmobiliarios y, a través de una simplificación en la regulación que facilite la navegación segura de estas embarcaciones.

(...) para lograr el fomento a las actividades de navegación y el transporte marítimo e impulsar el desarrollo de la marina mercante nacional, se requiere modernizar el marco jurídico en la materia (...). Además, éste se ha rezagado en relación al avance la tecnología de la navegación, la naturaleza de sus riesgos y la regulación internacional.

(...) se propone que la explotación de embarcaciones en navegación interior quede reservada a navieros y embarcaciones mexicanos y que la navegación de cabotaje con fines comerciales se pueda realizar también por navieros y embarcaciones extranjeros que cuenten con permisos de la Secretaría, el cual podría ser negado cuando no haya reciprocidad y condiciones de equivalencia con el país de origen¹⁶².

Como se desprende de lo anterior, el reconocimiento de la importancia económica de la actividad marítima mercante para el desarrollo del país, la necesaria modificación y compilación de la normatividad que regula esta actividad con el objeto de rescatar a la marina mercante nacional y la preocupación de los legisladores por proteger a los navieros mexicanos es evidente; se enfatiza al turismo náutico como actividad económica importante sugiriendo la construcción de marinas y puertos para albergar simultáneamente embarcaciones de recreo de diversas dimensiones propiciando el aumento de prestadores de servicios turísticos y portuarios para generar un mayor beneficio económico en la población.

A pesar de dicha preocupación no se cumplieron los objetivos de esta Ley acentuando el rezago del sector comercial, aunado a la falta de inversión de los sectores privado, público y social; en la normatividad aplicable lejos de proteger a los navieros mexicanos se otorgó permiso a navieros extranjeros para prestar el servicio de cabotaje; y el abandono por parte de la autoridad originaron que disminuyera la flota nacional, se incrementara el fletamento de embarcaciones extranjeras para el transporte de mercancías e hidrocarburos sobre todo para el tráfico de altura. Asimismo, aumentó el número de permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, a navieros extranjeros con embarcaciones extranjeras para prestar servicios de cabotaje justificando su actuar por la falta de embarcaciones de bandera mexicana para prestar el servicio en mención, lo que originó la fuga de divisas y empleos en el país.

¹⁶² *Ley de Navegación*. Publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1994. Págs. 57-60.

Ante los resultados obtenidos, aproximadamente doce años después de la entrada en vigor de la Ley de Navegación de 1994, la autoridad administrativa y el legislador nuevamente retoman al sector marítimo mercante y el 1º de junio (día de la marina naval) de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para subsanar los errores y mejorar la situación del sector marítimo.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006 (extracto de la exposición de motivos por el Diputado José Tomás Lozano y Pardinás de la LVIII Legislatura)

Actualmente el marco legal marítimo ha propiciado que el naviero y armador mexicano, queden imposibilitados de competir ante navieros y armadores extranjeros, ya que a los segundos se les libera de cargas fiscales que a los navieros nacionales se les impone.

La presente iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pretende solucionar la problemática que ha generado el actual marco legal de la marina mercante como el desempleo de oficiales y tripulaciones mercantes mexicanas, el desmantelamiento de la industria de construcción naval nacional, el monopolio del transporte de carga, del cabotaje en manos extranjeras y la fuga de divisas.

Durante la vigencia de la actual Ley, se otorgaron permisos a las embarcaciones extranjeras, para prestar sus servicios en tráfico de cabotaje, lo que originó una drástica disminución de los buques nacionales, ya que en 1999 sólo cubrieron el 30% total de dicho tráfico de cabotaje.

Las grandes potencias económicas saben la importancia estratégica de la actividad marítima en el desarrollo de su economía. En nuestro país, por el contrario, se han promovido intereses extranjeros, ya que las navieras internacionales se han beneficiado de nuestras costas.

Es vital crear una marina mercante nacional que nos permita reducir nuestra dependencia extranjera y cubrir los propios requerimientos del país.

Las embarcaciones que han desplazado a las nacionales, están abanderadas en países de libre registro con baja imposición fiscal o por países que ofrecen diversos apoyos: subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuestos y esquemas que disminuyen costos laborales, lo que les permite ofrecer mejores servicios que las mexicanas.

En lo que respecta al tráfico de cabotaje, la propia Ley de Navegación de 1994, en su Artículo 34 cedía este servicio a los navieros extranjeros, disposición que fue modificada hasta mayo de 2000 mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación. La nueva modificación estipula que:

"Sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales de los que México es parte, la explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, esta reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

En caso de no tener embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales, para este servicio, de conformidad con lo siguiente:

- I. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;*
- II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento, y*
- III. Naviero extranjero con embarcación extranjera (...)"*.

Sin embargo, a pesar de esta disposición no se ha concedido certeza jurídica a las navieras mexicanas, ya que no se ha logrado erradicar la injerencia extranjera.

Se considera también en materia de cabotaje, el remolque, explotación y operación de artefactos navales, tales como plataformas marítimas y similares, incluyendo las dedicadas a la extracción de fondos marinos, de riquezas

*mineras e hidrocarburos*¹⁶³.

En esta exposición de motivos se critica la deficiencia de la Ley de Navegación de 1994 y demás normatividad aplicable, nuevamente se evidencia el abandono de la marina mercante, la preocupación por reactivarla y se hace énfasis en el erróneo actuar de la autoridad consistente en el otorgamiento de permisos a navieros extranjeros perjudicando a los nacionales; pretendiendo con la nueva Ley subsanar esta práctica mediante la protección de los navieros mexicanos frente a los extranjeros, incrementar la flota nacional para prestar servicio de cabotaje propiciando el desarrollo económico del país con la actividad marítima mercante y corrigiendo las deficiencias de la Ley de 1994,

Actualmente observamos que la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos que derogó a la Ley de 1994, no resolvió la problemática de la marina mercante, pues contrariamente la acrecentó, toda vez que:

- No se ha modernizado la flota porque no existe hasta la fecha ningún programa por parte de la autoridad ni del gobierno con las instituciones bancarias para otorgar facilidades de financiamiento mediante la figura de la hipoteca marítima (regulada en los Artículos 101-106 y 275 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos) a navieros, empresas navieras y armadores como instrumento de crédito ante las necesidades de la modernización y el alto costo de los buques.
- Pemex celebra contratos de fletamento con embarcaciones y empresas navieras extranjeras para la trasportación de petróleo mexicano y derivados invocando como justificante la falta de tecnología en embarcaciones mexicanas.
- La falta de modernización y acondicionamiento en la infraestructura de los puertos dificulta el atraque, carga y descarga de las embarcaciones, además de que en el caso de aquellas de grandes dimensiones no es factible que dos o más atraquen en puerto por la capacidad de éste, pues las construcciones no fueron diseñadas para el soporte de

¹⁶³ Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Publicación de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados. México. Diciembre de 2006. Págs. 35-39.

embarcaciones muy grandes. Durante el segundo semestre del 2008, el muelle de Cozumel, Quintana Roo, no resistió la fuerza de un crucero que se encontraba amarrado siendo arrancada parte de esa estructura, lo que puso en grave peligro a los pasajeros que en ese momento desembarcaban y a otros que embarcaban en crucero distinto, demostrando con ello la calidad con la que se encuentran hechos.

- La falta de personal capacitado en puertos, capitanías de puerto, administraciones portuarias y oficinas de la Dirección General de Marina Mercante provocan deficiencias en los servicios que se prestan; mencionaremos el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, bajo la supervisión y validez de la Secretaría de Educación Pública, en donde el nivel educativo de los profesores como de los alumnos egresados es muy bajo, el proceso de selección de los alumnos no se realiza de acuerdo al perfil atendiendo a la capacidad económica para cubrir los pagos por concepto de colegiatura, lo que ocasiona que no exista materialmente algún beneficio para la denominada “gente de mar” ni un buen uso de los recursos obtenidos para mejorar las Escuelas Náuticas Mercantes ni Casa del Marino.
- El desinterés por establecer una mesa de diálogo entre autoridades, inversionistas, sector marítimo, especialistas y catedráticos para generar medidas y programas que mejoren la situación. Actualmente existe una enorme fractura entre autoridades y catedráticos debido a la corrupción de dichas autoridades ante el reclamo de aquellos que cuestionan su deficiente actuar.
- El mal empleo y desvío de los recursos con los que cuenta la Dirección General de Marina Mercante, sin atender las prioridades y necesidades del sector, tal es el caso del Fondo de Marina Mercante (FONDEMAR).
- La existencia de “aviadores” y de personal en cargos de mandos medios y superiores que no cubren con el perfil ni los conocimientos básicos de las actividades a realizar, aunado a la corrupción de los mismos, han generado una crisis en el sector y, consecuentemente, el descontento de los actores (navieros, pescadores, prestadores de servicios marítimo

portuarios).

- El 47% del cabotaje en México lo realizan embarcaciones extranjeras. La edad promedio de la flota con bandera mexicana que hace cabotaje (con algunas excepciones) supera los 20 años, la industria marítima en general enfrenta elevados costos laborales, combustibles y seguros¹⁶⁴.
- El otorgamiento de permisos de navegación para prestar servicios a extranjeros con embarcaciones extranjeras bajo la figura de la denominada “extraordinaria especialización” regulada en el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no beneficia a los navieros mexicanos, además de que se iniciaron juicios de amparo promovidos por Petróleos Mexicanos en sus divisiones de Pemex Petroquímica, Pemex Exploración y Producción, Pemex Gas y Petroquímica Básica, Pemex Refinación y navieras particulares ante la inconstitucionalidad de los Artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como la negativa de la autoridad administrativa para otorgárseles el número de renovaciones necesarias del permiso correspondiente a fin de operar en aguas nacionales que más adelante se analizará, y
- La inexistencia del Reglamento correspondiente de la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no atendiendo a lo establecido por su decreto de publicación el 1º de junio de 2006 (para ser publicado el 1º de junio de 2007), motivo por el cual se sigue aplicando el Reglamento de la anterior Ley de Navegación de 1994 (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 1998). Esto provoca que el marco jurídico no sea acorde a las necesidades cotidianas de la actividad marítimo mercante.

Observamos que lejos de subsanar las deficiencias de la Ley de Navegación de 1994, la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos junto con la normatividad aplicable (Reglamento de la Ley de Navegación, Ley de Puertos, Reglamento de la Ley de Puertos y Reglamento de Turismo Náutico), siguen tornado deficiente el desempeño de los funcionarios de la Dirección General de

¹⁶⁴Arellano, Melchor. “Varado Fondo para la Marina Mercante”. *En Revista intermodal*. 2ª época No. 23. Septiembre-Octubre. México. 2008. Pág. 14.

Marina Mercante originando más problemas de los que ya enfrentaba.

A. Permisos de navegación

Recordemos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, es la encargada de otorgar permisos y autorizaciones de navegación para la prestación de servicios en vías generales de comunicación por agua, vigilar su cumplimiento, revocarlos o suspenderlos.

El Título Tercero de la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula la navegación, en donde encontramos tres tipos:

- I. Interior.- La que se realiza dentro de los puertos o como su nombre lo indica, en aguas interiores mexicanas como lagos, lagunas, presas, ríos y cuerpos del mar territorial y de agua tierra adentro;
- II. De cabotaje.- La que se realiza por mar entre puertos nacionales o puntos situados en zonas marinas y litorales mexicanos; y
- III. De altura.- Aquella que se realiza por mar entre puertos de distintos países o puntos localizados en territorio o zonas marinas mexicanas y puntos en el extranjero.

El Artículo 39 de dicha Ley establece las reglas para “la libertad en la utilización de embarcaciones en navegación de altura, cabotaje y la regulación de tarifas en la prestación de servicios marítimo-portuarios”.

Generalmente, en los países que cuentan con costas la navegación de altura (incluyendo el transporte y remolque internacional) está abierta para los navieros y embarcaciones de todos los Estados, siempre que exista reciprocidad; en caso de declararse la ausencia de condiciones de competencia, se reservará total o parcialmente determinado transporte internacional de carga de altura o cabotaje, para sólo permitirse a propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas mientras subsiste la falta de condiciones de concurrencia y competencia.

Contrariamente, la navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros nacionales con embarcaciones nacionales (manifestando la protección de esta práctica por parte de los Estados. Los antecedentes de este principio general los encontramos en “*el Acta de Navegación de Cromwell de 1651 y las normas dictadas por la Convención Francesa de 1793*”¹⁶⁵).

Ejemplificamos este principio con Argentina y España como naciones marítimas.

*“La Ley 12.980 que rige en Argentina vigente desde 1910 consagra el principio general de la reserva del tráfico de cabotaje a favor de los buques de matrícula nacional. Por lo que los buques de bandera extranjera sólo pueden ejercer la navegación y comercio internacionales, la transgresión del principio básico expuesto determinará las sanciones pecuniarias previstas en la misma Ley”*¹⁶⁶.

*“La navegación interior y de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normatividad comunitaria”*¹⁶⁷.

Pero esta limitante no es absoluta pues tiene excepciones en virtud de que en determinadas circunstancias la navegación de cabotaje puede realizarse por nacionales con embarcaciones extranjeras y/o extranjeros con embarcaciones extranjeras, que más adelante se analizan.

La legislación marítima establece que se requerirá permiso en navegación interior o de cabotaje para prestar servicios de (Artículo 42):

- Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;
- Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras;

¹⁶⁵ Beltrán Montiel, Luis. *Curso de Derecho de la Navegación*. 1ª Edición. Buenos Aires. Argentina. Edit. Astrea. 1992. Pág. 482.

¹⁶⁶ Id.

¹⁶⁷ Rodríguez Belarde, Bernabé. *Puertos y Marina Mercante*. Textos legales. Boletín Oficial del Estado. Ministerio de la Presidencia. Madrid. España. 1994. Pág. 75.

- Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;
- Remolque, maniobra, y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato correspondiente con la Administración Portuaria;
- Dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras; y
- Las embarcaciones extranjeras para prestar servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones o, en su caso, se reconozca lo que se denomina como extraordinaria especialización.

Mientras que no requerirán de permiso para los siguientes servicios:

- Transporte de carga y remolque;
- Pesca (excepto embarcaciones extranjeras) siempre que cuenten con concesión, permiso o autorización;
- Dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas; y
- Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos.

Además, el Artículo 73 del Reglamento de la Ley de Navegación incluye a las embarcaciones de recreo o deportivas de uso particular para operar sin permiso.

El mismo Artículo 42, en su último párrafo, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que *“la ausencia del requisito de permiso no prejuzga la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento”*; luego entonces sí constituye un requisito la obtención de un permiso de navegación por lo que existe una contradicción dentro de la misma Ley.

La autoridad tiene un plazo de diez días hábiles contados a partir de que se presenta la solicitud de trámite para obtener el permiso de que se trate, pero la falta de capacitación y número de personal que se encuentra adscrito al área

denominada Ventanilla Única retarda el proceso de análisis, además de que en diversas ocasiones es necesario cotejar la información y documentación que presenta el interesado (que generalmente se encuentran en las Capitanías de Puerto, no siendo factible obtener información tan rápidamente por la falta de equipo de comunicación o de personal en dichas oficinas), a fin de que la autoridad se allegue de los elementos necesarios y con plena seguridad emita una respuesta debidamente fundada y motivada.

Si en el plazo señalado no se emite respuesta alguna entonces se entenderá por otorgado el permiso de navegación (Artículo 44); considero que no es adecuado que opere la afirmativa ficta toda vez que el exceso de trámites, la falta de personal administrativo y jurídico capacitado y el análisis que se requiere para emitir una respuesta no corresponde al tiempo de diez días hábiles, aunado a la posibilidad de que el interesado no cuente con los requisitos mínimos de seguridad para la navegación y/o prestación de servicios, generan un grave peligro para usuarios y terceros. En el caso de permisos por concepto de extraordinaria especialización opera otro procedimiento administrativo de análisis y otros plazos, no actualizándose la afirmativa ficta en ningún momento por tratarse de circunstancias muy especiales que más adelante se analizará.

La legislación aplicable no ha sido actualizada, se encuentra dispersa y existe contradicción en las normas tornando confusas las hipótesis que se contemplan, sin embargo, la práctica es la que determina el criterio a seguir por la autoridad marítima para resolver las situaciones que se presentan.

Ley Federal de Derechos

Hacemos referencia a este ordenamiento (última reforma publicada el 27 de diciembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación) porque contiene las cuotas por concepto de expedición del permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la navegación:

Por la expedición del permiso de navegación para embarcaciones mercantes extranjeras de carga en general, o mixto incluyendo el de pasajeros, por

tonelada bruta o fracción de registro internacional oscila entre \$8.00 y \$23.00 (Artículo 165).

Por la expedición del permiso especial para tráfico de pasajeros, a partir de 2 toneladas por tonelada bruta de arqueo o fracción \$5.00 (fracción VII, Artículo 165).

Por el estudio, trámite y, en su caso, expedición de permisos para la prestación de servicios portuarios en las vías generales de comunicación por agua, se pagará el derecho de solicitud de permiso \$9,889.00 (fracción II, Artículo 167).

Artículo 168-B.- Por otorgar permisos, o la renovación de éstos, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje, se pagará anualmente el derecho de servicio de navegación interior y de cabotaje, por cada embarcación conforme a las cuotas siguientes:

I. Cruceros turísticos:

- a). Embarcaciones menores de pasajeros equipadas para brindar servicios de pernocta, descanso y recreativos a bordo y en puerto **\$11,018.00**
- b). Embarcaciones de 500 hasta 1,000 unidades de arqueo bruto **\$23,037.00**
- c). Embarcaciones de 1,000.01 hasta 5,000.00 unidades de arqueo bruto **\$30,550.00**
- d). Embarcaciones de más de 5,000.01 unidades de arqueo bruto **\$35,558.00**

II. Transporte de pasajeros:

- a). Embarcaciones cuya capacidad sea hasta 3.5 unidades de arqueo bruto **\$490.00**
- b). Embarcaciones mayores a 3.5 y menores de 500 unidades de arqueo bruto **\$979.00**
- c). Embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo bruto **\$1,959.00**

III. Turismo náutico:

- a). Embarcaciones cuya capacidad sea hasta 3.5 unidades de arqueo bruto **\$1,002.00**
- b). Embarcaciones mayores a 3.5 y menores de 500 unidades de arqueo bruto **\$2,003.00**
- c). Embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo bruto **\$3,505.00**

Artículo 168-C.- Por otorgar permiso o su prórroga para la prestación de servicios en navegación interior, en el que se incluyan hasta cinco embarcaciones, se pagará la cuota anual de. **\$2,176.00**
Tratándose de:

- I. Servicio de transporte de pasajeros, con embarcaciones cuya dimensión máxima sea de 3.5 unidades de arqueado bruto o capacidad máxima de 16 pasajeros.
- II. Servicio de turismo náutico, con embarcaciones de recreo o deportivas tipo moto acuática, kayak, botes de remos o similares en porte; cuya dimensión máxima sea de 0.5 unidades de arqueado bruto.

Como observamos, los costos se basan de conformidad al tonelaje de la embarcación.

A continuación analizaremos diversos tipos de permisos de navegación mercante que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante.

B. Prestación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas

Las embarcaciones menores son aquellas que tienen menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado (Artículo 10, fracción II, inciso b) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

El titular de la Capitanía de Puerto es el encargado de otorgar los permisos para la prestación de servicios de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción (Artículo 9 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

Por su parte, el Reglamento de Turismo Náutico regula la navegación con fines recreativos pero únicamente con respecto a embarcaciones menores de recreo y deportivas, distinguiendo dos tipos:

- Las de uso particular, y
- Aquellas con fines comerciales para brindar servicios a terceros, es decir, la prestación de servicios de turismo náutico.

Los requisitos para que dichas embarcaciones operen, establecidos en el Artículo 4º del Reglamento de Turismo Náutico, son los siguientes:

- Contar con certificado de matrícula (que junto con el segundo párrafo del Artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo definen como el documento oficial probatorio de la nacionalidad mexicana de la embarcación, lugar de matrícula, uso y características principales. Desde una opinión personal, agregaría que es un oficio que contiene un conjunto de números otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, que conforman una clave que identifica a una embarcación o artefacto naval, según se trate, y que además contiene diversas características de la embarcación que identifica como nombre, manga, eslora, tonelaje, año de construcción, tipo de embarcación, lugar y fecha de matriculación, bandera, nombre del propietario), y
- Certificado de seguridad (documento oficial mediante el cual la autoridad marítima ha verificado previamente que la embarcación cuenta con las condiciones para la navegación y uso al que será destinada, asimismo, con el equipo de seguridad, comunicación y navegación necesarios para salvaguardar la vida humana)¹⁶⁸.

Se exceptúa a embarcaciones que pueden navegar sin requerir dicho certificado de matrícula (Artículo 6 del Reglamento de Turismo Náutico):

- Las de hasta cinco metros de eslora de uso particular, que utilicen remos como kayaks, canoas, botes rígidos y semirígidos, botes y balsas inflables, y las impulsadas a vela sin motor;
- Las destinadas exclusivamente a competencias deportivas;
- Las que se construyan con carácter experimental, salvo que se comercialicen; y
- Las que se operen con un motor que tenga hasta un máximo de potencia de 10 HP (caballos de fuerza).

¹⁶⁸ Fracción II del artículo 2 del Reglamento de Turismo Náutico.

Se especifica que para su navegación y permanencia en puerto, los propietarios deben presentar previamente a la Capitanía de Puerto un aviso. Si bien esta acción es de carácter obligatorio y tiene la finalidad de cautela para la seguridad de la embarcación y de sus usuarios, resulta una acción omisa por parte de los particulares, no considerando la importancia de presentar dicho aviso pues en situación de emergencia o siniestro la autoridad marítima puede dar las indicaciones correspondientes o intervenir oportunamente, además de dar aviso a otras autoridades, entre ellas la Secretaría de Marina, PROFEPA y CONANP, para evitar que desde las embarcaciones se tiren basura, aceites, combustibles y aguas sucias, entre otros contaminantes.

Cabe aclarar que no se consideran como embarcaciones menores de recreo y deportivas a las tablas de ski, surf o windsurf, deslizadores y similares en dimensión y uso; objetos inflables o flotantes como “bananas”, “torpedos”, “cámaras” o similares en dimensión y uso; bicicletas acuáticas, triciclos acuáticos y otros similares impulsados directamente por esfuerzo físico a través de pedales. Quedando su uso restringido, toda vez que los usuarios no podrán alejarse a una distancia mayor a cien metros de la orilla siempre que las condiciones climáticas hayan sido determinadas como favorables por la Capitanía de Puerto.

Es muy importante observar que el Reglamento de Turismo Náutico no restringe la nacionalidad de los navieros que podrán ofertar estos servicios ni de las embarcaciones empleadas, Asimismo, el último párrafo del Artículo 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos junto con el Artículo 75 del Reglamento de la Ley de Navegación, establecen que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, construcción y mantenimiento portuario y de dragado podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras siempre que exista reciprocidad con el país de que se trate, dando prioridad a empresas nacionales; con lo que se reitera el principio consagrado en el Artículo 39 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Dichos permisos serán otorgados en tres hipótesis (Artículo 76 del Reglamento de la Ley de Navegación) a:

- Navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas,
- Navieros mexicanos con embarcaciones extranjeras, y
- En caso de no existir embarcaciones entonces a navieros extranjeros con embarcaciones extranjeras. En tal situación, se sigue un procedimiento especial establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para otorgar o no el permiso o, en su caso, reconociendo el carácter de extraordinaria especialización; actualmente no se ha presentado solicitud alguna en servicios de turismo náutico. Generalmente ante la negativa del permiso por parte de la Capitanía de Puerto, los interesados promueven recurso de revocación, juicio de nulidad y juicio de amparo.

Como ya se mencionó anteriormente, la autoridad encargada de resolver las solicitudes y otorgar o no los permisos en cita es la Capitanía de Puerto que corresponda a la jurisdicción del lugar en que se pretendan ofertar dichos servicios. La Dirección General de Marina Mercante intervendrá cuando sean diversas jurisdicciones en las que se pretendan ofertar los servicios o exista alguna controversia (recurso de reclamación, juicio de nulidad y juicio de amparo).

El tiempo establecido para la emisión de los permisos es de quince días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, en caso omiso se actualizará la afirmativa ficta (Artículo 14); reiteramos que existe una gran falta de conocimiento por parte del personal que labora en las Capitanías de Puerto (problema educativo) y otro factor que influye notablemente en los tiempos es el exceso de trámites a resolver lo que ocasiona que no sea posible otorgar en el plazo establecido una respuesta por parte de la autoridad marítima, tal es el caso de la Capitanía de Puerto Juárez/Cancún, que se distingue por su alta actividad turística de carácter internacional.

Como se desprende del párrafo anterior, el problema del desconocimiento del derecho y economía marítimos aunado a la falta de personal capacitado en las oficinas de la Dirección General de Marina Mercante, rezaga más a nuestro país en esta actividad comercial.

Por otra parte, considero que la afirmativa ficta no debe operar en este caso, ya que si el solicitante no cumple con las medidas necesarias de seguridad para ofertar y prestar los servicios coloca a los usuarios y a terceros en grave riesgo de sufrir un accidente, además de que debería establecerse como requisito aprobar un examen de conocimientos teórico-práctico referente a la operación de embarcaciones menores y deportivas destinadas a prestar servicios, entre ellos, acreditar el conocimiento geográfico pleno de la zona y ruta en que se operará y la aplicación de primeros auxilios y protección civil.

Otra laguna que existe, es prever la posibilidad de negar el otorgamiento del permiso por el exceso de embarcaciones destinadas a prestar estos servicios en determinado puerto (ejemplo: Cancún, Quintana Roo.), teniendo como motivación la seguridad en las vías navegables de comunicación por agua ante el exceso de tráfico de embarcaciones y/o artefactos navales lo que origina un gran riesgo en los desplazamientos sobre todo en embarcaciones mayores que ingresan a la misma área, situaciones que se presentan pero que por la misma falta de normatividad y la autoridad al no tener opción ante las ejecutorias de los juicios de amparo promovidos por los usuarios por la negativa de otorgamiento de permisos por exceso de embarcaciones en la jurisdicción del puerto, son emitidos incrementando el riesgo de un accidente.

Los requisitos para la obtención del citado permiso son los siguientes (Artículo 15 del Reglamento de Turismo Náutico):

- Formato de solicitud que se proporciona en las oficinas de Ventanilla Única de la Capitanía de Puerto dependiendo del trámite a realizar, precisando el nombre del interesado, denominación o razón social, domicilio, Registro Federal de Contribuyentes, folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional; en caso de representante legal,

señalar su nombre, domicilio y Registro Federal de Contribuyentes; características de la embarcación (nombre, matrícula, eslora, manga, puntal y unidades de arqueo bruto); tipo de servicio que se desea prestar; y descripción de la ruta en que operará indicando lugar de salida, llegada y puntos intermedios.

- Anexar el poder o mandato a través del cual se acredite el carácter de representante legal, el certificado de matrícula que concuerde con el tipo de servicio que se pretende ofertar; certificado de seguridad aplicable a la embarcación y al servicio de que se trate; y plano del área que desea operar. Si la embarcación es extranjera, deberá exhibir además:
- Permiso de importación de la embarcación,
- Instrumento con el que acredite su propiedad o legítima posesión,
- Constancia de registro del país de origen, y
- Contrato de depósito en una marina turística autorizada. Estos últimos requisitos son con la finalidad de verificar la nacionalidad de la embarcación, que no sea robada y que su entrada al país es legal.

Los permisos como todo acto administrativo, tienen una vigencia (elemento de temporalidad) de hasta seis años y pueden renovarse por plazos iguales al original; el Reglamento no establece un número limitado de renovaciones (Artículo 18).

El Reglamento precisa que aquellas embarcaciones con capacidad para doce pasajeros o más que presten servicios que excedan de veinticuatro horas, se clasificarán como embarcaciones de pasajeros y no de turismo náutico, y requerirán permiso de crucero turístico.

El Artículo 24 del Reglamento clasifica las modalidades del servicio de turismo náutico:

- I. De recorridos turísticos: que consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo (snorkel, buceo u otras similares), que dependan

para su realización de la embarcación.

- II. De pesca deportiva: para transportar al turista o turistas a zonas de pesca debidamente autorizadas por la autoridad competente, con el propósito de efectuar la captura de especies y número de ejemplares que indique el permiso de pesca deportivo-recreativa.
- III. De remolque y esquí acuático: mediante el cual con la embarcación se remolca al usuario que se encuentre usando el esquí o a la unidad adicional recreativa, a fin de realizar un breve recorrido en una zona señalada para la práctica de esta actividad.
- IV. Vuelo en paracaídas: en el cual el usuario es remolcado en un paracaídas por la embarcación, a fin de que con el impulso se eleve y, logrado el ascenso, se le lleve en recorrido por una zona que tenga autorizada el permisionario.
- V. Moto acuática, jet sky o similar: por el cual se brinda a las personas el uso del vehículo sea solo o con la compañía de un instructor, para que realice un recorrido por un área, distante aproximadamente cien metros de la orilla de la costa o ribera, lejos de las zonas de bañistas.
- VI. Los que permitan al usuario o turista el uso de una embarcación menor con fines recreativos, deportivos o de esparcimiento en vías navegables, como es el caso de veleros, kayaks o embarcaciones de remos y otros similares.

En deportes acuáticos de alto riesgo o extremos (descenso en ríos, recorridos en embarcaciones de alta velocidad y similares), la Capitanía fijará en el permiso las condiciones adicionales de seguridad para delimitar la zona de operación, protección de tripulantes y usuarios, formación y experiencia de la tripulación y la duración máxima de cada servicio (Artículo 25 del Reglamento de Turismo Náutico).

Entre las medidas de seguridad que el prestador de servicios deberá observar obligatoriamente de forma general, encontramos la prestación de servicios únicamente con luz diurna (excepto recorridos turísticos), el uso de chaleco salvavidas, la negación del servicio a mujeres embarazadas, personas bajo efectos de enervantes, drogas o alcohol, entre otras.

C. Servicio de transporte de pasajeros y cruceros turísticos

El Capitán de Puerto es el encargado de otorgar los permisos para el transporte de pasajeros, según la jurisdicción de las aguas en las que se prestará el servicio.

El Artículo 74 del Reglamento de la Ley de Navegación establece que los navieros mexicanos o extranjeros podrán prestar los servicios de cruceros turísticos (embarcación de pasajeros con itinerario preestablecido equipada para brindar servicios de pernocta, descanso y recreativos a bordo y en puerto), previo permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los requisitos para la obtención de este permiso se encuentran contenidos en los Artículos 80 al 82 del Reglamento de la Ley de Navegación:

- Llenar el formato de solicitud de trámite o presentar escrito de solicitud.
- Los navieros deberán acreditar su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional; si son extranjeros deberán presentar la certificación de su carácter de navieros en el lugar en el que tengan su domicilio social o su sede real y efectiva de negocios.
- Si las embarcaciones son extranjeras deberán acreditar la propiedad o legítima posesión y el registro en su país de origen; los certificados de seguridad aplicables al tipo de embarcación y al servicio de que se trate; pólizas de seguros de la tripulación, viajes, de daños a terceros; y certificado de matrícula.
- Ruta indicando los puertos o puntos entre los que se prestará el servicio.
- Plano del área en que se brindarán servicios de recorridos turísticos o turismo náutico, la cual debe reunir condiciones de seguridad en cuanto a dimensiones y número de embarcaciones que operen en ella.
- Contrato de depósito en una marina autorizada y el permiso de importación si se trata de embarcación extranjera.
- Permiso de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a través de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, si el

servicio va a prestarse en un área natural protegida o en una zona de reserva ecológica.

Evidentemente es requisito indispensable cubrir un pago de derechos por el otorgamiento del permiso, el cual no está contemplado en la normatividad marítima pero sí en la Ley Federal de Derechos.

La Dirección General de Marina Mercante resolverá dicha solicitud en un plazo de quince días hábiles (Artículo 81, fracción II del Reglamento de la Ley de Navegación), si transcurre este plazo y la autoridad no emite resolución alguna se entenderá por conferido el citado permiso; su vigencia será de hasta seis años siempre que en períodos de dos años se acredite que la embarcación sigue operando, que estén vigentes los certificados y seguros. Los permisos podrán renovarse por plazos iguales al original si se satisfacen los requisitos mencionados.

Como se observa, no se restringe la nacionalidad de los prestadores del servicio de cruceros turísticos ni del número de renovaciones del permiso correspondiente; atribuimos esta acción a que en el país no existen nacionales que presten este servicio ni mucho menos que se haya emitido permiso alguno para esta navegación.

El Capítulo V del Título Quinto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula el contrato de transporte marítimo de pasajeros, es decir, que el servicio de transporte de pasajeros constará en un boleto que será nominativo o al portador (Artículo 139), debe contener nombre y domicilio del naviero u operador; en su caso, nombre del pasajero, nombre y nacionalidad de la embarcación, ruta o recorrido, precio del pasaje, fecha y lugar del embarque, puerto de desembarque, y, en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje, nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador (Artículo 141). Es obligatorio para el naviero u operador contratar un seguro de cobertura suficiente para indemnizar a los pasajeros y sus beneficiarios (Artículo 143).

En la práctica, se aprecia que el contrato de servicio de transporte de pasajeros en los ferry's o servicio de transbordadores como el de Playa del Carmen-Cozumel, Cozumel-Playa del Carmen, en Quintana Roo; que son indispensables para la comunicación del continente con la isla. Lamentablemente en el servicio de cruceros turísticos la realidad muestra que no contamos con embarcaciones mexicanas de este tipo, ni navieras u operadores nacionales o extranjeros que oferten estos servicios atribuyéndose a la inexistencia de condiciones económicas suficientes, la falta de inversión y modernización en infraestructura portuaria, que no permiten el desarrollo del mercado de cruceros turísticos.

Derivado de estas circunstancias se deduce que nuestro país únicamente se limita a la recepción de inmensas embarcaciones turísticas extranjeras, propiedad de las principales compañías mundiales de cruceros; por lo que es importante considerar las posibilidades de modernizar y adecuar las instalaciones portuarias y, asimismo, adquirir cruceros turísticos mediante los instrumentos de crédito a fin de iniciar a México en este mercado siempre bajo el asesoramiento de expertos y analizando los resultados obtenidos para determinar si constituye una operación cuya magnitud pueda reflejarse en la economía nacional.

Irónicamente la legislación mexicana contempla la prestación del servicio de cruceros turísticos, sin embargo, no se aplica porque no existen prestadores ni embarcaciones de este tipo. Se consultó a los Jefes de los Departamento de Matrículas y Permisos y de Registro Público Marítimo Nacional dependientes de la Dirección General de Marina Mercante, y no se encontró registro alguno en la historia marítima nacional de navieras que ofertaran el servicio de crucero turístico, ni embarcaciones que operaran como tal bajo cualquier nacionalidad.

D. Servicio de remolque, maniobra y lanchaje en puerto

Remolque *“es la operación que consiste en el desplazamiento de un buque u otro objeto flotante, mediante la tracción ejercida por otro, sea porque aquél no está en condiciones de utilizar su propia fuerza motriz, o porque la misma no es*

*suficiente para la operación o velocidad que necesita llevar a cabo*¹⁶⁹.

Para el autor argentino Jorge Fernández Salgado, *“es el suministro o prestación de fuerza motriz de una embarcación para el desplazamiento sobre el agua de otra con fines de maniobra, transporte o asistencia”*¹⁷⁰.

Esta operación forma parte de los servicios portuarios, es decir, que cuando una embarcación pretende tocar tierra generalmente contrata servicios de remolque para que sea conducida a un determinado lugar con la velocidad apropiada y evite causar algún daño a otras embarcaciones o a la infraestructura portuaria si lo hiciese por sus propios medios, o en su caso porque presenta alguna falla técnica motriz impidiéndole la navegación por sí misma.

Esta práctica la observamos en los buques de gran tonelaje que requieren de la ayuda de otros en la navegación por estrechos, canales, en la entrada y salida de puertos, y en el caso de embarcaciones menores que por su estructura carecen de suficiente fuerza de propulsión; en ambos casos, se emplea el remolque para la navegación en aguas interiores para su conducción.

“Existen cuatro clases de remolque:

- *De alta mar,*
- *Ocasional en el mar,*
- *En los Puertos, y*
- *Aquel efectuado por servicios públicos independientemente del lugar en que se preste el servicio*¹⁷¹.

Clasificación que atiende al lugar en que se preste el servicio.

Mientras que la doctrina argentina establece que son tres tipos:

¹⁶⁹ Olvera de Luna, Omar. Op. Cit. Pág. 183.

¹⁷⁰ Citado por Beltrán Montiel, Luis, Op. Cit. Pág. 354.

¹⁷¹ Olvera de Luna, Omar. Op. Cit. Pág. 184.

- De maniobra,
- Transporte, y
- Asistencia.

El primero se realiza con el propósito de facilitar la operación de un buque para la entrada o salida del puerto, atravesar un canal, realizar movimientos interiores en el puerto; es decir, para *“aquellos buques de cierto tonelaje destinado a navegar específicamente en aguas abiertas que requieren de una energía motriz de más fácil manejo”*¹⁷². Precisando que el remolcador no pierde autonomía, es decir, que el remolcador es auxiliar del remolcado. Para algunos autores el remolque es el resultado de un trabajo en conjunto (remolcado y remolcador) para efectuar determinados movimientos o trasladarse de un lugar a otro.

Por su parte, el remolque-transporte como su nombre lo indica es *“la operación que tiene por objeto el traslado de una unidad que generalmente carece de propulsión propia, de un punto a otro bajo la dirección del capitán o patrón del remolcador”*¹⁷³. Como se observa, a diferencia del remolque maniobra, en el remolque transporte la unidad remolcada pierde autonomía al quedar completamente bajo el mando del remolcador.

Finalmente, el remolque de asistencia y salvamento es aquel que puede derivarse de uno de los anteriores cuando se presenten circunstancias imprevistas de emergencia durante la prestación del servicio y requerirá de un pago adicional al ya acordado.

El Reglamento de la Ley de Puertos contempla al remolque dentro de su Título Segundo relativo a los servicios portuarios (Artículos 56-64), es decir, el remolque es un servicio portuario que se prestará en las aguas de los puertos por personas físicas o morales que cuenten con el permiso correspondiente otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o que hayan celebrado el contrato con el administrador portuario. Generalmente las

¹⁷² Beltrán Montiel, Luis. Op. Cit. Pág. 357.

¹⁷³ Id.

Administraciones Portuarias Integrales son las encargadas de prestar este servicio; no se requerirá autorización de la Capitanía de Puerto para la realización de las maniobras; la Dirección General de Marina Mercante determinará los lugares en que sea obligatorio el remolque, ya que hay puertos que por sus características de geografía marina son de difícil acceso para aquellos que desconocen el relieve marino; será obligatorio llevar a bordo del remolcador equipo contra incendio y salvamento, contar con un lugar de fondeo en caso de no estar en servicio pero siempre con un vigilante a bordo para que atienda cualquier llamado; el servicio será celebrado entre prestador y usuario mediante un contrato mercantil pactando la contraprestación del servicio.

El servicio de remolque se plasma en un contrato, regulado en los Artículos 148-151 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que únicamente contempla al remolque transporte (Artículo 148) pues no considera al servicio de maniobra ni de asistencia. Como se aprecia, la regulación de este servicio es muy pobre comparándola con otros países marítimos como Argentina, en donde existen diversas teorías de responsabilidad entre remolcador y remolcado, responsabilidad frente a terceros y causas de exoneración de responsabilidad, dejando enormes lagunas que no resuelven las situaciones que se presentan cotidianamente durante la prestación del servicio en cuestión.

Desde un particular punto de vista, considero al remolque como una contratación doble pues se trata de servicios (personas) y al mismo tiempo de un fletamento de la embarcación (remolcador) en donde se requiere del conocimiento y habilidades del capitán y tripulación del remolcador, a fin de que auxilien o asesoren al contratante para que mediante la tracción ejercida por el remolcador hacia la embarcación que se trate puedan efectuarse movimientos y/o sea transportada al lugar designado, a cambio de una contraprestación previamente acordada.

Servicio de Maniobras

El Reglamento de la Ley de Puertos, en sus Artículos 79 y 80, considera como servicios portuarios a las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo. Asimismo, determina que serán prestados por sociedades

mercantiles autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La carga consiste en tomar la mercancía del muelle al costado del barco, elevarla con la grúa y colocarla sobre la cubierta; la estiba consiste en tomar las mercancías sobre la cubierta y meterla y acondicionarla en la bodega; en el caso de líquidos o gases líquidos se emplean ductos que se conectan directamente a las bodegas de la embarcación.

La desestiba consiste en la remoción de la mercancía que se encuentra en las bodegas del buque y su colocación en la cubierta del mismo para su posterior descarga; la cual consiste en tomar dicha mercancía y colocarla en el muelle (acarreo).

Los requisitos para obtener el permiso para la prestación de servicios de remolque, lanchaje y maniobras son los establecidos en el Artículo 80 del Reglamento de la Ley de Navegación precisados anteriormente.

Lanchaje

En algunos lugares o ante circunstancias geográficas especiales (canales y estrechos) la carga, descarga, embarque y desembarque debe realizarse mediante lanchas, constituyendo un “sistema de lanchaje”¹⁷⁴.

Considerado un servicio portuario, el Reglamento de la Ley de Puertos lo contempla en los Artículos 68-72, estableciendo que se prestará a embarcaciones para conducir a pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta su costado para abordarlo o regresarlo a tierra (recordemos que en el Capítulo III se mencionó que las autoridades de Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, de la Secretaría de Salud y las aduaneras requieren de este servicio para llegar al crucero, abordarlo, efectuar las inspecciones y posteriormente regresar a tierra firme) y se prestará mediante la celebración de un contrato mercantil.

¹⁷⁴ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Programa de Transporte CEPAL/OEA. *Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina*. ONU. Nueva York. 1969. Pág. 312.

Se permite a las embarcaciones el uso de sus propias lanchas cuando se trate del transporte de tripulación y usuarios distintos de los pilotos de puerto.

Finalmente, analizaremos la excepción al principio de reserva de cabotaje y las controversias que ha causado.

E. Cabotaje con embarcaciones extranjeras (excepción)

Se refiere a aquellas embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y servicios que prestan, la tripulación requiere de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública (Artículo 10, fracción I, inciso e), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

El 5º párrafo del Artículo 40 establece las circunstancias en las que operarán las excepciones al principio de reserva de cabotaje a nacionales:

“En caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público, la Secretaría estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje, de acuerdo con la siguiente prelación:

- I. *Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y*
- II. *Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento.*

Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de siete ocasiones”.

Entonces la duración máxima para operar en aguas nacionales es de veinticuatro meses (permiso original y siete renovaciones de tres meses cada uno); el legislador considero este plazo como suficiente para cumplir el contrato de fletamento que tenga celebrado la embarcación.

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

Con regularidad los usuarios agotan las renovaciones del permiso temporal de navegación antes de pretender abanderar y matricular la embarcación como mexicana, pero al término del tiempo máximo de operación (veinticuatro meses) desean seguir con las renovaciones argumentando que sólo tienen la posesión de la embarcación permisionaria lo que les impide realizar los trámites de abanderamiento, matriculación e inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.

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

Esta es una medida de seguridad que tiene por objeto evitar que el naviero efectúe el empleo continuo de embarcaciones extranjeras para operar en aguas nacionales, lo que constituye una gran pérdida económica para los navieros mexicanos.

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

Este párrafo es muy importante ya que recoge la segunda excepción a la reserva de cabotaje que consiste en el reconocimiento de “extraordinaria especialización” de una embarcación por la autoridad, calidad que exime el trámite de obtener un permiso temporal de navegación y, en su caso, de la obligación de abanderarla, matricularla e inscribirla en el Registro Público Marítimo Nacional.

Para reconocer esa calidad se efectúa un procedimiento muy particular que aún no está completamente regulado por la normatividad vigente, sin embargo, se lleva a cabo con fundamento en el Artículo 79 del Reglamento de la Ley de Navegación.

En la cotidianidad observamos que dicho reconocimiento es empleado por los particulares como recurso, ante la limitante de no obtener más renovaciones del permiso temporal de navegación y continuar operando en el país sin acatar la obligación de matricular y abanderar como mexicana la embarcación extranjera; pero este reconocimiento es la conclusión de un estudio y análisis minucioso a determinada embarcación que debe cumplir con ciertos estándares internacionales, ya que, de lo contrario, la conclusión de la autoridad será calificarla como una embarcación ordinaria.

Las embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización (Artículo 10, fracción I, inciso e), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos) son aquellas que por su tecnología y por los servicios que prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidas por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marino petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.

En la práctica, el procedimiento a seguir es el siguiente: una vez que se recibe la solicitud de calificación de extraordinaria especialización en las oficinas de Ventanilla Única de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, corresponde a la Dirección General de Marina Mercante revisar y analizar la documentación e imágenes anexas mediante las cuales se detallan las características que particularizan la embarcación a calificar. Intervienen conjuntamente en este análisis los Departamentos de Matrículas y Permisos, Registro Público Marítimo Nacional y Seguridad en la Navegación; si falta documentación al respecto o la autoridad necesita más anexos entonces se requiere al particular mediante oficio de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, para que en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a que surta efectos la notificación del mencionado oficio desahogue el requerimiento; en caso de omisión, se cancelará el trámite y se pondrá a disposición del usuario su documentación en Ventanilla Única.

Ya que se tiene la documentación completa procede citar al interesado y se invita a la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte (CAMEITRAN) a una reunión de trabajo que se celebra en las oficinas de la Dirección General de Marina Mercante, a fin de que el particular exponga las particularidades de la embarcación que pretende se califique y asimismo acredite la extraordinaria especialización; con motivo de esta reunión se levanta un acta con las

opiniones de la Cámara y del personal de Marina Mercante y se comunica al usuario que en el término de diez días hábiles contados a partir de esa fecha de reunión, mediante oficio se hará de su conocimiento la resolución de su trámite.

En dicho término la autoridad marítima se allega de información de registros marítimos regionales (Latinoamérica y Europa Occidental) y de Organizaciones Marítimas Internacionales relativa a embarcaciones similares a la que se pretende reconocer con el objeto de que se determine si cumple con las características de que su tripulación requiere de un entrenamiento especializado o que sus características técnicas no son susceptibles de ser sustituidas por otros de tecnología convencional; criterio que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, constituyéndose como la única autoridad administrativa que puede calificar y reconocer o no la extraordinaria especialización en buques mercantes. Su determinación no es una resolución definitiva o inapelable pues al ser un acto administrativo puede ser combatido mediante el recurso de revisión, juicio de nulidad y juicio de amparo.

A continuación citaremos las excepciones a la reserva de cabotaje por las siguientes naciones:

Argentina: “se autoriza al Poder para otorgar premisos a buques de bandera extranjera a los efectos de realizar tráfico de cabotaje cuando:

- a) Por circunstancias excepcionales que por situación de emergencia no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera.*
- b) Cuando también por circunstancias de excepción no fuese posible cumplir con un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente”¹⁷⁵.*

¹⁷⁵ Beltrán Montiel, Luis. Op. Cit. Págs. 482 y 483.

España: *“excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para contratar y emplear buques mercantes extranjeros. El gobierno podrá reservar total o parcialmente ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales”*¹⁷⁶.

Como se observa, las excepciones operan ante circunstancias emergentes sin que se contemple la hipótesis de otorgar permisos a extranjeros con embarcaciones extranjeras protegiendo así a los navieros y economía nacionales, caso que no ocurre en México aun cuando pretende o intenta dar preferencia a los navieros y tripulaciones mexicanos.

Este Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos fue considerado inconstitucional, sin razón, a partir de tres momentos:

- El 1º de junio de 2006, fecha en que mediante Decreto se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación y Comercio Marítimos,
- La fecha de entrega al usuario de la séptima y última renovación del correspondiente permiso temporal de navegación, y
- La fecha de notificación del oficio que contiene la resolución de la autoridad marítima mediante el cual no se reconoce la calidad de extraordinaria especialización de la embarcación que se trate, y se reitera al particular el deber de matricularla y abanderarla como mexicana para continuar su permanencia en el país.

Derivado de lo anterior diversos juicios de amparo fueron promovidos en su momento, algunos ya fueron resueltos por la autoridad correspondiente (Jueces de Distrito en Materia Administrativa del D.F., Tribunales Colegiados en Materia Administrativa del Primer Circuito y la Suprema Corte de Justicia de

¹⁷⁶ Rodríguez Belarde, Bernabé. Op. Cit. Pág. 75.

la Nación), otros se encuentran en espera de resolución. Los criterios de resolución considerados son muy similares. A continuación se enlistan algunos de estos juicios¹⁷⁷:

- 781/2006 PEMEX PETROQUÍMICA

Radicado en el Juzgado Séptimo de Distrito en materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la discusión, aprobación, sanción, expedición y ejecución de los Artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio del 2006.

Estado: el 20 de abril de 2009 el Octavo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito dicta sentencia en la que sobresee y se reserva la jurisdicción correspondiente a la Suprema Corte de Justicia de la Nación respecto de la constitucionalidad y/o inconstitucionalidad de los Artículos 40 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Actualmente se encuentra pendiente de resolver.

- 803/2006 PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN

Radicado en el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la discusión, aprobación, sanción, expedición y ejecución de los Artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio del 2006.

Estado: el 6 de febrero de 2008 la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación dicta sentencia en la que la justicia de la Nación no ampara ni protege a PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN en contra de los Artículos 40 y 41 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006.

- 1118/2006 PEMEX GAS Y PETROQUÍMICA BÁSICA (acumulado con el 980/2008 remitido por el Juzgado Decimo Sexto de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.)

Radicado en el Juzgado Segundo Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la discusión, sanción, aprobación, expedición y ejecución de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006.

Estado: el 9 de abril de 2007 se emite acuerdo mediante el cual se declara que la sentencia dictada el 14 de marzo de 2007 que sobresee ha causado ejecutoria.

¹⁷⁷ Información proporcionada por la Lic. Adriana Beatriz González Jiménez, encargada de la jefatura del Departamento de Asuntos Contenciosos de la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- 784/2006 PEMEX GAS Y PETROQUÍMICA BÁSICA

Radicado en el Juzgado Décimo Sexto de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la ejecución de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006.

Estado: el 8 de octubre de 2008 se dicta sentencia por el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito en la que confirma el sobreseimiento referente a los actos reclamados en la aprobación, discusión y publicación del Decreto por el que se expide la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en específico de sus Artículos 11, fracción II, 40, 41 y 42.

- 808/2006 PEMEX REFINACIÓN Y PETRÓLEOS MEXICANOS

Radicado en el Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la discusión, aprobación, sanción, expedición y ejecución de los Artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio del 2006.

Estado: el 25 de febrero de 2009 la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación emite sentencia en la que la justicia de la Unión no ampara ni protege a PETRÓLEOS MEXICANOS Y PEMEX REFINACIÓN, en contra de los Artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el primero de junio de 2006.

- 979/2006 CONSTRUCTORA SUBACUÁTICA DIAVAZ, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Tercero de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: la aplicación del Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que se solicitó la renovación de permisos temporales sin abanderar como mexicana la embarcación extranjera que tiene en posesión para continuar con su actividad.

Estado: el 5 de septiembre de 2007 la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación dicta sentencia mediante la cual la justicia de la Unión no ampara ni protege a Constructora Subacuática Diavaz, S.A. de C.V.

- 1296/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto a la embarcación denominada "Mineral Tide" derivada del oficio 7.2.419.160/2008 de fecha 19 de mayo de 2008, signado por el Director General de Marina Mercante.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que impide a la naviera mexicana el obtener tantas renovaciones del permiso que

se le otorgó como sean necesarias para el cumplimiento de los contratos de Pemex Exploración y Producción.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la imposición a la quejosa para que abandere como mexicana la embarcación ("Mineral Tide") que sólo tiene en legal posesión.

Estado: el 10 de diciembre de 2008 se dicta sentencia en la que su único punto resolutivo sobresee. Actualmente se encuentra pendiente de resolver el Recurso de Revisión por el Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

- 1444/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
Radicado en el Juzgado Decimo Sexto de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto de la embarcación denominada "Magic Tide II" que la quejosa tiene en posesión, aplicación derivada del oficio 7.2.419.191/2008 de fecha 24 de junio de 2008.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que impide a la naviera mexicana el obtener tantas renovaciones del permiso que se le otorgó como sean necesarias para el cumplimiento de los contratos directa o indirectamente con y para Pemex Exploración y Producción.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la imposición hacia la quejosa para que abandere como mexicana la embarcación ("Magic Tide II"), que sólo tiene en legal posesión.

Estado: mediante acuerdo de fecha 30 de octubre de 2008 se tiene por desistido al quejoso de la demanda de amparo. El 26 de noviembre de 2008 causó ejecutoria la sentencia de 3 de noviembre de 2008 en la que su único resolutive señala el sobreseimiento del presente juicio.

- 1777/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
Radicado en el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto de la embarcación denominada "Michele Tide" que la quejosa tiene en posesión, aplicación derivada del oficio 7.2.419.463/2008 de fecha 11 de septiembre de 2008.

El Artículo 40 por la imposición a la quejosa para abanderar como mexicana a la embarcación denominada "Michele Tide" que sólo tiene en legal posesión.

El Artículo 40 que impide a la quejosa obtener tantas renovaciones del permiso otorgado como sean necesarias para el cumplimiento de los contratos con Pemex Exploración y Producción.

Estado: el 11 de diciembre de 2008 se dicta sentencia en la que sobresee. Actualmente se encuentra pendiente de resolver el Recurso de Revisión por el Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

- 727/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Séptimo de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación derivada del oficio 7.2.419.054/2008 de fecha 15 de febrero de 2008.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que impide a la quejosa el poder obtener tantas renovaciones del permiso que se le otorgó como sean necesarias para el cumplimiento de contratos con y para Pemex Exploración y Producción.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la imposición a la quejosa para que abandere como mexicana la embarcación "El Zorro Grande II" que sólo tiene la legal posesión.

Estado: el 8 de diciembre de 2008 se dicta sentencia en la que sobresee. Actualmente se encuentra pendiente de resolver el Recurso de Revisión por el Decimosegundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa en el Primer Circuito.

- 1311/2008 OCEAN MEXICANA, S.A.D E C.V.

Radicado en el Juzgado Decimo Cuarto de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto a la embarcación denominada "FAR SCOTIA" que la quejosa tiene en posesión, aplicación derivada del oficio 7.2.419.178/2008 de fecha 2 de junio de 2008.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que impide a la quejosa el obtener tantas renovaciones del permiso que se le otorgó como sean necesarias para el cumplimiento de los contratos de Pemex Exploración y Producción.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la imposición a la quejosa para que abandere como mexicana la embarcación ("FAR SCOTIA") que sólo tiene en legal posesión.

Estado: el 12 de enero de 2009 se dicta sentencia en la que sobresee, no se interpone recurso de revisión en el término establecido por el Artículo 86 de la Ley de Amparo y ha causado ejecutoria.

- 1836/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto a la embarcación denominada “Magnum Tide” derivado del oficio 7.2.419.707/2008 de fecha 24 de junio de 2008.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos toda vez que impide a la quejosa el obtener tantas renovaciones del permiso que se le otorgó como sean necesarias para el cumplimiento de los contratos de Pemex Exploración y Producción.

El Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la imposición a la quejosa para que abandere como mexicana la embarcación “Magnum Tide” que sólo tiene en legal posesión.

Estado: Pendiente de resolver.

- 1842/2008 TIDEWATER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Tercero de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto reclamado: el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos por su primer acto de aplicación respecto a la embarcación denominada ““Magic Tide II” derivado del oficio 7.2.419.755/2008, de 24 de junio de 2008.

Estado: Pendiente de resolver.

- 1943/2008 OCEAN MEXICANA, S.A. DE C.V.

Radicado en el Juzgado Decimo Cuarto de Distrito en Materia Administrativa en el D.F.

Acto Reclamado: el desconocimiento de la calidad de “embarcación de extraordinaria especialización” respecto de la embarcación “Far Scotia” que la quejosa tiene en legítima posesión y con la que actualmente presta sus servicios de manera exclusiva a Pemex Exploración y Producción a través de Oceanografía, S.A. de C.V.

Las consecuencias lógico-jurídicas que se deriven de los anteriores actos reclamados, mismos que pueden consistir, en el impedimento para que la quejosa continúe prestando el servicio de transporte, acondicionamiento y recuperación de fluidos durante la perforación, terminación y reparación con apoyo de un barco procesador a Pemex Exploración y Producción; así como el impedimento para que la impetrante de garantías solicite las renovaciones necesarias ante la Dirección General de Marina Mercante del permiso vigente que detenta para dar cumplimiento a las obligaciones contraídas con Oceanografía S. A. de C.V. y Pemex Exploración y Producción.

Estado: Pendiente de resolver.

Criterios

En los juicios número 803/2006, 808/2006 y 979/2006, los criterios aplicados por las distintas autoridades judiciales para determinar la negación del amparo a los quejosos son similares y consisten en:

Ponente: Ministro Mariano Azuela Güitrón. Amparo en Revisión 414/2007.

“(…) tanto las personas morales oficiales como las personas físicas y las personas morales privadas están obligadas a observar, para efectos de la contratación de los servicios de cabotaje, las restricciones que en ellos se prevén. (Pág. 29).

Los artículos que se impugnan no contravienen a un precepto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (Pág. 40).

(…) no se trata de un monopolio, pues no se otorga a favor de personas determinadas ni tiene el alcance de perjudicar al público en general o a cierta clase social, al establecer criterios de prelación para el otorgamiento de permisos temporales para la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, y si se restringe la participación de empresas extranjeras, ello se justifica en tanto atiende a factores de protección a la industria mexicana que no se encuentra en plano de competencia económica con las navieras extranjeras”. (Pág. 73).

Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito R.A. 127/2007 en relación con el R.A. 414/2007.

“(…) resulta inadmisibile que la celebración de un contrato de prestación de servicios de cabotaje puede liberar a las navieras de cumplir con obligaciones previstas en la ley aplicable”. (Pág. 43).

Ponente: Ministro José Ramón Cossío Díaz. Amparo en Revisión 488/2007.

“La distinción introducida por el legislador en el Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos obedece a una finalidad objetiva y constitucionalmente válida como se desprende de la exposición de motivos. (Págs. 20-21).

La medida establecida es eficaz (...) pues al imponer restricciones a la utilización de embarcaciones de bandera extranjera, a fin de otorgar a los nacionales condiciones equitativas y posibilidades de competir en el mercado, incentivando de esta forma el abanderamiento nacional de las embarcaciones cuando vayan a permanecer por más de dos años en aguas nacionales. (Pág. 28).

(...) con tal restricción no se impide a la quejosa desarrollar la actividad o el trabajo que desee, únicamente se establecen requisitos y condiciones para la realización de la actividad. (Pág. 33).

(...) las embarcaciones extranjeras tienen la posibilidad de continuar en aguas nacionales, siempre y cuando cambien su bandera por la nacional (...). (Pág. 46).

De las anteriores circunstancias, apreciamos que la marina mercante nacional no ofrece unidades modernas en tecnología, sobre todo en la materia de hidrocarburos, por lo que es evidente la necesidad de contratar en el mercado extranjero a embarcaciones que puedan prestar esos servicios, lo que origina una fuga de divisas.

El comportamiento de los propietarios y navieras extranjeras es prestar servicios en el país mediante permisos de navegación temporales pero al término de las renovaciones optan por iniciar el juicio de amparo señalando la inconstitucionalidad del Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su primer acto de aplicación consistente en la séptima y última renovación de dicho permiso. Ante esta situación los Jueces y Magistrados han sobreseído el mayor número de los juicios, argumentando que el primer acto de aplicación no lo constituye la séptima renovación sino el permiso temporal de navegación original y que los particulares al no interponer la demanda en el tiempo establecido por el Artículo 21 de la Ley de Amparo (quince días contados desde el día siguiente al en que surtió efectos la notificación del oficio que contiene el otorgamiento del permiso temporal de navegación y que en su apartado de CONDICIONES se comunica al interesado que únicamente podrá

renovarse ese permiso hasta por siete ocasiones siempre que cumpla con los requisitos y en caso de permanecer por más tiempo en aguas nacionales deberá abanderarla como mexicana), ha fenecido la oportunidad procesal para impugnar ese acto en virtud de tener pleno conocimiento y aceptación de las condiciones y obligaciones del permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esa renuencia a cumplir con la obligación de abanderar a la embarcación como mexicana, interpretamos que se debe a que su bandera les otorga mayores beneficios que nuestro país por lo que sería imprescindible analizar y estudiar qué beneficios existen en otros registros y no así en México, y dependiendo de ello determinar si resulta viable aplicar beneficios que no se contemplan actualmente.

Otra característica muy importante es que PEMEX tiene una participación, directa o indirecta, en dichas controversias toda vez que por la actividad que realiza y ante la necesidad de embarcaciones que no existen en México se obliga a contratar extranjeras. Luego entonces la constante de contratar embarcaciones muy especializadas la lleva a adquirir en calidad de propietario una o dos unidades de esas características, abanderándolas como mexicanas y realizando por sí mismo el servicio que requiere sin que exista un concepto de contratación y pago de servicios a embarcaciones extranjeras.

Si bien es cierto que el costo de una embarcación de cualquier tipo es muy elevado acrecentándose según el equipo y tecnología de la misma, pero PEMEX puede adquirir estas embarcaciones celebrando contratos de crédito con instituciones bancarias mediante la figura de hipoteca marítima de la embarcación a adquirir y garantizando su pago a través de los contratos de servicios para PEMEX y sus ramas; y otras empresas del ramo que evidentemente requieren de los mismos servicios; así se evitaría la fuga de divisas y PEMEX no tendría mayor gasto puesto que subsanaría la deficiencia de equipo marítimo especializado.

Es importante precisar que el segundo párrafo del Artículo 4º de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que exceptúa a los artefactos navales de extraordinaria especialización de la regulación aplicable a las embarcaciones de extraordinaria especialización. Curiosamente en uno de los casos la Dirección General de Marina Mercante otorgó el permiso temporal de navegación a un artefacto naval tratándolo como embarcación, al término de las renovaciones el particular solicitó el reconocimiento de extraordinaria especialización, posteriormente promovió juicio de amparo. Sin embargo, en una etapa de análisis la autoridad se percató que se trata de un artefacto naval y no así de una embarcación por lo que en ningún momento debió de obligársele a abanderar como mexicano; es así como se aprecian los errores de la autoridad y la falta de personal capacitado en la actividad marítima.

Desde un particular punto de vista, el Artículo 40 no es inconstitucional pero tampoco es adecuado a la realidad que enfrenta la marina mercante nacional porque en ningún momento protege a los navieros mexicanos que permanentemente se encuentran en condiciones que no les permiten competir con extranjeros, dejándolos en desventaja para obtener provecho de importantes contratos como los de PEMEX. Por lo que no debe de contemplar la hipótesis de navieros extranjeros con embarcaciones extranjeras.

Se observa que las navieras nacionales que contratan a embarcaciones extranjeras son partícipes de la vulnerabilidad al principio de reserva de cabotaje, ya que los propietarios de esas embarcaciones especializadas en ciertos trabajos y que no hay en el país son las matrices de las mexicanas, es decir, por ejemplo Tidewater de México, S.A. de C.V. celebra contratos de perforación y extracción de hidrocarburos con PEMEX empleando embarcaciones extranjeras que cumplen con las características y que son propiedad de TIDEWATER Inc., que opera como naviera estadounidense en la Ciudad y Puerto de Nueva York; luego entonces las navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras son las únicas beneficiadas con el tráfico de cabotaje y la autoridad no ha tomado las medidas pertinentes para evitar estas conductas evasivas de la ley y nocivas para el sector marítimo mercante y la economía nacional.

Considero que la excepción a la reserva de cabotaje debe operar únicamente en circunstancias que impliquen la falta de embarcaciones para el transporte de artículos de primera necesidad y de pasajeros, por lo demás es importante promover una cultura de adquisición de nuevas y modernas embarcaciones mediante los instrumentos de crédito.

La economía marítima es muy importante y necesita de la inversión para arrojar beneficios que mucha falta hacen en este tiempo de crisis que vive nuestro país y que ha olvidado que cuenta con un recurso muypreciado: el mar.

CONCLUSIONES

Después del análisis de la situación que enfrentan tanto la navegación como la marina mercante mexicana, que reflejan la notable deficiencia que existe en el ámbito del transporte marítimo comercial, es necesario llevar a cabo acciones estudiadas y bajo la asesoría de expertos en la materia para obtener resultados positivos que modifiquen el panorama actual.

Para lograr este cambio es importante iniciar por las autoridades marítimas (centrales y locales) realizando:

1. Una revisión de funcionarios públicos de mandos altos y medios, personal de confianza y administrativo en todas las áreas de la Dirección General de Marina Mercante, con especial atención en la Dirección de Navegación, Dirección de Señalamiento Marítimo y Equipamiento, Dirección de Seguridad Marítima, Dirección de Registro y Programas, Dirección de Planeación, Administración y Sistemas de Información Marítima y la Dirección General Adjunta, que no cuenten con el perfil, conocimientos y experiencia necesarios para desempeñar el cargo que ostentan.
2. Crear una contraloría conformada por “gente de mar” (marinos, navieras y agentes navieros) independiente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuya función principal consista en:
 - A) La vigilancia permanente del empleo de los recursos financieros, a fin de evitar el gasto excesivo por parte de funcionarios;
 - B) La vigilancia del desempeño de empleados para erradicar a los denominados “aviadores” y/o “comisionados” que forman parte de la nómina pero sin presentarse a laborar; y
 - C) La atención transparente de los trámites que realiza la Dirección General de Marina Mercante, con apego a derecho, para evitar la corrupción y soborno de empleados y autoridades.

De manera que mediante la emisión de un dictamen derivado de las quejas de usuarios y empleados adscritos a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, Dirección General de Fomento Portuario, Dirección General de Puertos y Administraciones Portuarias Integrales, en caso de detectarse irregularidades, dicho dictamen será remitido a la Secretaría de la Función Pública a fin de que se determinen y apliquen las sanciones correspondientes.

3. Capacitar y actualizar permanentemente al personal de la Dirección General de Marina Mercante, especialmente del adscrito a la Ventanilla Única de Capitanías de Puerto y de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, en temas de derecho marítimo y administrativo, economía marítima, ingeniería naval, programas de cómputo, contaminación ambiental, protección civil e idiomas distintos al español, empleando al personal del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) para su instrucción, toda vez que es el encargado de la capacitación del personal de la marina mercante.
4. Realizar una revisión y certificación del personal adscrito al Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) para determinar si cumplen con los conocimientos y experiencia suficientes para la docencia, a fin de mejorar la calidad educativa.
5. Establecer un diálogo permanente entre la Comisión de Marina Mercante de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, con la finalidad de:
 - A) Unificar la normatividad aplicable en la materia.
 - B) Modificar el cuarto párrafo del Artículo 44 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para que en lo relativo a trámites de permisos para la prestación de servicios de turismo náutico, servicios portuarios y de navegación, no opere la afirmativa ficta, por el riesgo que puede

representar operar embarcaciones sin una revisión y aprobación previa de los inspectores y autoridades correspondientes. Asimismo, incluir en dicho artículo la hipótesis de que la autoridad pueda negar el permiso para la prestación de servicios de turismo náutico cuando exista un exceso de unidades en el área a operar, por el riesgo que representa.

- C) Cambiar los plazos establecidos en la atención de trámites ampliándolos para optimizar su estudio y, con ello, la autoridad pueda emitir una respuesta adecuada de conformidad con los resultados obtenidos de los análisis técnico, jurídico y administrativo que practique.
- D) Modificar la excepción a la reserva de navegación de cabotaje, prevista en el párrafo décimo del Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, acotando la figura de extraordinaria especialización, por la circunstancia de la insuficiencia de embarcaciones mexicanas para transportar y abastecer artículos de primera necesidad.
- E) Incluir en el Artículo 6º de la Ley de Inversión Extranjera (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993) el tráfico de cabotaje dentro de las actividades económicas reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.
- F) Dar debido cumplimiento al Decreto mediante el cual se expide la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006), que establece en su Artículo octavo transitorio el deber de publicar el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos correspondiente. Asimismo, incluir el procedimiento de análisis para determinar y, en su caso, reconocer la extraordinaria especialización señalando el término de la misma, toda vez que esta calidad no es permanente ante el avance de la ciencia y la tecnología.
- G) Establecer incentivos para que los buques nacionales que efectúen navegación de cabotaje gocen de mayores beneficios, haciendo atractiva la posibilidad de que los navieros, armadores y propietarios extranjeros abanderen sus embarcaciones y artefactos navales como

mexicanos, como el otorgamiento de sitio especial de atraque en puertos y la implementación de una Política Pública de Cabotaje, a fin de agilizar los trámites de entrada, salida, permiso de descarga, embarque, mantenimiento, avituallamiento, etcétera.

H) Incluir en la normatividad aplicable (Reglamento de Turismo Náutico y Reglamento Interior de la Comisión Nacional del Agua) la actividad de turismo náutico en las presas estableciendo obligaciones para los usuarios, vigilancia y delimitando la jurisdicción en estos cuerpos de agua tanto de la autoridad correspondiente a la Comisión Nacional del Agua, la Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo y la Dirección General de Marina Mercante. a través de las Capitanías de Puerto y/o Delegados de las marinas más cercanas a la presa de que se trate, pues aun cuando el Artículo 128 del Reglamento de la Ley de Navegación contempla la vigilancia y resguardo de personas y bienes en presas, éstas no se encuentran administradas por alguna Administración Portuaria Integral ni forman parte de los recintos portuarios, por lo que dicha navegación carece de regulación.

6 Concientizar a los actores de la actividad marítima comercial que la participación de buques extranjeros en los tráficos nacionales debe ser complementaria y no predominante, como en la actualidad ocurre.

7 La industria de cruceros en México no debe limitarse sólo a la recepción de éstos, es preciso que aproveche el potencial turístico que posee para convertirse también en un emisor de cruceros turísticos mediante:

A) El desarrollo de una adecuada infraestructura y servicios portuarios en aquellos puertos que actualmente sólo reciben buques mercantes, para que también reciban cruceros.

B) La construcción de dos o más posiciones de atraque para cruceros mayores y la recepción simultánea en puertos que tienen gran afluencia de dichas embarcaciones existiendo la posibilidad de convertirse en puntos de conexión para transportes por tierra y aire, lo que sería más atractivo para los futuros turistas por su accesibilidad.

- C) La intervención de la Dirección General de Turismo Náutico y Deportivo en la promoción de las facilidades a los prestadores de servicios de cruceros turísticos.
 - D) Por su parte, el Fondo Nacional de Turismo debe fomentar el turismo náutico mediante el desarrollo de productos turísticos, diversificando la oferta de servicios en el país; elaborando estudios y proyectos para identificar qué servicios pueden ofertarse, los beneficios obtenidos y posteriormente efectuar inversiones; ejecutar obras de infraestructura para actividades de turismo náutico; en su caso, adquirir, fletar y administrar cruceros, lo que representaría un ingreso (recordemos que no sólo se oferta la estancia de los pasajeros en el crucero, sino que implica ventas dentro del mismo, tales como bebidas, licores, alimentos, servicio de lavandería, estética, servicios médicos y de guardería, que representan ingresos muy importantes).
9. Si bien es cierto que el turismo constituye una actividad comercial muy importante para la economía nacional, ésta puede considerarse la principal causa de degradación de los litorales por lo que es necesaria la existencia de adecuados programas de desarrollo para evitar la destrucción de lugares de alimentación y reproducción de especies marinas incluyendo la reducción significativa de lugares de anidación de las tortugas. Por otra parte, la falta de tratamiento de las aguas de desecho que son vertidas al mar provoca enfermedades gastrointestinales y epidérmicas a los bañistas, además de alterar los organismos y especies marinas por la contaminación que se genera. Por lo anterior, es necesaria la capacitación del personal de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente para que en caso de siniestros y emergencias de contaminación en aguas, pueda llevar a cabo las acciones pertinentes para realizar investigaciones y emitir dictámenes, controlar el siniestro, proteger a las especies marinas en peligro y establecer los mecanismos de limpieza para contrarrestar los efectos nocivos.

10. Por lo que respecta a la flota marítima mercante es necesario:

- A) La modernización de la flota a través de la adquisición de nuevas unidades mediante el financiamiento de instituciones crediticias mediante la figura de la hipoteca marítima.
- B) Implementar la institución denominada Montepío Marítimo, que en algunos países funciona de manera similar a lo que conocemos como Monte de Piedad, toda vez que hace posible la celebración de contratos de prenda sobre buques, artefactos navales y maquinaria de industria marítima (carga, descarga), otorgando préstamos de dinero a propietarios, armadores y navieros para mejorar su actividad comercial, y las ganancias obtenidas se destinan a un fondo de ayuda a la Marina Mercante, que en este caso sería el Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante, para que a su vez éste otorgue préstamos a armadores mexicanos para la construcción de buques; a navieros para la adquisición de embarcaciones; financiar reparaciones o modernizaciones de buques para mejorar la capacidad y eficiencia de la flota mercante; promover investigaciones en diversas áreas del mar y sus diferentes actividades; invertir y desarrollar las industrias naval y pesquera, además de crear y actualizar bibliotecas especializadas en el tema.

11. Promover una mayor participación y colaboración por parte de Petróleos Mexicanos para que celebre contratos de fletamento y prestación de servicios con navieras mexicanas que adquieran embarcaciones aptas para la perforación, transporte de hidrocarburos y servicios relativos a la actividad químico-petrolera, con el objeto de evitar la fuga de divisas.

12. En el sector de la navegación marítima encontramos que la industria pesquera también presenta serios problemas por la falta de inversión y equipamiento en embarcaciones, prestaciones para los pescadores y su familia, el desinterés del gobierno y de la misma población, por lo que es fundamental promover un cambio estratégico para generar una mayor producción con la creación de instrumentos jurídicos que permitan

intensificar la industria, sobre todo por la necesidad de diversificar y mejorar nuestra economía en crisis, crear nuevas fuentes de trabajo, aprovechar el extenso litoral marítimo que poseemos, efectuar un cambio en los hábitos alimenticios de la sociedad mexicana fomentando una mayor producción y consumo interno de los productos del mar.

13. Como puede advertirse, son muchas las acciones que deben ejecutarse para mejorar la situación que actualmente enfrenta nuestra marina mercante. El mar, lejos de ser una inversión dudosa, ofrece una gran variedad de actividades que arrojarían múltiples beneficios al país. No debe continuar pasando inadvertido este recurso del cual goza México y que lamentablemente no explota ni atiende en ningún aspecto. Necesitamos de más profesionistas e investigadores en el tema porque además de abandonar la actividad marítima comercial, actualmente también existe un abandono en cuanto a su estudio, investigación y cuidado, pues son muy pocas las Universidades e Instituciones Educativas que incluyen en su plan de estudios asignaturas de derecho marítimo, economía marítima, solución de controversias marítimas (arbitraje marítimo), seguro marítimo, manejo de costas y mares, manejo de ecosistemas costeros, ecología y pesquerías, entre otras. Finalmente, cabe mencionar que es fundamental la conjunción de las ciencias químico-biológicas con las sociales (administración, economía, derecho, política, antropología, sociología, etcétera), para la mejor comprensión y aprovechamiento del mar.

BIBLIOGRAFÍA

1. Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 14ª Edición. Porrúa. México. 1999.
2. Aguayo Quezada, Sergio, et. al. El Almanaque Mexicano. Grijalbo. México. 2000.
3. Amich Bert, Julián. Diccionario Marítimo. Juventud. Barcelona. España. 1998.
4. Antón Clavé, Salvador (Coordinador). Planificación Territorial del Turismo. Uoc. Barcelona. España. 2005.
5. Antonio Zepeda, Jorge. Introducción al Derecho Portuario Mexicano. Administración Portuaria Integral de Tampico. México. 1999.
6. Administración Portuaria Integral de Veracruz. Comunidad Portuaria 2008. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2008.
7. Arcarona Simón, Ramón. Manual de Derecho Administrativo Turístico. Síntesis. Madrid. España. 1999.
8. Athelstan Spilhaus. Enciclopedia Científica II. El Laboratorio Oceánico. Versión en español impreso en Estados Unidos. 1967.
9. Aureoles Martín, Adolfo J. Introducción al Derecho Turístico. Derecho Privado del Turismo. Tecnos. Madrid. España. 2002.
10. Barómetro OMT del Turismo Mundial. Organización Mundial del Turismo. Volumen 3, No. 1. Enero de 2005.
11. Basil W., Bathe. Los Paquebotas: desde las Cruzadas hasta los Cruceros. Aymá. Barcelona. España. 1972.
12. Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. 1ª Edición. Astrea. Buenos Aires. Argentina. 1992.
13. Boullón C., Roberto. Las Actividades Turísticas y Recreativas. 3ª Edición. Trillas. México. 1993.
14. Buendía Azorín, José Daniel, et. al. Turismo y Medio Ambiente. Civitas. Madrid. España. 2001.
15. Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina Mercante. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1988.
16. Castrejón García, Gabino Eduardo. Derecho Administrativo I y II. Cárdenas Editor. México. 2001.
17. Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Porrúa. México. 1999.
18. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Programa de Transporte CEPAL/OEA. Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina. Organización de Naciones Unidas. Nueva York. Estados Unidos. 1969.
19. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Sistema Portuario Nacional. Proceso de Modernización 1995-2000. 1ª Edición. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2000.
20. Daltabuit Godas, Magali. El Turismo Costero de la Ecorregión del Sistema Arrecifal Mesoamericano. Universidad Nacional Autónoma de México. 2006.
21. De Brossard, Maurice. Historia Marítima del Mundo. Traducción de Miguel Ángel Córdoba. Editam libros. Madrid. España. 1974.

22. De la Torre, Francisco. Sistemas de Transportación Turística. 1ª Edición. Trillas. México. 2000.
23. De la Torre, Oscar. El Turismo. Fenómeno Social". Fondo de Cultura Económica. México. 1985.
24. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía. Dirección de Víctor de Santo. 2ª Edición. Universidad editores. Buenos Aires. Argentina. 2000.
25. Echevarría Rivera, Luis Eduardo. El Transporte Marítimo. Enciclopedia sucinta de las ramas del derecho que lo regulan. 2ª Edición. Aranzandi. Pamplona. España. 1983.
26. Enciclopedia de la Segunda Guerra Mundial. Tomo III. Codex. Buenos Aires. Argentina. 1972.
27. Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana. Tomo 2 ACE/ADZ. Espasa-Calpe. Madrid. España. 1990.
28. Enríquez Rosas, José David Transportes y Seguros para el Comercio Internacional, Especial Referencia al Ámbito Marítimo. Porrúa. México. 2002.
29. Estudio efectuado por la Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C. México. 2008.
30. Fernández Fuster, Luis. Introducción a la Teoría y Técnica del Turismo. Hanza. Madrid. España. 1985.
31. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. Escalera Náutica del Mar de Cortés. Secretaría de Turismo. México. 2003.
32. García Benavides, Roberto. Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1988.
33. Getino Tascón, Octavio. Turismo y Desarrollo en América Latina. Limusa. México. 1987.
34. Getino Tascón, Octavio. Turismo: entre el ocio y el negocio. Identidad cultural y desarrollo para América Latina. Ciccus. Buenos Aires. Argentina. 2002.
35. González Rubiera, Sergio Eduardo. Turismo. Beneficio para todos. 1ª Edición. Siglo XXI Editores. México. 2002.
36. Gran Enciclopedia Larousse. Tomo III. Planeta. Barcelona. España. 1980.
37. Guevara Ramos, Rosana. Estudios Multidisciplinarios en Turismo. Volumen 1. Centro de Estudios Superiores en Turismo. Secretaría de Turismo. Red de Investigadores y Centros de Investigación en Turismo. México. 2006.
38. Hill Prados, María Concepción. Los Clubs de Protección e Indemnización en el Campo del Seguro Marítimo. Editor José Ma. Bosch. Barcelona. España. 1992.
39. Historia de las Comunicaciones en México. Publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1996.
40. Historia Universal del Siglo XX al Siglo XXI. Tomo 5. Planeta. España. 2004.
41. Holloway, J.C. El Negocio del Turismo. 1ª Edición. Diana. México. 1997.
42. INAH-CONACULTA. Enciclopedia Gran Historia de México Ilustrada II. Nueva España 1521 a 1750. 1ª Edición. Planeta. México. 2001.
43. INAH-CONACULTA. Enciclopedia Gran Historia de México Ilustrada IV. De la Reforma a la Revolución 1857-1920. 1ª Edición. Planeta. México. 2001.

44. INAH-CONACULTA. Enciclopedia Gran Historia de México Ilustrada Tomo V. El Siglo XX Mexicano. 1ª Edición. Planeta. México. 2001.
45. INEGI "Hidrografía Publicación". México. 2000.
46. Jiménez Martínez, Alfonso de Jesús. Desarrollo Turístico y Sustentabilidad: el caso de México. Universidad del Caribe. Porrúa. Cancún, Quintana Roo. México. 2005.
47. León Gómez, Dania. Introducción al Derecho Turístico. Instituto Politécnico Nacional. México. 2002.
48. Lewis V., Eduard y O'Brien, Robert. Barcos. Colección Científica de Time Life. Versión en español. Offset Multicolor. México. 1980.
49. Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000. CD Interactivo. 5ª Edición Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2001.
50. Manuel Romero, Héctor. Enciclopedia Mexicana del Turismo. Temática Socioeconómica del Turismo. Primera parte. 1ª Edición. Escuela Superior de Turismo. Instituto Politécnico Nacional. Limusa. México. 1986.
51. Manuel Romero, Héctor. Vocabulario y Turismo y Materias Afines. Color. México. 1991.
52. Martín Pérez, Francisco Javier. Curso Práctico de Dirección de Instalaciones Náuticas de Recreo. CIMAR. España. 2003.
53. Martín Rojo, Inmaculada. Dirección y Gestión de Empresas del Sector Turístico. Universidad de Málaga. Pirámide. Madrid. España. 2000.
54. Martínez-Hidalgo y Terán, José María. Capitán de Corbeta. R.N.A. Enciclopedia General del Mar. 4º Volumen. Garriga. Madrid-Barcelona. España. 1957.
55. Martínez Martínez, Magdalena. Cruceros Turísticos en México Tesis para obtener el grado de Licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ingeniería. México. 1987.
56. Martínez Morales, Rafael. Derecho Administrativo. Segundo Curso. Oxford University. México. 1991.
57. Medina Norman, Santamaría Jorge. Turismo de Naturaleza en Cuba. Nomos. La Habana. Cuba. Impreso en Colombia. 2004.
58. Molina E., Sergio. Turismo y Ecología. 5ª Edición. Trillas. México. 1994.
59. Monchón Morcillo, Francisco. Economía y Turismo. McGraw Hill Interamericana. México. 2004.
60. Montaner Montejano, Jordi, et. al. Diccionario de Turismo. Síntesis. España. 1998.
61. Monroy, Rafael y Colín, Hortensia. Turismo Rural, Agroturismo y Ecoturismo. Universidad Autónoma Metropolitana. Centro de Investigaciones Biológicas. Cuernavaca. Morelos. México. 2002.
62. Morfín Herrera, María del Carmen. La Transportación Marítima Mexicana en el Turismo. 1ª Edición. Trillas. México. 1995.
63. Muñoz Machado, Andrés. Logística y Turismo. Diez de Santos Editores. Madrid. España. 2005.
64. Nava Negrete, Alfonso. Derecho Administrativo Mexicano. 2ª Edición. Fondo de Cultura Económica. México. 2001.
65. Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Porrúa. México. 1990.
66. Pineda, Fanny. Diccionario Jurídico Mexicano. Tomo IV. Porrúa. México. 1988.

67. Ponty, Valery. Historia de las Comunicaciones. Transportes Marítimos. Salvat Editores México e Instituto Geográfico de Agostini. Impreso en Madrid. España. 1967.
68. Pulido Begines, Juan Luis. Los Contratos de Remolque Marítimo. J.M. Bosch Editor. Barcelona. España. 1996.
69. Quezada, Isela Carolina. Panorama Turístico de México. Instituto Politécnico Nacional. México. 1991.
70. Ribagorda Serrano, Miguel. Patrimonio Cultural. Thomson. Madrid. España. 2002.
71. Rodríguez Velarde, Bernabé. Puertos y Marina Mercante. Textos legales. Boletín Oficial del Estado. Ministerio de la Presidencia. Madrid. España. 1995.
72. San Salvador del Valle, Doistua Roberto. Políticas de Ocio, Cultura, Turismo, Deporte y Recreación. Universidad de Deusto Bilbao. España. 2000.
73. Secretaría de Salud. Manual de Organización del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica. México. 2007.
74. Secretaría de Turismo. Guía para Facilitar el Arribo de Cruceros a Puertos Marítimos en México. México. 2006.
75. Secretaría de Turismo. Análisis del Turismo. México. 2006.
76. Secretaría de Turismo. Publicación trimestral correspondiente al mes de Enero-Marzo de 2008. México.
77. Seller, Otto J. La Navegación Iberoamericana. Traducción del alemán por Axel Navarro Ramil y Merlies Heydel. E.S. Mittler & Sohn GmbH. Herford. Alemania. 1992.
78. Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Segundo Curso. Doctrina, Legislación y Jurisprudencia. Pax México Editorial. México. 2006.
79. Servicio de Administración Tributaria. Manual de Organización Interna de la Administración General de Aduanas. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México. 2005.
80. Solís Guillén, Eduardo. Derecho Oceánico. Porrúa. México. 1987.
81. Subdirección de Medios y Política Comercial de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Puertos de México. Resultados 2000-2006. Julio-Diciembre de 2006. México. 2007.
82. Subsecretaría de Población y de Servicios Migratorios. Manual de Organización del Instituto Nacional de Migración. Publicación de la Secretaría de Gobernación. México. 1994.
83. Trigo Chacón, Manuel. Derecho Internacional Marítimo. La Tercera Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Universidad Nacional de Educación a Distancia. 1ª Edición. Lerko Print. Madrid. España. 1996.
84. Trujillo Bolio, Mario. El Golfo de México en la Centuria Decimonónica. Entornos Geográficos, Formación Portuaria y Configuración Marítima. Cámara de Diputados. CIESAS. Porrúa. México. 2005.

HEMEROGRAFÍA

1. “*Piratas*”. *Revista Muy Interesante*. Edición Especial. Año XXXV. No. 47. México. 2008.
2. *Revista Intermodal. La Revista del Transporte Integrado de México*. 2ª época. No. 22. Marzo-Abril. México. 2008.
3. *Revista Intermodal. La Revista del Transporte Integrado de México*. 2ª época. No. 23. Septiembre-October. México. 2008.
4. “*Secretos de los Navegantes Mayas*”. *Revista México Desconocido*. Número 337. Año XXXII. México, D.F. Julio de 2008.
5. “*Travesía Sagrada Maya*”. *Revista México Desconocido*. Número 365. Año XXXI. México, D.F. 2007.
6. “*12 Playas Solitarias en el Pacífico Mexicano*”. *Revista México Desconocido*. Número 374. Año XXXII. México, D.F. 2007.

ENTREVISTAS

1. Entrevista realizada el 2 de febrero de 2009 a la Doctora en Arqueología Liwy Grazioso, Catedrática de la Escuela Nacional de Antropología e Historia y especialista en Mayas.
2. Entrevista realizada el 3 de agosto de 2009 a la Señora Carlota Palma Rivera de 82 años de edad, empleada doméstica de la familia Müdspacher (1946) de origen alemán refugiada de la Segunda Guerra Mundial.
3. Entrevista realizada en octubre de 2009 a la Licenciada en Derecho Adriana Beatriz González Jiménez, encargada de la Jefatura del Departamento de Asuntos Contenciosos de la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

NORMATIVIDAD

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Ley Aduanera, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995.
3. Ley de Aguas Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de febrero de 1992.
4. Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995.
5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006.

6. Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993.
7. Ley Federal de Derechos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981. Última reforma publicada el 5 de junio de 2009 en el Diario Oficial de la Federación.
8. Ley Federal del Mar, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.
9. Ley Federal de Turismo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1992 y abrogada por la Ley General de Turismo.
10. Ley Federal de Sanidad Animal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de julio de 2007.
11. Ley Federal de Sanidad Vegetal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de enero de 1994.
12. Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004.
13. La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988.
14. Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de julio de 2007.
15. Ley General de Salud, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984.
16. Ley General de Turismo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio de 2009.
17. Ley General de Vida Silvestre, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 2000.
18. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976.
19. Reglamento de la Ley de Navegación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 1998.
20. Reglamento de Turismo Náutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de octubre de 2004.
21. Reglamento Interior de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero de 2003.
22. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2008.
23. Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambientes y Recursos Naturales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero de 2003.
24. Reglamento Interior de la Secretaría de Salud, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 2004.
25. Exposición de Motivos de la Ley de Navegación de 1994. Ley de Navegación. Publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1994.
26. Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Publicación de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados. México. 2006.
27. Política Pública de Cruceros en México, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 agosto de 2004.

28. Carta del Turismo y Código del Turista, adoptados por la Organización Mundial del Turismo en 1985.
29. Convención de Atenas de 2004.
30. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales efectuada en Roma en 1963.
31. Gaceta Número 13 del Senado de la República. 22 de septiembre de 2009. México, D.F.
32. Diario Oficial de la Federación del 26 de agosto de 2004.

PÁGINAS WEB

1. <http://cs.sct.gob.mx/fileadmin/pasado/htm/p-5-pop3.htm>
2. <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2007/index.htm>
3. http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/WTOBarom05_1_sp.pdf
4. http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/WTOBarom05_1_sp.pdf
5. http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_turismo_de_naturaleza
6. http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_turismo_de_salud
7. <http://www.inah.gob.mx/turismocultural>
8. <http://translate.google.com.mx/translate?hl=es&langpair=en|es&u=http://www.eea.europa.eu/themes/water/european-waters/reservoirs-and>
9. <http://www.visitmexico.com/wb/regions>