



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

TESIS

**“EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA O SHORT SEA SHIPPING EN LA
UNIÓN EUROPEA EN LA DÉCADA DE 1990”**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA:

CARIME MARIBEL ZEPEDA TENORIO

ASESOR

DR. ANDRÉS VENTOSA DE CAMPO



CIUDAD UNIVERSITARIA, ENERO DE 2011



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Este trabajo está dedicado a Juanita y Marco Antonio, mis padres. Por todo su esfuerzo, dedicación y coraje, y por habernos inculcado que el respeto, el compromiso, la honestidad y el trabajo siempre rinden frutos. Los amo con todo mi corazón.

A mis hermanos, por toda su confianza y porque siempre tengo algo nuevo que aprender de ellos, a Diana por toda su energía y la pasión con la que se entrega a lo que hace y a Marco Antonio por su serenidad y equilibrio.

A Víctor, primero por haber creído en mi como profesionista y ser un gran maestro, y después, por compartir sueños, ilusiones y ser un gran compañero de vida, haciendo que las virtudes sean mayores que los defectos. Por su paciencia y su tolerancia.

A mis grandes amigas Adriana Cortez, Ariadna García y Catalina Armendáriz, por ser mis hermanas por elección y por todo el tiempo que han estado caminando a mi lado, aprendiendo juntas de los triunfos y fracasos. Siempre dispuestas a escuchar y a darme sus consejos. ¡Amigas no saben cómo valoro el tener personas con sus virtudes presentes en mi vida!.

Al Doctor Andrés Ventosa, por haber tomado el reto junto conmigo de desarrollar este tema y por todo el tiempo que me ha dedicado para su culminación.

A Don Raúl Téllez Villagra, porque sin su apoyo y confianza no podría haber concluido esta investigación.

A mis queridas amigas, Alicia Vera, Sandra Díaz, Gaby Sánchez y Bertha Peñaloza por toda su confianza y por estar todo el tiempo animándome, alentándome y por no dejarme vencer.

A los profesores Leticia Arrollo, Pilar Yáñez, Marco Antonio Lopátegui y Javier Pacheco, por sus comentarios y por haberse tomado el tiempo para revisar este trabajo.

Finalmente, aunque no por ello menos importante, mi más profundo agradecimiento a la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, porque una gran parte de mi formación personal y profesional la he desarrollado en alguna de sus aulas.

Índice

	Pág.
I. La Introducción.	1
1. El transporte y los puertos marítimos.	4
1.1. El transporte marítimo.	4
1.1.1. La conceptualización.	4
1.1.2. La evolución.	22
1.1.3. El transporte marítimo en el ámbito mundial en el siglo XX.	33
1.2. Los puertos marítimos.	41
1.2.1. La conceptualización.	42
1.2.2. La evolución.	43
1.2.3. Los puertos marítimos en el ámbito mundial en el siglo XX.	50
2. El transporte y los puertos marítimos en la Unión Europea.	58
2.1. Los antecedentes históricos y la evolución del transporte marítimo en la Unión Europea.	67
2.2. La política comunitaria en materia de transporte marítimo.	69
2.3. El principio de Libre Prestación de los servicios de cabotaje marítimo en la Unión Europea y las ayudas comunitarias o de Estado para el transporte marítimo.	73
2.4. El movimiento de mercancías a través del cabotaje en la Unión Europea.	82
2.5. Los puertos marítimos en la Unión Europea.	84
2.5.1. Los antecedentes y la normatividad aplicable.	86
2.5.2. La evolución y el desarrollo.	92
3. El Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping en la Unión Europea.	96
3.1. La evolución y el desarrollo en la década de 1990.	102
3.2. Los programas de apoyo para el Transporte Marítimo de Corta Distancia.	107
3.3. Las Autopistas del Mar.	112
II. Las Conclusiones.	117
III. La Bibliografía.	126

I. La Introducción.

El agua cubre la mayor parte de nuestro planeta y es uno de los principales medios de subsistencia para el hombre, ya que de los océanos y mares obtenemos grandes cantidades de los recursos que empleamos para alimentarnos, así como de las materias primas que transformamos para obtener energía; sin embargo, se constituye también como una de las más importantes barreras a las cuales se ha enfrentado el ser humano para desarrollar sus actividades de intercambio comercial. A medida que los primeros pobladores del planeta tierra se las fueron ingeniando para movilizar de un lugar a otro, en un principio a sus propias familias y grupos de personas y posteriormente productos, apareció la necesidad también de sortear los obstáculos que se les presentaban, tales como los cuerpos de agua, surgiendo el transporte marítimo, comenzando con el empleo de pequeñas y primitivas embarcaciones hasta llegar a los grandes buques que alcanzan los lugares más remotos del planeta.

Con el paso del tiempo, la necesidad de contar con las mercancías en el menor tiempo posible y con los mejores costos, ha permitido que las embarcaciones hayan evolucionado hasta alcanzar dimensiones tales que pueden trasladar miles de personas, toneladas de productos y mercancías; además, el empleo de unidades de carga como los contenedores, ha permitido que las operaciones sean mucho más eficientes, ya que se pueden cargar y descargar únicamente los productos que estén destinados para un lugar en particular.

En el caso particular de la Unión Europea, las Naciones que la conforman han buscado desarrollar sus relaciones comerciales bajo condiciones que les permitan el intercambio de bienes y servicios en las mejores condiciones de tiempo y eficiencia, para lo cual uno de los principales obstáculos ha sido el poder sortear barreras naturales, entre las que destacan los Montes Alpinos y el Canal de la Mancha. Fue a través del Tratado de la Comunidad Económica Europea, también denominado Tratado de Roma, 1957, que se comenzaron a establecer las bases para el desarrollo de acciones comunes encaminadas entre otras cosas, a integrar las diversas regiones que conformaban la Comunidad.

Una de las consecuencias de dicha apertura, fue el surgimiento del denominado “Short Sea Shipping” o “Transporte Marítimo de Corta Distancia”, el cual es definido como el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos localizados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa. Este tipo de actividades de transporte son consideradas como una herramienta para descongestionar las carreteras terrestres que conectan los diversos puntos de la Unión Europea.

Dentro de este contexto, la presente investigación tiene como objeto de estudio el origen, desarrollo y evolución del transporte marítimo dentro de la Unión Europea entre los años de 1990 y 1999, particularmente en lo que corresponde al proceso que ha seguido el desarrollo del denominado Transporte Marítimo de Corta Distancia, llamado también Short Sea Shipping.

El haber seleccionado el período de tiempo comprendido entre los años 1990 y 1999, responde a que en el mismo, el marco legal bajo el que se rigen el transporte marítimo al interior de la Unión Europea presentó una serie de modificaciones muy significativas, encaminadas a mejorar la competitividad de este tipo de transporte y las mismas dieron como resultado que cada uno de los países que conforman la Unión hayan realizado adecuaciones a su normatividad interna, con el objeto de dar el debido cumplimiento a la Política Comunitaria de Transporte (PCT).

A través de esta investigación se pretende dar a conocer la importancia que ha representado el transporte marítimo al interior de la Unión Europea en cuanto al movimiento de mercancías y de manera particular el caso del Transporte Marítimo de Corta Distancia. De la misma manera, se buscará establecer la relación que guarda este modo de transporte con el principio de libre prestación de los servicios de cabotaje.

En la Unión Europea, el transporte marítimo ha sido considerado como un eslabón muy importante para el intercambio comercial entre los países que la conforman, y para establecer un marco normativo adecuado se ha desarrollado una serie de ordenamientos jurídicos a través de los cuales se señaló que el transporte marítimo de cabotaje (el que se lleva a cabo entre puertos de un mismo país) debía ser abierto para que el mismo pueda ser llevado a cabo por embarcaciones que pertenezcan a alguno de los Estados Miembros sin que exista distinción alguna entre los nacionales de un país u otro.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia se conforma como parte muy importante dentro de la cadena de distribución, motivo por el cual debe ser complementado con las actividades que se desarrollan en los puertos, los cuales ya no sólo son observados sólo como centros de carga, descarga y transbordo de mercancías, sino que ahora se conciben como grandes “hubs” o centros de distribución que deben estar dotados de la infraestructura necesaria para garantizar la movilidad de los productos que a ellos arriban, ofreciendo las mejores condiciones en la recepción, el manejo y distribución de los mismos. Así mismo, se plantea la necesidad de ampliar sus zonas naturales de influencia, buscando la penetración de mercancías de manera mucho más amplia, abarcando así, mayores mercados.

De esta manera, existe una estrecha relación entre el Transporte Marítimo de Corta Distancia y el desarrollo del sistema portuario europeo, ya que mientras más eficaces sean dichos puertos, éstos incrementarán sus capacidades en el orden de poder atender embarcaciones de mayores dimensiones en el menor tiempo posible; así, como un resultado natural de esta evolución en el transporte y los puertos europeos, surge el concepto de las “autopistas del mar”, que se constituyen corredores a través de los cuales se emplean diversos modos de transporte, incluido el marítimo, para hacer más eficiente la recolección y entrega de mercancías.

Los objetivos que se pretende alcanzar con la presente investigación, los hemos dividido en Objetivos Generales y Objetivos Particulares. El primer objetivo general es la demostración de la trascendencia que ha tenido en la actualidad el Transporte Marítimo de Corta Distancia o “Short Sea Shipping” que comenzó a desarrollarse en la Unión Europea en la Década de 1990.

El segundo objetivo general se refiere al análisis de los orígenes del Transporte Marítimo de Corta Distancia, para conocer su estructura y funcionamiento y el tercer objetivo será evaluar el funcionamiento de los programas que la Unión Europea ha venido aplicando para apoyar y desarrollar de forma más competitiva el transporte marítimo de corta distancia.

Respecto a los objetivos particulares o específicos, en el primero se intenta demostrar el marco conceptual de referencia del transporte y de los puertos marítimos que va a guiar el desarrollo de la investigación, específicamente sobre la definición, conceptualización, clasificación, origen y evolución, tanto del transporte marítimo, como de los puertos marítimos.

El segundo objetivo específico tiene como propósito describir los antecedentes históricos y la evolución del transporte marítimo en la Unión Europea, analizando la Política Comunitaria en Materia de Transporte

Marítimo, particularmente la legislación y normatividad aplicable al Transporte que se realiza en los puertos marítimos, estudiándolos siempre dentro del período 1990- 1999.

El tercero de estos objetivos específicos, es el análisis y evaluación de los programas de apoyo que aplican los países al interior de la Unión Europea, particularmente en lo que corresponde al Transporte Marítimo de Corta Distancia.

La hipótesis central de la presente investigación será la siguiente: *En la Unión Europea debido a sus condiciones geográficas, el Transporte Marítimo de Corta Distancia es la opción de transporte más eficiente para el traslado masivo de mercancías.*

De acuerdo con los objetivos e hipótesis anteriores, la estructura de la presente investigación está conformada por tres capítulos:

En el primero, titulado “El transporte y los puertos marítimos” se contempla la Conceptualización y Evolución del transporte marítimo, así como la Definición y Desarrollo de los puertos marítimos, como marco teórico de referencia de la presente investigación.

En el segundo capítulo, denominado “El transporte y los puertos marítimos en la Unión Europea en la década de 1990”, se presentan los antecedentes históricos y la evolución de los diversos modos de transporte en la Unión Europea, particularmente la Política Comunitaria en materia de transporte marítimo, así como el Principio de Libre Prestación de los Servicios de Cabotaje y las Ayudas Comunitarias al transporte marítimo. También se analizará el movimiento de mercancías a través del cabotaje en la Unión Europea y el de los puertos marítimos en la Unión Europea, especialmente sus antecedentes, normatividad aplicable, la evolución y el desarrollo de los mismos.

El tercer capítulo, titulado “El Short Sea Shipping o “Transporte Marítimo de Corta Distancia” en la Unión Europea”, incluye su Evolución y Desarrollo en la década de 1990, periodo central de análisis de la presente investigación. También se presentan los Programas de apoyo para el Transporte Marítimo de Corta Distancia y se analiza la figura conocida como las Autopistas del Mar, la cual se refiere al establecimiento de rutas prefijadas de transporte a través de las cuales se mueven mercancías intracomunitarias.

El trabajo será desarrollado a través del manejo de información histórica y estadística, tratando de establecer un marco metodológico y conceptual que permita exponer de una mejor manera, el proceso a través del cual se liberalizaron los servicios de cabotaje al interior de la Unión Europea, dando paso al surgimiento del Transporte Marítimo de Corta Distancia, el cual tiene como base la necesidad de los países europeos por superar sus condiciones geográficas, mismas que de cierta manera, se han convertido en barreras para desarrollar sus actividades de intercambios comerciales.

En cuanto a los aspectos metodológicos que guiarán la realización esta investigación, desde el punto de vista del marco conceptual de referencia, se aplicará el Método Deductivo que va de los principios y categorías generales hasta los aspectos más concretos y específicos del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Por otro lado, se empleará el Método Histórico para describir y explicar el origen y la evolución del transporte y los puertos marítimos, particularmente en lo que corresponde al cabotaje, desde sus orígenes y aplicación en la Unión Europea, hasta llegar al surgimiento del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

1. El Transporte y los puertos marítimos

1.1. El transporte marítimo.

El agua cubre dos terceras partes de nuestro planeta. Sin ella, la vida no podría existir. Los primeros seres vivos fueron criaturas acuáticas y todos los animales terrestres evolucionaron a partir de ellos. “Al hombre siempre le ha gustado vivir cerca del agua, porque lo refresca y le proporciona alimento. Sin embargo, en la historia primitiva el agua fue una barrera que lo mantenía apartado de gran parte del mundo”.¹ El hombre es un animal terrestre. No tiende hacia el aire o el agua. La mayor parte de los animales posee el dispositivo del movimiento, lo usan en la caza, en la lucha y en sus marchas; también lo usan para llevar ocasionalmente pesos ligeros, tales como sus cachorros, materiales para sus viviendas, alimentos para comer o para almacenar. “El hombre primitivo se movía por las mismas razones y acarrea las mismas cargas sencillas, pero a medida que sus necesidades se multiplicaron, halló razones para transportar mayor variedad de cosas. En las comunidades primitivas y simples, todos debieron de compartir la tarea diaria de acarrear agua, combustible y alimento. Sobre distancias largas, las gentes solamente podían llevar peso en marcha lenta y así el hombre comenzó a transportar objetos e ideas”.²

En un principio, el hombre primitivo colonizó la tierra, trasladándose primero en familias y después en tribus, buscando siempre alimento y espacios; las razones que tuvo para moverse de lugar iban de la mano con el desarrollo de la vida misma, como lo era el cazar, luchar, comerciar y aparearse. “El hombre es un andariego, hay un instinto natural, en la mayor parte de los seres vivos, que los impulsa a alejarse del lugar donde nacen y esparcirse. Así, su historia se encuentra relacionada íntimamente con la de la navegación. Cuanto más capaz ha sido el hombre de afrontar y dominar el mar, tanto más ha podido ampliar el círculo de sus conocimientos y aumentar su poder y riqueza”.³

“El medio con el que el hombre ha arrastrado una empresa que parecía superior a sus fuerzas, ha sido el barco. Frágil e inseguro al principio, impulsado por remos, movidos con la fuerza de decenas de brazos; luego más pesado y más sólido, con sus grandes velas recogiendo el viento”.⁴ Tan pronto como aparecen las economías cerradas o naturales, en las que cada grupo es capaz de satisfacer sus necesidades, surge el fenómeno del trueque, el cual tiene como consecuencia necesaria el surgimiento mismo del comercio, ya que éste tiene como propósito primordial el consumir no sólo las mercancías producidas, sino obtener nuevos productos que pudieran ser intercambiados entre sí.

Al paso del tiempo, esta necesidad de comerciar mercancías trajo como consecuencia una demanda mayor y sobre todo, “el tener que realizar actividades de esta naturaleza a mayores distancias, en donde era necesario ver la manera de cómo poder transportarlas sin que represente tanto trabajo, así como riesgos y sobre todo la manera de cómo se van a trasladar volúmenes muy grandes y aparatosos”.⁵

1.1.1. La conceptualización.

Dado que este trabajo está enfocado hacia mostrar la importancia del desarrollo del transporte marítimo, por principio de cuentas se señala lo que se entiende por transporte, esto es, el movimiento de cosas o personas desde un punto de origen hasta otro de destino, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) “El movimiento es el traslado o traslación, o el hecho de llevar cosas o personas de un lugar a otro.

¹ LEE, Laurie. *El maravilloso mundo del transporte*. Madrid, España. Aguilar Ediciones. 1971. Pág. 31.

² *Ibidem*. pág. 11

³ TYLER Frank. *Historia de la Navegación a vela*. Barcelona, España. Ultramar Editores, S.A. 1999. Pág. 5.

⁴ *Ibidem*. Pág. 5

⁵ MANTILLA Molina R. *Derecho Mercantil*. México. Ed. Porrúa. 1997. p. 3, en González Garcidueñas, Javier. *Problemática del Cabotaje en México*. México. Ed. Porrúa. 2002. Pág. 1.

- b) De un lugar a otro, implica dos puntos geográficos distintos; si dichos puntos se encuentran dentro del mismo Estado, estaríamos hablando de transporte nacional, y si se hallan en puntos distintos, es transporte internacional. Ahora bien, si existe un cambio de continente, hablamos de transporte intercontinental”⁶.

Así, por transporte “debemos entender el movimiento de personas, materiales o productos, desde el punto donde se producen, cultivan o elaboran, a otro donde se consumen, transforman, manufacturan, distribuyen o almacenan. El objetivo del transporte es poner los productos a disposición de los usuarios, para su utilización en el momento en que éstos sean requeridos, por tanto, podemos afirmar que la mayor utilidad del transporte, es el valor que agrega al producto por el hecho de moverlo del lugar de origen a aquellos en que sea requerido (utilidad uso tiempo)”⁷.

En el caso del transporte que se efectúa a través del agua, se denomina “agua” al conjunto de océanos, mares, ríos y lagos, mismos que de manera práctica están englobados el término de transporte marítimo. Una de las acepciones de “transporte marítimo” destaca que es el proceso de mover personas y bienes, a través de embarcaciones, buques y barcazas a través de los mares, océanos, lagos, canales y ríos. Esto es llevado a cabo de manera frecuente con objetivos comerciales, de recreación o en algunos casos, militares⁸. Sin embargo, para determinadas situaciones y circunstancias, sobre todo comerciales y operacionales de los barcos que son empleados, el transporte marítimo se subdivide en transporte fluvial, que es el que se lleva a cabo a través de ríos y lagos.

Por otro lado, una segunda definición de transporte marítimo indica que “el transporte marítimo es la acción de llevar personas o cosas por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo”⁹.

Para los efectos de este trabajo, se empleará la definición de “puerto” establecida en la Convención y Estatuto General Sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos¹⁰, en la cual se señala que se considera como un puerto marítimo, a los puertos frecuentados normalmente por buques de altura y que sirven para el comercio exterior.

Así mismo, se utilizarán términos contenidos en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL/65)¹¹, mismo que tiene por objeto facilitar el tráfico marítimo simplificando al mínimo los trámites, formalidades, documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales. Entre sus definiciones, se emplearán las que se anotan a continuación:

“Armador”: el propietario o el que explota un buque, ya se trate de una persona física o jurídica y toda persona que actúa en nombre del propietario o del que explota.

“Carga”: Todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase, transportados a bordo de un buque, distintos del correo, las provisiones de a bordo, piezas de recambio, pertrechos y aparejos, efectos y mercancías de la tripulación y los equipajes acompañados de pasajeros.

“Arqueo Bruto”: es la expresión del tamaño total de un buque, la cual estará determinada de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Convenio mismo.

⁶ Cuadernos de Logística. *El Transporte Marítimo*. Ed. ICG Mange S.L., Capítulo I., España, 2003. Pág. 3

⁷ PORTALES Rodríguez, Genaro de J. *Transportación Internacional*. México. 2001. Ed. Trillas. Pág. 12

⁸ CUADERNOS DE LOGÍSTICA. Op. cit. Pág. 5

⁹ *Ibidem*. Pág. 5

¹⁰ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. *Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos*, firmado en Ginebra el 09 de diciembre de 1923.

¹¹ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. *Convenio Para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, (FAL/65)*. México. Diario Oficial de la Federación, Decreto Promulgatorio. 05 de septiembre de 1983.

“Arqueo Neto”: Es la expresión de espacio utilizable en todo buque.

“Navegación Costera”: cuando se navega próximo a la costa, utilizando dos puntos de referencia para situarse: puntos de tierra o puntos fondeados en el mar.

“Navegación de Altura”: es la que se realiza en alta mar, utilizando los astros (Navegación Astronómica) o las Ondas radioeléctricas (Navegación Electrónica) para calcular la situación¹².

“Navegación de cabotaje”: la navegación próxima a la costa, entre cabos, siendo mayor el que se realiza fuera de los cabos, hasta una distancia de 100 millas de la costa; y menor el que se cumple entre cabos, bahías o golfos y ríos.

También se emplearán términos tales como “Conferencia”, que deberá entenderse como “un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que precisan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco continúan ateniéndose a unos fletes uniformes y a cualquier otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares”.

Asimismo, como “Cabotaje” se deberá entender: “la navegación próxima a la costa, entre cabos, siendo mayor el que se realiza fuera de los cabos, hasta una distancia de 100 millas de la costa; y menor el que se cumple entre cabos, bahías o golfos y ríos. Cuando la navegación se realiza entre puertos de un mismo país, se denomina nacional. A la inversa, cuando comprende una navegación entre puertos vecinos de dos países, se le denomina cabotaje internacional o fronterizo. A su vez, puede hacerse una diferenciación según la navegación, sea fluvial o marítima, en cuyo caso se tratará de cabotaje fluvial o marítimo”.¹³

Origen.

El primer contacto entre el hombre y las aguas debió tener lugar en cuanto aquél hizo su aparición sobre la tierra; las aguas constituyeron para los hombres prehistóricos una de las más grandes dificultades a sortear, muy próxima a los problemas de cobijo, alimentación y de la supervivencia misma. La idea inicial de cómo surcar las aguas sin duda fue sugerida por algo que flotaba: probablemente por el tronco de un árbol derrumbado por un rayo. Para dominar las aguas, era necesario flotar, y puesto que el cuerpo humano no poseía esta propiedad, había que servirse de algo que la tuviese. Sus primeros intentos debieron tener efecto sobre la superficie tranquila y limitada de un río, asiéndose a un tronco y dejándose llevar por la corriente. Es de suponer entonces, que se tendrían dos extraordinarias consecuencias: puesto que el tronco era inestable y bastaba cualquier cosa para que volcara, había que hallar el modo de estabilizar aquel flotador. El tronco además, navegaba a la deriva y no servía para trasladarlo de una orilla a otra; se imponía así la necesidad de dotarlo de una dirección.

Este problema de la flotación, quedó resuelto por medio de varios troncos unidos y atados con bejucos y el aspecto de la dirección, quedó solucionado con una rama larga para hacer palanca sobre el lecho del río, así acababa de nacer la balsa o almadía. Este hecho pudo haber tenido lugar en las zonas en las que se contaba con una gran cantidad de árboles de los cuales se pudiera echar mano, pero en los sitios en los que la naturaleza no se había mostrado tan benevolente, el hombre consiguió los mismos objetivos utilizando lo que tenía a la mano: juncos y plantas de papiro atados en apretados haces o pieles de animales hinchadas y unidas entre sí; ambas proveían excelentes cualidades para flotar.

¹² www.webs.ono.com/usr048/oscar.sacases/navegacion/naveg00.htm, consultada el 24 de abril de 2006, a las 12:25 hrs.

¹³ *ENCICLOPEDIA DEL MAR*, Barcelona, España. 1957 Tomo I, pág. 872, en RAVINA, Arturo O. *El Régimen de Cabotaje*. Universidad de Buenos Aires. Disertación presentada en el Foro Iberoamericano, realizado el 27 de septiembre de 2001, en San Pedro Sula, Honduras.

A pesar de que se utilizaron diversos materiales en la construcción de las embarcaciones, los hombres primitivos no sabían por qué flotaban. Sabían que una piedra se hundía y que un trozo de madera flotaba, pero no conocían el principio de la densidad: que un objeto más pesado, a igual volumen que el agua y por tanto más denso, se sumerge, en tanto que otro menos pesado que el agua flota. “Los habitantes del Oriente Medio, después de observar los fenómenos naturales, aprendieron a utilizar las pieles de animales hinchadas, como flotadores. Estiraban dichas pieles sobre marcos de mimbre para construir embarcaciones primitivas que son llamadas coracle. Con el tiempo, aparecieron otras embarcaciones más elaboradas, las balsas de troncos apoyadas sobre pieles hinchadas. El coracle, la piragua y la balsa de cañas fueron las primeras embarcaciones del hombre”.¹⁴

El hombre primitivo sabía que en un cesto de mimbre o la piel hinchada de un animal en la cual penetraba agua, se hundía fácilmente. Pero “el ensayo y el error le hizo descubrir que un cesto de mimbres como armadura, cubierta con piel densa y embadurnada con pez o betún impermeable, flotaba e incluso podía llevar grandes pesos. Se dio cuenta que un coracle cargado se hundía más en el agua que uno vacío. Pero los costados curvados hacia arriba impedían que se hundiera”.¹⁵ La balsa por tanto, fue el elemento más importante en los orígenes de la navegación. La canoa monóxila (tronco de un árbol ahuecado), la canoa de corteza de árbol, la canoa compuesta de varias secciones de troncos unidos entre sí, secundaron en importancia a la balsa.

En un principio, los troncos unidos entre sí y las balsas llevaban simplemente al hombre río abajo, flotando en la corriente, obligándole a regresar a su lugar de partida andando, lo cual le obligó a buscar alguna manera de poder dirigir el curso de su embarcación. “El primer gobernalle, sería sin duda alguna, una simple pértiga, una especie de extensión del brazo. Entonces alguien descubriría que esta pértiga o remo, si se movía rápidamente de un lado a otro, podían también impulsar la embarcación hacia delante. Se observarían las colas de los peces y las patas con membranas interdigitales de los sapos y las aves acuáticas. Haciendo más anchos los extremos de la pértiga, en forma de remo -el equivalente de las patas con membrana y las colas de los peces- aprendieron a remar contra la corriente. Quizá en un ventoso día de la Edad de Piedra el hombre descubrió que la fuerza del viento le impulsaba a impulsaba su embarcación sin remar. Empezarían a experimentar, a levantar velas para coger el viento, que veían, impulsaba sus embarcaciones sin ningún esfuerzo por su parte”.¹⁶

Lo que sucedió debe haber sido más o menos, lo siguiente: “ese desconocido antepasado notó, como muchos otros antes, que el viento empujaba su bote hacia delante o de costado, de cómo lo hacía la corriente o la acción de sus remos. Y que cuando se paraba en la embarcación, el viento la empujaba con más fuerza. Sí ponía en el bote un grueso arbusto, esa fuerza se acrecentaba; y más aún, si estiraba alguna piel sobre el mástil del bote. Entonces avanzaba con gran velocidad. Esa piel fue la primera vela, porque fue la madre de todas las grandes superficies de lona con que han sido aparejados desde entonces, los buques, del mismo modo que el bote que la llevaba fue el padre de todos los veleros que veía el mundo”.¹⁷

La anterior aseveración tiene su fundamento en el hecho de que cuando en el Mediterráneo el arte de navegar alcanzó niveles tales como para permitir los grandes viajes y descubrimientos y los europeos entraron en contacto con los aborígenes de las Américas, de África, de las Islas Asiáticas y de Oceanía, comprobaron que aquellas gentes, pese a la imposibilidad de haber tenido comunicación entre ellas, habían resuelto el problema de la navegación en formas más o menos semejantes, empleando troncos de madera o juncos, piraguas ahuecadas y flotadores de pieles o las materias primas de que disponían. Sin embarcaciones el hombre podía transportar pocos géneros sobre las aguas, por lo cual, los barcos aumentaron el poder del hombre y extendieron sus horizontes, ayudando así a que el hombre se

¹⁴ LEE. Op. cit. Pág 31

¹⁵ Ibidem. LEE. Pág. 32

¹⁶ Ídem.

¹⁷ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. *Oficios. Comunicaciones y Transportes*. Tomo 6. México. Editorial Cumbre. S.A. Mayo. 1985. Pág. 449.

enriqueciera y a que levantara grandes ciudades. De esta manera, dada la importancia que tiene conocer cuál fue la evolución que tuvo el transporte marítimo en la historia de la humanidad, en los párrafos siguientes, se hará un breve recuento de las principales aportaciones de las culturas antiguas al desarrollo de esta forma de transporte.

Los egipcios.

Se considera que la primera embarcación hecha completamente de madera fue construida por los egipcios alrededor del año 3300 antes de Jesucristo, pero tal nave debido a la simplicidad de su estructura, se limitaba a navegar por el Río Nilo. Para el año 2700 A. de C. El faraón Sahure ordenó la construcción de nuevas embarcaciones que permitieron que las mismas alcanzaran las costas de Siria. En esta época ya se tenía pleno conocimiento que para hacer más veloces a los barcos se necesitaba dotarlos de una fuerza que los hiciera moverse, y casi siempre tenían 32 remos.

Probablemente, la más antigua de las descripciones que se haya hecho sobre un barco se encuentra no en un papel o pergamino sino sobre un jarrón pintado, el cual fue desenterrado en Egipto y el barco representado sobre la superficie es una nave egipcia, del tipo de las que remontaban el Nilo unos Cuatro mil años A. de C. “Ese barco tiene un mástil, con su vela, para ayudar a los remeros a avanzar, ya que durante muchos siglos desde la aparición de ésta, las naves tendrían a menudo tanto remos como velas. Los Egipcios eran un pueblo tan asombroso que en el año 1500 antes de C. habían llevado la navegación a tal grado de progreso que necesitaban un canal que uniera el Nilo con el Mar Rojo, y lo construyeron. Las primeras noticias que se tienen sobre barcos importantes, es decir mayores que la balsa, provienen de Egipto. Estas tierras limitan con el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo y su suelo está atravesado de Norte a Sur por el Nilo, constituyendo su principal vía de comunicación”.¹⁸

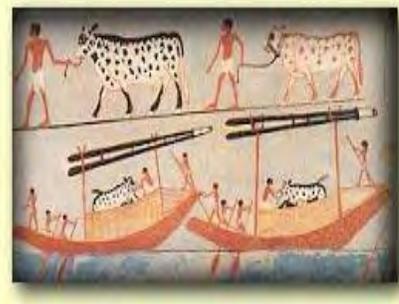
Ilustración 1
Embarcaciones egipcias

En el Siglo XV A. de C. Egipto era la mayor potencia marítima en el mundo, y “bajo el mando de la Reina Hatsepsowe (según algunos otros autores, Hatshepsut), se envió una expedición de naves construidas en Suez, hacia la tierra de

Imagen obtenida en
<http://www.touregypt.net/featurestories/shipsandboats.htm>

Punt - quizás la actual Somalia- a abastecerse de oro, mirra y marfil”.¹⁹

Como dicha reina tenía ideas avanzadas en materia náutica, envió una expedición de cinco barcos al país de Punt, que era probablemente la Actual Arabia del Sur. “Las naves remontaron el Nilo desde Tebas y llegaron a su destino a través del canal y luego por el Mar Rojo, llevando hermosos presentes al Rey de Punt. Entre los regalos figuraban maderas olorosas y toda clase de plantas nuevas; marfil, oro y pieles de leopardo, así como perros, monos y esclavos. Y trajeron luego a su país a la propia reina de Punt, que quería visitar a Hatshepsut. La gran reina egipcia se sintió tan encantada con aquella aventura, que hizo tallar los barcos, el cargamento, los animales y a la reina visitante, en la piedra del Templo de Tebas, junto con un relato de la expedición. Allí pueden aun verse las imágenes y leerse la historia del viaje”.²⁰



Los egipcios por otra parte, habiéndose dado cuenta de la utilidad de contar con una vía de comunicación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, construyeron en 1900 A. de C. un canal de 72 kilómetros de largo que unía un brazo del Nilo con el Mar Rojo, pero para el año 767 de nuestra era, el Segundo Califa de Egipto destruiría tan importante obra.

¹⁸ RIGAU Ferrer, José. *Historia de la Navegación*. Bilbao, España. Editorial Cantábrica. 1967. Pág. 5

¹⁹ Ibidem. RIGAU. Pág. 6.

²⁰ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 453

Los fenicios.

El mayor pueblo de navegantes de la antigüedad, fue el de los fenicios, quienes habitaban una franja de tierra de unos 200 kilómetro de longitud y 20 de ancho en las costas de Siria, entre el Golfo de Alejandreta y el Istmo de Suez. Estos territorios “estaban rodeados por los pueblos más poderosos y belicosos de la antigüedad: Egipto, Asiria y Caldea. Los fenicios no eran pastores ni agricultores, pero tampoco guerreros, vivían recogidos en 25 ciudades confederadas, entre las cuales destacaban Sidón y Tiro, debido a que en ellas se encontraban ubicados los puertos más seguros, los arsenales más surtidos y los silos y los almacenes más importantes”²¹.

La región de Siria, debido a su ubicación geográfica, poseía árboles de cuerpo corpulento y así, “los fenicios fueron quizás, los primeros en construir embarcaciones con quilla y costillaje, y fueron también los primeros en fabricar una nave con dos filas de remos superpuestos, es decir, un birreme”²². Las embarcaciones que eran por ellos empleadas eran redondeadas y altas en los costados, aptas para contener gran cantidad de mercancías. Estas naves eran de dos tipos: el “galeón” y la “galera”. “La primera era pesada y amplia, y más ligera y ágil la segunda. El galeón usaba las típicas velas de lino egipcio a grandes cuadros; la galera navegaba a vela y con ayuda de remos movidos por dos hileras de remadores. El menor tonelaje de la segunda la hacía apta para remontar ríos y adentrarse en las bahías y en las ensenadas poco profundas y sembradas de bancos de arena”.²³

Además de ser expertos carpinteros, los fenicios fueron también excelentes marineros con grandes cualidades astronómicas, ya que fueron ellos los primeros en orientarse con la Estrella Polar y la Osa Menor, teniendo así, la oportunidad de poder navegar incluso de noche, a diferencia de otros marinos de aquel tiempo. Debido a que su actividad preponderante era el comercio, no esperaron que llegaran los clientes, sino que ellos mismos salieron en su búsqueda, abarcando sus dominios “para el año 1000 A. de C. a los pueblos cercanos y lejanos de la antigüedad, recalaron en las costas entonces conocidas, desde España Septentrional hasta Cerdeña, de África a Iliria, e inclusive pudieron llegar mucho más allá: a Inglaterra, Irlanda y a las Costas del Mar del Norte”.²⁴

Los barcos de sus ciudades cruzaron el Mediterráneo en todas las direcciones, llevando tanto los artículos suntuarios de Egipto y de Oriente como los productos de los artesanos fenicios, tentando a sus clientes con hermosas telas y joyas, plata y vajilla de porcelana, objetos de tocador diestramente labrados, espejos de plata pulida y oro y delicados frascos de perfume, de cristal y alabastro. Los fenicios poseían el secreto de preparar famosos tintes de púrpura con los mariscos de sus costas, y sus marinos percibían altos precios por la preciosa “púrpura de Tiro”. “La lista de sus demás mercancías parece un poema: perfumes y especias que llegaban en caravana de la India y Arabia; ámbar del Báltico y del lejano Mar del Norte; finas maderas y cobre de Chipre; plata, hierro, estaño y plomo de España y de la lejana Bretaña y en tal abundancia que hasta las anclas de los barcos eran, según se afirma, de plata maciza. Además, había utensilios de bronce de la Jonia griega, marfil y ébano de las costas del Mar Rojo, oro de Ofir -quizá en Arabia- bordados, hilos, esmeraldas, ágata y coral de Siria, trigo, miel, aceite y bálsamos de Judea, vino y blanca lana de Damasco y muchas otras cosas útiles y bellas, de diversos rincones del mundo”²⁵.

Este pueblo, luchaba por excluir de los mares recorridos por sus naves, a todos los otros navegantes y las ciudades marítimas griegas pretendieron un exclusivismo sobre las aguas de los mares circunvecinos, ya que “la navegación para esos pueblos, era supeditada por la ley del más fuerte; los fenicios ubicados en una estrecha franja de tierra entre Líbano y el mar, tuvieron una intensa actividad comercial por vía marítima, sin embargo no tenemos testimonio alguno de sus leyes en la materia, esto tal vez se atribuya al

²¹ PONTI, Valery. *Historia de las Comunicaciones. Transportes Marítimos*. Salvat Editores de México S.A. Navarra, España. 1969. Pág. 20.

²² TYLER, Frank. Op. cit. Pág. 27

²³ *Ibidem*. TYLER. Pág. 21

²⁴ *Ibidem*. TYLER. Pág. 20

²⁵ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 454

carácter consuetudinario que por largos siglos revistieron las normas destinadas a la actividad navegatoria”.²⁶

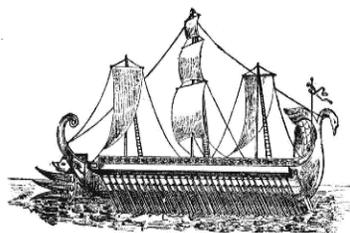
Los griegos.

Fueron los caminos del mar los que unieron a los hombres antes de que los caminos terrestres fueran suficientemente buenos para lograrlo. Todos los países del mundo conocido hasta ese entonces obtenían principalmente y gracias a las aguas, los productos y la cultura de los demás. En suma, la civilización se difundió mediante los mares y está de más decir que cuanto mayor era el volumen de lo que tenían que transportar los marinos o más tenían que combatir, tanto más grandes y de mayor capacidad eran las naves.

Los griegos no lograban todo esto sólo con velas. Usaban tanto remos como velas en el mismo barco, y es probable que sólo usaran las velas cuando tenían el viento a favor. Destacando así, las embarcaciones a remo que construyeron con fines bélicos. En los albores de su historia, los griegos inventaron la palabra “thalastocracia”, la cual significaba “señorío del mar”, y gracias a ella pudieron dominar el mar durante casi 1,500 años. “La nave mercantil griega se constituyó como uno de los medios para el establecimiento de un comercio muy activo, así como en un instrumento de dominio público. Las batallas griegas tuvieron como protagonista a naves de un solo tipo: el trirreme. Su arqueo era de 100 toneladas y su tripulación estaba constituida por 200 hombres; media 35 metros de longitud y 4 de anchura, disponía de 24 remos en cada barda, contaba con un timón doble y una vela cuadrada, en las grandes bodegas se amontonaba víveres y agua para ocho días y en un amplio puente se disponían medios ofensivos de todas las clases”.²⁷

Los buques dependían de los músculos del remero; y pronto se descubrió que, para la velocidad y la fuerza requerida, distaba de bastar una sola fila o “banco” de remeros. “Al principio se hacían las naves con dos bancos de remos, uno sobre el otro. Estos barcos se llamaban “birremes”, lo cual significa simplemente, de “doble remo”. Luego apareció el “trirreme”, con tres bancos de remeros; el “cudrirreme”, de cuatro; y el “quinqueme” de cinco”.²⁸ Las naves de guerra o “trirremes” presentan de manera general, dos variantes: uno era pesado, para poder movilizar un mayor número de hombres y materiales y el otro ligero, con el fin de transportar a una menor cantidad de hombres, pero de manera más rápida. Por lo que correspondía a las naves mercantes, estas presentaban menos diferencias entre sí, ya que éstas eran más redondeadas, de altos costados y quilla profunda; y eran movidas de manera casi exclusiva por velas, debido a que se tenían que recorrer grandes trayectos en cualquier estación del año, llevando grandes cantidades de carga, pero al mismo tiempo era menos rápida, ya que no rebasaba las siete u ocho millas por hora, aún contando con viento favorable.

Ilustración 2
Trirreme Romano



Trirreme romano
Imagen obtenida en
<http://www.showgate.com/medea/ships/grkship1.gif>

Aparte de los criterios de construcción, entre las naves mercantes y las naves de guerra existía una profunda diferencia desde el punto de vista administrativo: “una nave mercante pertenecía a un individuo o una sociedad que la explotaba y la armaba según sus propias conveniencias; en cambio, las naves de guerra o trirremes, eran ofrecidas al Estado por los ciudadanos que hacían construir o armaban una o más naves, las cuales antiguamente eran denominadas con el título de triarcas. El peso financiero de la construcción y mantenimiento de la flota se reservó a una clase particular de ciudadanos, los cuales en número de 1,200 prorrateaban el gasto de modo conveniente entre ellos”.²⁹

En cuanto a la gente que iba a bordo de las embarcaciones, en un principio los remeros y los soldados prestaban sus servicios de manera

²⁶ SOBARZO, Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar*. México. Ed. Porrúa. 1995. Pág. 1.

²⁷ PONTI, Valery. Op. cit. Pág. 29

²⁸ ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 456

²⁹ Ibidem. ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 33

gratuita, pero desde los tiempos de Pericles³⁰ se les pagaba, corriendo esta retribución al Estado.

La importancia que el transporte marítimo significaba para los griegos, se constituía de manera principal en el movimiento de sus tropas y ejércitos hacia nuevos territorios, los cuales permitieron su expansión territorial. El momento culminante de la arquitectura griega se alcanzó bajo dos grandes soberanos: Tolomeo Filopátor y Gerón Siracusano. El primero, que daba una preponderancia a las cuestiones bélicas mandó construir una flota de quinientas naves en los astilleros de Corinto, Calsis y Atenas. La conclusión en la construcción de estas naves, marcó el comienzo de una obra aún más importante: la construcción de una nave de guerra de cuarenta hileras de remos. Esta nave medía 280 metros de longitud y 48 de altura y su tripulación estaba compuesta de 400 marineros, 4,000 remeros y 3,000 soldados, los cuales cuidaban la defensa.

Por lo que correspondió a Gerón, éste centró sus esfuerzos en mantener la paz y ordenó la construcción de una nave que estuviera destinada al transporte de productos sicilianos hacia Egipto. Este barco que tuvo por nombre Alejandrina desplazaba 5,600 toneladas y contaba entre otras cosas, con literas para los marineros, cabinas de lujo para los huéspedes, jardines y torrecillas para los soldados.

Los romanos.

Ilustración 3. Las Rutas del Imperio Romano



Las rutas navales y militares en el Imperio Romano
Imagen Obtenida en la página
<http://www1.rgzm.de/Navis/Themes/Flott/e/FleetsAndBorder.htm>

El pueblo romano fue quizás, el único de los grandes imperios mediterráneos que no vieron en el mar un factor de importancia debido a que éstos basaron su poderío en el dominio terrestre e ignoraron el mar hasta que se vieron empujados hacia él por los acontecimientos y sucesos que hacían peligrar la vida del imperio. Cartago, la gran potencia naval, dueña de las costas españolas de Cerdeña, Córcega y una franja de territorios Africanos, se enfrentó con el Imperio Romano en una lucha en el mar y para dicho encuentro, “Roma tuvo que improvisarlo todo: naves, marineros, comandantes, aparejos, etc., y resulta trascendental, que un pueblo ajeno a la vida marinera, se convirtiera con el paso del tiempo, en una de las potencias que dominaron durante casi 2,000 años el Mediterráneo, con una voluntad tal, que acabaron por llamarle “Mare Nostrum”.³¹

Las naves de vela eran usadas por los romanos principalmente para viajar y comerciar. Dichas naves trasladaban a los gobernadores y altos funcionarios romanos y a los ejércitos a todas las provincias de su vasto imperio; y traían a Roma los alimentos y objetos suntuarios que llegaban de todas partes del mundo. El Mediterráneo estaba lleno de barcos a vela a todo lo largo de sus costas, y las naves eran cada vez más grandes y sólidas. En la época de los primeros césares, un buen barco romano podría transportar a trescientas personas, y a veces más, de Roma a Egipto. Así, “las embarcaciones que hicieron posible el dominio del Mediterráneo, eran una variación de los trirremes griegos, a los cuales hicieron una serie de adaptaciones que los convirtieron en naves más poderosas. Una de estas variaciones fue la de los “cuervos” que eran unas largas pasarelas que servían de puente de abordaje y que en su parte inferior llevaban unos garfios que se hincaban en las naves enemigas y permitían a las tropas pasar al asalto”.³²

Los romanos crearon una serie de barcos adaptados tanto con velas como con remos, los cuales se denominaron galeras. Estas variaban mucho en cuanto a su forma y terminaron por tener menos filas de remeros que los barcos más grandes de la antigüedad, pero su propulsión dependía fundamentalmente, de de fuerza del brazo humano.

³⁰ www.biografiasyvidas.com/biografia/p/pericles.htm, el día 21/10/2005 a las 11:27 hrs.

³¹ PONTI, Valery. Op. cit. Pág. 38

³² PONTI, Valery. Op. cit. Pág. 40

Estos barcos, recibían distintos nombres, tales como corbitia, gaulus, ponto, cladivata, etc., y las diferencias entre ellas, radicaban principalmente en su origen geográfico y en la construcción de la forma de su casco.

Ilustración 4 Expansión del Imperio Romano



*La Expansión del Imperio Romano
Imagen Obtenida en la página
<http://www1.rgzm.de/Navis/Themes/Flotte/FleetsAndBorder.htm>*

La expansión del Imperio llegó a un punto tal, que era necesario que Roma realizara un gran número de importaciones: marfil, vinos, aceites, metales, piedras preciosas y sobre todo, cereales. Estas importaciones se llevaban a cabo en unas naves que medían aproximadamente 30 metros de largo por 10 de ancho y la mayoría de estas mercancías las llevaban desde todas partes del mundo hasta entonces conocido, de Túnez a España, Inglaterra, la Galia del Norte, el Mar Negro y Egipto y el Asia Romana.

Roma dependía de sus fuentes de alimento de trigo importado por Egipto y África; además, necesitaba materia prima para la construcción de edificios y carreteras, motivo por el cual “desarrollaron de manera importante tanto el comercio terrestre, como el marítimo y su comercio se extendió a China y la India. La ruta hacia la India era llevada mayormente a través de barcos. Después del desmoronamiento del imperio romano en 476 D. de

C. Constantinopla era en enlace entre Europa y Asia.”³³

Para poder satisfacer los grandes requerimientos comerciales del imperio romano, el tonelaje de las embarcaciones era muy variado. Algunas de ellas, tenían una capacidad de 10,000 modii de grano, esto es más o menos 70 toneladas métricas, y dicha embarcación era considerada como de las más pequeñas. Posteriormente, existían las embarcaciones de tonelaje medio, las cuales constituían la mayoría de la flota romana y cuyas capacidades de carga estaban entre las 100 y las 150 toneladas. No obstante, se contaba también con embarcaciones mucho más grandes.

Durante el período Helénico de Hiero II de Siracusa, se tenía la embarcación denominada “Siracusia”, la cual fue construida de manera especial para el transporte de granos. Debido a sus enormes dimensiones, “esta nave sólo podía ser admitida en el puerto de Alejandría (en Egipto) hacia donde había sido enviada como un regalo para el Rey Ptolomeo III”.³⁴

Los birrenes romanos, largos barcos de combate con un espolón en proa y dos hileras de remos de cada lado, habían limpiado el Mediterráneo de piratas. “Había llegado el momento en que Roma necesitaba grandes cantidades de importaciones: marfil, vinos, aceites, metales, piedras preciosas y, sobre todo, cereales. La mayor parte de estas mercancías eran transportadas por buques mercantes de todos los confines del mundo hasta entonces conocido. Estos barcos mercantes tenían unos 30 metros de largo y unos 10 de ancho, siguiendo ya, la relación convencional de 1 a 3 que seguiría siendo usada 1000 años después”.³⁵ Así, en el periodo antiguo el transporte por mar facilitó el movimiento de productos a granel y muy pesados a través de grandes distancias, sin que se tuviera una alza importante en los costos de transportación. Sin embargo, aún con las inconveniencias que representaba la navegación, los viajes por mar ofrecían una serie de ventajas con respecto al transporte por tierra, el cual era mucho más lento, incómodo y peligroso, y ni hablar de las capacidades de carga: algunos cientos de kilos a bordo de una carreta y en una embarcación, cientos de toneladas.

Los granos eran la principal fuente de alimentación de la población y durante la época de Nerón, la llegada en junio de embarcaciones provenientes de Alejandría, las cuales transportaban granos era sumamente importante. Estos buques mercantes eran escoltados frecuentemente por otras embarcaciones de guerra.

³³ ISAWA, Michiro. *Historia del Comercio Marítimo Mundial*. Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA. Escuela Náutica Mercante. Cap. Alt. Fernando Siliceo y Torres. Veracruz, México. Colección Académica. 1988. Pág. 2.

³⁴ <http://www2.rgzm.de/navis/Themes/Commercio/CommerceEnglish.htm>, el 15 de marzo de 2005.

³⁵ LEWIS, Edwars. *Barcos*. Ed. Time Life. Estados Unidos Americanos. 1969. Pág. 49.

De manera adicional al transporte de granos, “otros de los productos enormemente apreciados eran el vino, el aceite (no el de tipo comestible, sino el que era empleado para la iluminación y para los masajes que se proporcionaban en los baños públicos) y una salsa elaborada a base de pescado, denominada garum, que era comúnmente utilizada en la cocina romana. Adicionalmente a estos productos, los productos de metal eran transportados a través del mar, incluyendo las barras de hierro, así como lingotes de cobre y plomo. Así mismo, todos aquellos productos considerados como de lujo que eran llevados hacia la capital, tales como los raros animales para los juegos de los circos; el mármol policromo proveniente de África y Asia Menor y el granito que era llevado desde Egipto; especias y sedas desde el Lejano Oriente”.³⁶

Los vikingos.

En el siglo VII, aparecieron en las costas de Inglaterra, un grupo de guerreros, los cuales se dedicaban al robo y saqueo de las poblaciones a las que arribaban, los cuales eran nombrados “vikingos”. Estos “vikingos” del norte, los marinos más audaces y diestros que haya visto el mundo, se convirtieron en el terror de los mares. En el apogeo de su poderío, desde el siglo VII hasta el XI, asolaban y saqueaban todas las costas de Europa. Incursionaron en Inglaterra y se dieron otra serie de asaltos en Francia, España e incluso África. Los vikingos aprendieron a navegar en los valles de los ríos o fiordos de Noruega, en donde se encontraban localizados enormes bosques que les proveían de la madera necesaria para construir sus embarcaciones, lo cual les convirtió en unos de los mejores marinos en la historia.

A diferencia de las embarcaciones egipcias en forma de cuchara, los barcos vikingos se construían sobre una estructura de madera sólida. “Las cuadernas se curvaban hacia arriba desde la sólida quilla, de modo parecido al que nuestras costillas se extienden desde la columna vertebral. Regalas sujetas con clavos formaban el hermético casco en torno a las cuadernas, las regalas quedaban superpuestas, como las tejas”.³⁷ Una vez alcanzada la playa enemiga no se limitaban a asaltar los pueblos costeros, sino que cargaban a costas sus naves, recorrían largos trechos de tierra y volvían a botar al agua sus embarcaciones. De esta manera, remontando la corriente de los ríos, se internaban a veces, centenares de kilómetros tierra adentro. Así, nació la larga y ligera barca de los “reyes del mar”: el skeid. “De 22 ó 23 metros de largo, 5 de ancho y poco más de 1.5 de profundidad, el skeid sólo navegaba en verano, porque su extrema ligereza y su reducido calado le impedían sostenerse en un mar demasiado agitado. En invierno se guardaba en una dársena bien protegida, cubierto, untado de grasa y lleno de agua hasta su mitad”.³⁸

En sus embarcaciones de poco calado, los vikingos incluso remontaron los ríos para atacar Orleáns, París y Londres. Los vikingos suecos remontaron los ríos del Báltico y hacia el Sur, los del Mar Negro para atacar Constantinopla. Los vikingos establecieron nuevos reinos y destruyeron antiguos. En el Estado que había de llegar a ser Rusia se desarrolló el pueblo vikingo llamado Novrgood. Desde una colonia escandinava en Francia, los Normandos conquistaron Inglaterra en el año 1066. Los vikingos se establecieron en la lejana Islandia e incluso en Groenlandia.

La Liga Hanseática.

El término hanseático procede del alto alemán “hansa” que significa corporación o sociedad y por extensión, acuerdo comercial. “En 1226, los comerciantes de Colonia, ya habían fundado una en Londres y fueron imitados en 1226 y 1267 por los de Hamburgo y Ubeck, en 1282 las tres hansas se fusionaron, dando inicio a la Casa de las Corporaciones. Sin embargo, el nacimiento de la Liga Hanseática se produjo mucho antes, en 1256, cuando la ciudad y los grandes centros de Dazing, Hamburgo, Lübeck, Lünenburg, Rostock, Straisund y Wismar decidieron unirse, con el objeto de abastecer mejor su creciente comercio con los países bálticos vecinos, del Este y del Norte. Aún cuando su objetivo inicial fue estimular el comercio marítimo por el Báltico, rodeado casi totalmente de tierra, pronto tuvieron un posterior y común

³⁶ <http://www2.rgzm.de/navis/Themes/Commercio/CommerceEnglish.htm>, el 15 de marzo de 2005.

³⁷ LEE, Laurie. Op. cit. Pág. 38

³⁸ PONTI, Valery. Op. cit. Pág. 49

interés en los prósperos mercados de Holanda e Inglaterra (que ya mantenían relaciones con el Mediterráneo) y, por consiguiente, pretendieron expandirse en aquella dirección, a la que luego darían preferencia”³⁹.

Gradualmente la Liga Hanseática englobó a comerciantes de más de 30 ciudades alemanas, constituyendo sus hansas en 8 puertos ingleses (Lynn; Boston; Hull, York, Nprwich, Ipswich, Yarmouth y Bristol), así como Bergen, Noruega y Amberes, que entonces era una ciudad Holandesa, consiguiendo así, controlar la mayor parte del tráfico marítimo en ambas costas del Mar del Norte. Las Rutas comerciales discurrían por el Báltico, poco profundo; hacia el Occidente, por el Mar del Norte, hasta Inglaterra; hacia el Norte, a lo largo de la costa atlántica de Noruega, llevando madera, pescado y minerales, o al Sur, al Golfo de Vizcaya y costeano España, para llegar al Mediterráneo y cargar sal, vino, seda y especias. En todos los casos había un denominador común: las mercancías viajaban por mar.

De la península escandinava se importaban todas las pieles que ahí se obtenían: oso, ciervo, foca, etc., y las conocidas maderas del báltico, pero lo más significativo era la compra de grandes partidas de salazones de pescado; a cambio, Hansa transportaba y vendía a Escandinavia grandes cantidades de sal provenientes de las costas de Normandía y Portugal. De Rusia y a través de Novgrood se importaban pieles y productos exóticos chinos que llegaban transportados por caravanas, como en otro tiempo había ocurrido con los vikingos. En Inglaterra se adquirían excelentes paños y algunos metales conocidos en la época romana. A cambio se vendían en la isla los buenos vinos de Rhin. El puerto de Wisby, en la Isla de Gotland era el gran centro de depósito e intercambio entre el este y el oeste. De Polonia y Prusia Oriental provenían grandes cantidades de grano y harinas.

Ilustración 5
El sello de Stalsund



El sello de Stalsund (1329). Señalaba la máxima: NAVEGAR ES NECESARIO, VIVIR NO. Imagen obtenida en <http://www.histarmar.com.ar/InfGral/LigaHanseaticabase.htm>

Desde el momento en que las rutas comerciales llevaban a los buques mercantes cada vez más lejos, se buscó la construcción de una embarcación adecuada para navegar con seguridad ante cualquier situación atmosférica, que fuera robusta y lo suficientemente grande para satisfacer las necesidades de la carga. A este nuevo tipo de embarcación se le conoce con el nombre de “coca hanseática”, la cual, en lugar de ser gobernada con uno o dos remos, llevaba un timón a estribor de la popa.

Otra de las particularidades de las embarcaciones empleadas por la Hansa era la proa recta, en lugar de la típica curvatura de las anteriores embarcaciones nórdicas y por una línea también recta para el codaste, al que iba fijado el timón. La roda y el codaste iban fijados en una quilla pronunciada y que sobresalía mucho, lo que daba al buque una navegación óptima, incluso con mar muy agitado. “La quilla larga y recta había sido estudiada para poder adaptarse a las condiciones meteorológicas de las costas de la Europa Septentrional, frecuentemente malas. Dichas embarcaciones empleaban una sola vela que cubría una superficie de aprox. 150 m. y probablemente estaba hecha de una pesada tela amarillenta (que le debía su color a la solución preparada con corteza de árbol), utilizada para impedir su putrefacción. Sus dimensiones aproximadas eran de una eslora de 30 metros, manga de cerca de 8 metros y un calado de 3 m”.⁴⁰

La Liga Hanseática también desarrolló importantes mejoras en materia marítimo portuaria, tales como la construcción entre 1391 y 1398 de un canal que unía el Río Elba con el Lübeck, es decir, estableció una estratégica vía navegable que unía el Báltico con el Mar del Norte y que fue un antecedente del actual canal de Kiel, lo cual le permitió obtener una notable mejora económica en el transporte de voluminosas mercancías entre el este y el oeste. Para controlar las operaciones comerciales, la Hansa estableció una amplia red de factorías comerciales a las que llamo Kontors, entidades semejantes a las antiguas factorías

³⁹ <http://www.histarmar.com.ar/InfGral/LigaHanseaticabase.htm>, consultada el 07 de marzo de 2006, a las 12:10 hrs.

⁴⁰ www.histarmar.com.ar/InfGral/LigaHanseaticabase.htm, consultada el 07 de marzo de 2006, a las 12:10 hrs.

utilizadas por los fenicios durante su expansión mediterránea y que hacían las veces de consulado comercial.

El comercio de la liga llegaba por el oeste a Reval (Tallin) y a Novgrod. En la Península Escandinava: Bergen, Oslo, Estocolmo y fueron puertos de grandes transacciones comerciales, destacando entre ellos Wisby, Londres, Amberes, Gante y Ámsterdam, pero el más importante fue Brujas⁴¹. La decadencia de la Hansa, tuvo comienzo en el siglo XVI debido al surgimiento de nuevos comerciantes que no estaban adheridos a ella, y en el caso de Inglaterra, la influencia de los comerciantes y el peso político que éstos tenían, obligó a que el gobierno tomara medidas drásticas y por principio de cuentas se anularon los privilegios de la liga en Inglaterra. Posteriormente, hicieron lo mismo Holanda y Bergen en Noruega, por lo que la Liga desapareció de manera definitiva en el Siglo XVII.

El desarrollo del transporte marítimo ha permitido sentar las bases para el desarrollo de conceptos que han sido aplicados no sólo en este ámbito, sino que los mismos han sido adoptados y en algunos casos adaptados para cada una de las actividades en las que tienen que ver intercambios comerciales. Su evolución está directamente relacionada con la del derecho, ya que su desarrollo permitió el establecimiento de reglas que delimitaran de manera clara, la forma en la que habría de desarrollarse esta actividad, señalando además, características tales como la responsabilidad de cada uno de los sujetos que en ella intervienen y de ser el caso, las obligaciones y posibles sanciones por el incumplimiento de alguna de las correspondientes reglas. Esta relación entre el transporte marítimo y el derecho marítimo, está dada hacia la creación de Leyes, Normas y Reglas orientadas a regir su realización, de manera tal que el “derecho marítimo” está definido como “un conjunto coordinado de construcciones ideales o institucionales jurídicas emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación a los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marinos”⁴²

Lo que actualmente conocemos como Derecho Marítimo se fue formando a través del tiempo, retomando algunas experiencias y costumbres como leyes que tuvieron su origen en diferentes épocas, ya que en todas partes del mundo existió una necesidad común: ejercitar el comercio mediante la navegación. “Las diferentes experiencias de unos y otros se fueron dando de tal forma, que se empezó a conjuntar un grupo de reglas de lo que se podría llamar Derecho Consuetudinario, el cual tiene su origen en las vivencias que reunieron los hombres que vivían de la navegación, cuyos conocimientos se intercambiaban mutuamente, ya fueran de un mismo puerto o de diferentes regiones, pasado el tiempo, esos usos y costumbres dieron origen a un cuerpo de leyes, con cuerpo y nombres propios”.⁴³ En ese sentido, bien cabe dedicar un breve espacio para hacer un recuento de las principales obras del derecho marítimo que han servido como base para la regulación de las actividades de transporte marítimo, las cuales se constituyen como las bases históricas del derecho marítimo.

✓ Código de Hamurabi

El Código de Hamurabi de Babilonia, se constituyó como el primer documento en el cual se delimitaron las primeras estipulaciones relacionadas con el transporte marítimo, abarcando desde el fletamento, alquiler del buque, garantía de navegabilidad, responsabilidad del transportista, etc.

✓ Código de Manu.

Leyes tan antiguas como el Código de Manú (siglo II a. de C.) se ocupan ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho Código “se establece un tratamiento especial para la venta de

⁴¹ www.hispamar.com/PAG_HISPAMAR/PROA/135/PAGINA7.htm

⁴² RIPERT. *Droit Maritime*, París. Tomo I pág. 1, en CERVANTES Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México 2004. Ed. Porrúa. Pág. 7.

⁴³ PARDESSUS. *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII Siècle*. Paris. 1828. Tomo I. Pág. 13. En CERVANTES Ahumada. Op. cit.

las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban, incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida”.⁴⁴

✓ Leyes Rodias

El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo rodio. “Estos Códigos de Rhodos (o Leyes Rodias) señalaban leyes que hablaban de los pasajeros sobre la acción de recepto que se daba contra el capitán o el naviero para la reclamación de las cosas entregadas en guarda”.

⁴⁵ Este nombre les fue asignado debido a que surgieron en la Isla de Rodas, conocida por el famoso Coloso que cerraba la entrada de su rada, así como por el prestigio de sus leyes marítimas, que se impuso a toda la cuenca del Mediterráneo. Estas Leyes, “regulaban ciertas especies de préstamos marítimos, formas de pago del flete, casos de transbordo de la mercancía de un buque a otro, etc. Aunque lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes es ser la primera reglamentación de una especie de sociedad, dando paso al más legítimo antecedente de contrato, que a su vez, es el antecedente de nuestra Sociedad Comercial”.

⁴⁶ “Por su eficacia de regulación las Leyes de Rodias tuvieron vigencia mundial durante toda la Edad Media y en el año 55 A.C. aparecen en la legislación romana con el nombre de Lex Rodias”.⁴⁷

En las épocas antiguas no se dividió el papel del armador, capitán y comerciante. Normalmente el buque transportaba mercancías de un solo armador o comerciante; sin embargo, en la etapa romana se inició la industria naviera bajo las leyes romanas, en donde el armador poseía los buques, lo tripulaba y transportaba las mercancías del fletador contra fletes; en el medioevo el buque era poseído de manera solidaria por un gran número de armadores, donde cada persona tenía un comportamiento distinto y algunos socios podían trabajar como tripulantes y otros, como propietarios de la mercancía. Este tipo de empresa se denominó empresa de aventura mancomunada y se estipuló así, en la Tabla de Amalfi, la cual fue formulada en el siglo XI. Estas Reglas sirvieron también como base para el desarrollo del transporte y comercio marítimo en Grecia.

✓ El Derecho Romano

Como herederos de Grecia, los antiguos romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación a los juristas y las Leyes Rodias. En el denominado “Edicto Perpetuo” se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre las cosas que se les habían dado en guarda (acción que llega hasta nuestros días y se extiende a los hoteleros y a todos los que reciben huéspedes); sobre incendios, naufragios, robos navales, etc.⁴⁸ A los juristas romanos les era reservado de manera exclusiva el privilegio de establecer por primera vez lo que sería el régimen del mar de manera general, destacando que entre las cosas comunes del Derecho Romano se señalaban aquellas que la naturaleza creó para el uso común, entre las que se encontraba el mar, ya que este no era propiedad de nadie. El sistema del Derecho Romano aplicaba normas de comercio, la acción ejecutoria de las mismas se daba contra el dueño del buque para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán.⁴⁹

Así, en la era de Justiniano Emperador de Roma (483-565 D.C.), mandó recopilar los Códigos Justinianos que se denominan Corpus Juris Civiles, los cuales contienen las estipulaciones jurídico marítimas que integraron los Códigos de Rhodos, mismos que fueron interpretados a la manera jurídica romana y “los Códigos Basilicos, que fueron formulados por el Emperador Leo VI (866-912 D.C) de Roma del Este, que se remonta al derecho marítimo de los Justinianos. En este Código Justiniano se contienen diferentes disposiciones relacionadas con el tráfico marítimo, la marina de guerra y naufragios, entre otros y destaca de manera importante la ejercitoria actione, que es el trasplante al derecho del mar, de la institoria actione”.⁵⁰

⁴⁴ Código de Manu. En Cervantes Ahumada. Op. cit. Pág. 9

⁴⁵ Ibidem. PARDESUS. Op. cit. Pág. 9

⁴⁶ CERVANTES Ahumada, Raúl. Op. cit. Pág. 9-10

⁴⁷ SOLIS Guillén, O. *Derecho Oceánico*. México. Ed. Porrúa. 1978. Pág. 123-124. En González Garcidueñas. Op. cit. Pág. 8.

⁴⁸ BULAY, Paty. *Corso di Diritto Commerciale Marittimo*. Livorno 1841, pág. 4, en Cervantes Ahumada. Op. cit. Pág. 10.

⁴⁹ MANTILLA Molina, R. Op. cit. Pág. 5

⁵⁰ GONZÁLEZ Garcidueñas. Op. cit. Pág. 4

En Roma, a las personas a quienes los comerciantes encomendaban el cuidado de algún negocio, se les llamaba insitotes y la persona que trataba con ellos podría dirigir su acción contra los mismos, contra el principal; este Código extiende esta acción al tráfico por mar a quienes habían tratado con el capitán, los cuales podían ejercitar acción contra el propietario del navío, la exigibilidad del feliz retorno de un navío en el que se convierte fuerte rédito: “el texto denominado *nautae, caupones et stabularii ut recepta restituant* es la obligación, a cargo de los marinos y posaderos, de custodiar y devolver el equipaje a los pasajeros”.⁵¹ De la misma manera, en las llamadas “Basiliscos” (leyes del Emperador Basilio y de su hijo Leone) encontramos amplias disposiciones relativas al derecho del mar, tomadas de los textos anteriores. Estas leyes rigieron el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

✓ Las Tablas de Amalfi.

“Amalfi era una República Italiana que dominó el comercio con el Oriente por algún tiempo a partir del siglo X. En esta Ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfitana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo”.⁵²

✓ Reglas de Oleron

En las épocas medievales, se establecieron varias leyes de costumbre en el Mar Mediterráneo y del Norte, entre las que destacan las de los Roles o Reglas de Oleron, el Consolato del Mare y Waterrecht Von Wisby. Las Reglas de Oleron tienen esta denominación debido a que tuvieron su origen en la Isla de Oleron, la cual se ubica en la Costa Francesa del Océano Atlántico cerca de Burdeos, y la versión que ha llegado hasta nuestros días, se atribuye al actuario Luis D’Oleron, entre los siglos IX y XI y se establecieron para regir el transporte de vino. Su desarrollo obedeció a la costumbre y se conformaron como principios generales en juicios de corte marítimo. Estas Reglas, se constituyeron en un cuerpo de 47 artículos que contenían costumbres marítimas que eran observadas en los puertos franceses de la Costa del Atlántico

“Las Reglas de Oleron fueron tan prestigiadas o semejantes a lo que en la Antigüedad las Leyes de Rodias y fueron aceptadas en España, Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico”.⁵³ Entre sus principales temas, se destacan los siguientes:

- ▲ Prohibición del patrón para vender la nave a su cargo (estando de viaje).
- ▲ De la obligación del patrón y de la tripulación de descargar bien la mercancía.
- ▲ De las pérdidas ocurridas por mala estiba.

✓ El Código Hanseático

A través de los siglos XII al XV, que marcaban el fin de la época medieval, las ciudades comerciales de Alemania que se ubicaron a un costado del Mar del Norte y el Báltico, formaron una liga política y económica que fue conocida como “Liga Henseática”, la cual dominaba el transporte en el Norte de Europa, estableciéndose como puertos principales a las ciudades de Lubekc, Brunswick, Bremen, Danzing y Hamburgo, las cuales estaban dedicadas al comercio de bacalao y comerciaban con Novgorod, Bergen, Londres y Bruges, incrementando sus mercaderías en bacalao seco, granos, lana textil, miel, cera y sus derivados. En esta etapa se comienza a dar una política proteccionista que consistió en no emplear a extranjeros, ni fletarles o venderles sus embarcaciones y flotas.

La Liga Hanseática, inventó un nuevo tipo de buque, denominado Kogge, “el cual tenía su contraparte italiana, en una embarcación denominada “carabela”, que eran unos buques de vela, provistos de brújula, lo cual les permitía navegar en altamar, pero sin atreverse a navegar a través del Canal Inglés hacia el mar

⁵¹ CERVANTES Ahumada. Op. cit. Pág. 10 y11

⁵² Ibidem. CERVANTES. Op. cit. Pág. 11

⁵³ Ibid.

del Norte en la época de invierno”.⁵⁴ Otra de las atribuciones de esta Liga, fue la publicación del denominado Código Hanseático, el cual compiló las costumbres marítimas de diferentes pueblos.

✓ **Consulado del Mar**

El Consulado del Mare o Consulado del Mar. Es una recopilación de jurisprudencia de corte marítimo en Barcelona, durante el siglo XIII. Esta recopilación influenciaba en gran medida al transporte marítimo en el Mar Mediterráneo Oeste y su aplicación se empleó para dirimir controversias en casi todos los puertos del Mediterráneo. Estas leyes surgen en Europa a partir de la unión de “un gremio de mercaderes que se reunió para proteger y defender sus intereses comunes. Al frente de cada gremio había uno o más cónsules (jueces) elegidos en una junta general de asociados; estos jueces se hacían acompañar de un jurisconsulto a quien llamaban prior y de esa forma, nació lo que con el tiempo se denominaría el Consulado del Mar, el cual impartiría justicia conforme a los usos y costumbres, inspirados en sus decisiones, con la equidad y una de sus características era la rapidez con la que dictaban sus sentencias”.⁵⁵

El tribunal formado, se llamó Consulado del Mar y la Ley que se aplicaba en el tenía nombre propio: Libro del Consulado de Mar (Elibe de Consolat dels Flets Maritims). Existía una serie de estos Consulados de Mar en cada Continente. “En un principio eran 16 los Consulados del Mar en el Continente Americano: seis con jurisdicción en la América del Norte, Canadá y Estados Unidos; 4 en América del Centro, desde México hasta Panamá y 6 con jurisdicción en América del Sur, considerando las Islas y Mares que les corresponden, geográficamente”.⁵⁶ Entre sus principales disposiciones señala el permiso de tirar las mercancías al propietario del barco, como si fuera el patrón y que este era el responsable de los daños que sufría la carga, una vez que ésta se encontraba a bordo del barco.

✓ **Leyes de Wisby**

Waterrecht Von Wisby o también denominado el Derecho de Wisby: tuvo su origen en la Ciudad de Wisby, en la Isla sueca de Gotland y fue una recopilación de los Siglos XVI al XVII. En estos ordenamientos se señalaban conceptos tales como el salario de la tripulación, el avituallamiento, formas de arquitectura naval, equipamiento, lastre y puntos relacionados con la segura navegación y detallaban también las responsabilidades y cargo de cada uno de los tripulantes y las responsabilidades del armador.

En la Edad Media, con la caída del Imperio Romano de occidente, las condiciones de seguridad se volvieron más graves, debido a la constante incursión de los bárbaros y debido a la decadencia en la que se encontraba el clero en ese momento, no se contaba con los medios económicos, ni con los hombres para combatirlos, por lo que hubo que llegar a acuerdos con los señores feudales para que los siervos de cada feudo participaran en los combates. Así, “Venecia que se consideraba dueña única del Adriático, por muchos años exigió el pago de tributos a los buques que navegaban por sus aguas y sus poderosas flotas se encargaban de hacer efectivas sus pretensiones, siendo Bolonia, Ancona y Génova buenos testigos. Otros Estados también reclamaban derechos exclusivos en determinadas zonas marítimas, siendo Génova la gran rival de Venecia, sobre el Mar Liguria; Suecia y Dinamarca en el Báltico e Inglaterra en los mares más próximos a sus mares y en el Mar del Norte”.⁵⁷

Otras potencias como lo fueron España y Portugal reclamaban, considerándose España con derechos muy exclusivos sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México y Portugal sobre el Índico y el Adriático Sur. Aunque varias de estas reclamaciones obstaculizaban la navegación, eran respetadas. De la misma manera, en ocasiones se obligaba a las embarcaciones que navegaban por estas zonas al pago de peajes, les era prohibida la pesca e incluso toda navegación. Estas medidas mostraban cierta oposición por parte de los gobiernos ingleses, franceses y holandeses y es también en esta época que surge la obra denominada Mare Liberum, la cual se convertiría en la base fundamental del principio de navegación, denominado también Principio de libertad de la navegación.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ SOLIS, G. Op. cit. Pág. 125

⁵⁶ GONZALEZ Garcidueñas. Op. cit. Pág. 11

⁵⁷ Ibidem. GONZÁLEZ. Op. cit. Pág. 4- 5

✓ El Gidón de la Mar. (Gallardete del mar)

Apareció en Ruan en el siglo XVIII, es también como el Consulado del Mar y se constituye como una de las bases del derecho marítimo aceptadas por las costumbres y que contienen las primeras regulaciones sobre Seguro Marítimo.

✓ Legislación Española.

Entre las leyes marítimas españolas se debe señalar en primer lugar, “las Partidas del Rey Alfonso el Sabio (1266); las Ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo XIV y las ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla, de 1566. Este último documento contiene una completa y notable legislación sobre el seguro marítimo”.⁵⁸

✓ Época Moderna.

En la Época Moderna cabe citar la famosa ordenanza sobre la Marina de Luís XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón; las Ordenanzas de Bilbao y la famosa Ordenanza de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra. Debido a que “las normas del derecho marítimo en gran parte han sido formuladas con base en las costumbres marítimas, cuando los gobiernos se han desentendido de las nuevas necesidades del tráfico marítimo, los hombres de mar (armadores, comerciantes, marineros) han recopilado sus costumbres y han estructurado las nuevas normas, las que se han impuesto sobre reglas oficiales obsoletas”.⁵⁹

A mediados del siglo XIX, “los adelantos tecnológicos indujeron una importante transformación en la industria naval, con el uso del hierro, del acero y otros materiales que reemplazaron a la madera, hicieron posible que los barcos fueran objetos más resistentes para cruzar cualquier mar o espacio acuático, brindando mayor duración y resistencia, así como seguridad para transportar sus mercancías y personas (pasajeros) posibilitó embarcaciones más veloces, a su vez, los buques adquirieron un gran valor económico. Este avance técnico puso de manifiesto la necesidad de regular su tránsito y libertad de navegar”⁶⁰. Así, cabe hacer mención de algunos de los elementos documentales (tratados, convenciones, acuerdos y recomendaciones que integran la monumental obra, que juristas y comerciantes han elaborado para integrar el Corpus Juris marítimo internacional⁶¹. Sobre el particular, es necesario señalar que nos enfocaremos principalmente a las cuestiones relacionadas con el movimiento de bienes y personas, así como a algunas reglas en materia de tonelaje de las embarcaciones, ya que el objeto de estudio principal de este trabajo es el relacionado con estas actividades.

El Derecho del Mar, “es la rama del Derecho con mayor vocación a lo universal y por lo tanto, a lo internacional, en la tendencia al logro de unificación de las normas reguladoras de los problemas del mar en gran parte han sido formuladas con base en las costumbres marítimas, los armadores, comerciantes y marineros han recopilado sus costumbres y han estructurado nuevas normas. Los usos y costumbres son parte fundamental de la regulación en el mar”⁶².

Los usos, implican la reiteración de actos uniformes, realizados durante un gran período de tiempo con la convicción de su obligatoriedad por parte de la comunidad. “Sin perjuicio de la distinción jerárquica que podría establecerse entre usos y costumbres, es importante destacar que son reglas no escritas y de carácter eminentemente práctico y su ámbito de aplicación local, aunque existen también usos y costumbres de carácter internacional y cuerpos escritos donde se han depositado las reglas derivadas o provenientes de la actuación de ciertas instituciones o negocios jurídicos”⁶³.

⁵⁸ PARDESSUS. Op. cit. En Cervantes Ahumada. Op. cit. Pág. 13,

⁵⁹ CERVANTES Ahumada, Raúl. Op. cit. Pág. 87

⁶⁰ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier Antonio. Op. cit. Pág. 14

⁶¹ Ibidem. GONZÁLEZ. Op. cit. Pág. 87

⁶² Ibidem. GONZÁLEZ. Op. cit. Pág. 34

⁶³ BELTRÁN Montiel, L. *Curso de derecho de Navegación*, Buenos Aires, Argentina, Ed. Astrea. 1992. Pág. 33.

El año 1945 se marcó como trascendental para el Derecho del Mar. Las dos proclamaciones del presidente Harry S. Truman de los Estados Unidos, sobre la definición de los derechos de ese país en la plataforma continental y en las zonas adyacentes de pesca, despertaron un intenso movimiento diplomático de declaraciones estatales y de enfoques de los especialistas. “Comenzaba la nueva era del Derecho del Mar, limitado hasta entonces a las antiguas nociones derecho consuetudinario sobre la anchura probable del Mar Territorial, según los diversos criterios de las 3 millas, el límite de la vista, o el tiro del cañón o las 12 millas⁶⁴. Lo anterior, es importante de mencionar, en el sentido de que dentro de su mar territorial, el Estado ejerce su soberanía en forma prácticamente absoluta y plena. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar. Así, dicha soberanía se manifiesta particularmente en el ejercicio de las siguientes competencias”⁶⁵:

- a) Pleno imperio de las leyes y autoridades del Estado ribereño, las que ejercen dentro de este espacio marítimo las mismas competencias que dentro de su territorio físico;
- b) Control de la navegación de las naves de cualquier pabellón, las cuales quedan sometidas al régimen del paso inocente, esto es, su tránsito por las aguas territoriales solamente puede ejecutarse con la condición de que no perjudique la paz, el orden o la seguridad el Estado ribereño;
- c) Control de la navegación, toda vez que dentro del mar territorial las aeronaves de cualquier bandera, requieren permiso de sobrevuelo;
- d) Otorgamiento de permisos para las instalaciones de cables, oleoductos, tuberías y demás obras o artefactos, cualquiera que sea el uso que a estas instalaciones quiera dársele;
- e) Otorgamiento de permisos para operaciones destinadas a la investigación científica, transmisión inalámbrica y demás usos pacíficos dentro de ese espacio marítimo;
- f) Control y prevención de la contaminación, auxilio a la navegación, obligación de dar a conocer los peligros que amenacen a la navegación y demás actos que importan el deber o la responsabilidad del Estado ribereño de velar para que su mar territorial sea utilizado convenientemente por la comunidad internacional y los terceros estados;
- g) Regulación de pesca y caza marinas, las cuales pueden ser reservadas exclusivamente a los nacionales o concederse autorizaciones a los extranjeros con sujeción a las disposiciones que determine el Estado ribereño;
- h) Regulación de la explotación de los recursos minerales, los cuales quedan sujetos a las mismas condiciones de la pesca y caza marítima;
- i) Exigencia del respeto de la neutralidad del Estado ribereño en el caso de conflictos internacionales o guerras civiles de otros estados.

Así, la Conferencia de Naciones Unidas firmó la denominada “Convención de Ginebra”, la cual fue signada el 29 de abril de 1958, y determinó el verdadero nacimiento de un amplio y nuevo Derecho del Mar. Teniéndose como algunos de los principios fundamentales, los siguientes:

- a) La Soberanía del Estado en el Mar Territorial, sin determinar su anchura.
- b) El derecho de paso inocente para los buques de cualquier nacionalidad en el mar territorial.
- c) La línea de equidistancia para la delimitación de los mares territoriales de los Estados.
- d) La zona contigua de una extensión máxima de doce millas contadas desde la línea de base a partir de la cual se mide el mar territorial, admitida para efectos limitados de la vigilancia fiscal y aduanera.
- e) La plataforma continental, hasta entonces no definida, ubicada en el lecho y el subsuelo del mar, en las zonas próximas a las costas.
- f) El doble criterio de la isóbara de los 200 metros o de la posibilidad de la explotación como términos probables de la jurisdicción estatal.
- g) La libertad de alta mar en las aguas suprayacentes fuera de la zona del mar territorial.
- h) Los criterios para la delimitación de la plataforma continental.
- i) Las cuatro libertades fundamentales del mar:
 - Libertad de navegación.

⁶⁴ VARGAS Carreño, Edmundo. *América Latina y el Derecho del Mar*. México, Ed. Fondo de Cultura Económica. 1973. Pág. 8.

⁶⁵ *Ibidem*. VARGAS. Pág. 59-60.

- Libertad de pesca.
- Libertad de tender cables y tuberías submarinos.
- Libertad de sobrevuelo en la alta mar.

Tipos de tráfico.

Como se señaló anteriormente, el transporte marítimo está dividido a través de varias clasificaciones, de entre las se destaca la correspondiente a las zonas en las que se realiza la navegación, tales como:

- a) Navegación Costera.
- b) Navegación de Altura.
- c) Navegación de cabotaje.

Dada la importancia que para este trabajo reviste el término de cabotaje, es necesario señalar que en las vías fluviales la idea de compartir los beneficios de la navegación impuso, desde la época de la Revolución Francesa, la libertad de navegar sin restricciones por parte de los Estados ribereños. Los países “elaboraron más tarde, normas comunes para asegurar el libre ejercicio de la navegación, lo que alcanza una regulación específica en el Tratado de Mannheim, 1868”⁶⁶. A través del mismo se aseguraba que ningún Estado perturbaría la navegación de buques de otras banderas. Este concepto “latu sensu” no implicaba necesariamente la aptitud para ejercer el comercio marítimo dentro de la jurisdicción de un determinado país. Podía entenderse, en cambio, que libertad de navegación significaba nada más que el libre tránsito, sin trabas jurídicas ni gabelas a quienes se limitan a realizar un paso inocente. Ello respondía básicamente, a los intereses del comercio internacional y secundariamente, al de las flotas transportistas. Es en este punto donde pueden nacer conflictos entre lo que representa el interés del comercio dentro de un país y la protección (exclusividad que se le otorga a las naves nacionales a través de regímenes especiales de fomento y reservas de carga)”⁶⁷.

En términos genéricos, cabotaje es el tráfico marítimo comercial que se realiza entre puntos de la costa relativamente próximos, siguiendo rutas de navegación cercanas a ella. “La raíz etimológica de la expresión cabotaje, tanto en castellano, francés e italiano, es el vocablo “cabo”, y de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se entiende como: 1. Tráfico marítimo en las costas de un país determinado; 2. m. Mar. Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea siguiendo derrota de cabo a cabo. La legislación marítima y la aduanera de cada país suelen alterar sus límites en el concepto administrativo, pero sin modificar su concepto técnico”⁶⁸. Este tipo de tráfico ha sido señalado de manera tradicional, como una función del comercio interno de cada país y que está sujeto a las leyes y reglamentos propios, con la misma amplitud con que se aplican en ejercicio de la soberanía nacional a los transportes de productos y mercaderías por vías terrestres.⁶⁹

El tráfico de cabotaje se inscribe en el interés de los países de mantener para sus nacionales los ingresos de la industria marítima y fluvial, reservando así el ejercicio de su soberanía en los espacios acuáticos bajo su jurisdicción. En las vías fluviales, la idea de compartir los beneficios de la navegación impuso, desde la época de la Revolución Francesa, la libertad de navegar sin restricciones por parte de los Estados ribereños, los cuales elaboraron más tarde normas comunes para asegurar el libre ejercicio de la navegación, asegurando que ningún Estado perturbaría la navegación de buques de otras banderas, pero no se implicaba la aptitud para ejercer el comercio marítimo dentro de la jurisdicción de un determinado país.

⁶⁶ RAVINA Arturo O. *Actualidades en Derecho de la Navegación*. Ed. IAIES, Buenos Aires, 1999 pág. 26.

⁶⁷ RAVINA Arturo O. *El Régimen del Cabotaje*. Disertación presentada en San Pedro Sula. Honduras, 27 de Septiembre de 2001.

⁶⁸ www.buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=cabotaje

⁶⁹ PARODI, Juan Carlos. *Nuestra política fluvial*. *Revista de Derecho Marítimo*. Buenos Aires Argentina, Noviembre de 1971, en RAVINA, Arturo O. *El Régimen de Cabotaje*. *Universidad de Buenos Aires*. Disertación presentada en el Foro Iberoamericano, realizado el 27 de septiembre de 2001, en San Pedro Sula, Honduras.

Así, se considera que el cabotaje es en consecuencia, una medida de carácter fuertemente proteccionista y está dirigido a otorgar ventajas a los navieros nacionales. Un concepto más amplio del cabotaje, implicaría el entender por cabotaje nacional, el transporte de mercaderías y/o personas, así como la prestación de servicios técnicos, científicos, de apoyo y asistencia que se realicen en aguas fluviales, lacustres o marítimas del territorio nacional o dentro de la Zona Económica Exclusiva y entre puntos de jurisdicción nacional. Dicho transporte sería realizado por buques de matrícula nacional, de propiedad y control efectivo (operación y en algunos casos, construcción) de sus armadores nacionales.

El cabotaje no sólo ha pretendido la protección del transporte de personas y objetos, así como la navegación en sus aguas de buques que enarbolan la bandera del país en el que están debidamente registrados; también ha tendido a proteger otro tipo de intereses distintos a estos: en primer lugar, asegura que las tripulaciones de los buques de bandera nacional, estén integradas por nacionales del país en donde se llevará a cabo dicho tráfico (existiendo algunas excepciones señaladas en las leyes de cada país); en segundo lugar, otorga beneficios a la industria naval y de reparaciones del país en el que se lleva a cabo este tipo de navegación y en tercer lugar, se establece como un factor importante para la seguridad nacional.

1.1.2. La evolución.

La evolución de que fueron objeto las embarcaciones fue una respuesta no sólo a las necesidades económicas de los pueblos, sino también a las constantes luchas que se daban entre ellos para mantener el poder y obtener los mayores beneficios comerciales. Por lo tanto, en este apartado, se presenta una breve reseña de la evolución de las embarcaciones y su importancia para el desarrollo del transporte marítimo, principalmente desde el periodo del medioevo y hasta el siglo XXI.

Como se señaló anteriormente, los primeros barcos fueron construidos con madera y en ocasiones estaban dotados con velas, mismos que estaban dedicados en su mayoría al transporte de grano, piedras para la construcción y ganado. Posteriormente, estas embarcaciones fueron dotadas de remos, que fueron desarrollados por los fenicios y griegos, los cuales, en conjunción con las velas, proveían a los buques de mayor velocidad para poderse movilizar sobre el agua. “El tamaño promedio de estas embarcaciones era de 300 a 500 toneladas y el número de remadores empleados en ellas llegaba hasta los 300; los barcos romanos eran de aproximadamente 20 toneladas y eran empleados en la mayoría de las veces, para el transporte de granos”⁷⁰.

Los esbeltos veleros egipcios de remos llegaron en el año 3000 A. de C. a Creta, a casi 500 kilómetros al norte de su punto de partida. Hacia el 500 los barcos de Hannon ek cartaginés, regresaron de la costa occidental de África llevando en sus rodas, como trofeos, cabezas de gorilas, en tanto que otros cartagineses iban a la lejana Bretaña en busca de estaño. Pero no fue sino hasta el año 200, con el advenimiento de los vigorosos barcos mercantes romanos, cuando el barco mediterráneo o meridional alcanzó su forma definitiva. Este tipo de embarcaciones siguió siendo construida hasta la época de las cruzadas y ya para la época medieval, las embarcaciones eran pequeñas, alcanzando de entre 50 a 100 toneladas.

La navegación a vela había progresado mucho, pero seguía supeditada a los vientos, así que a partir del Siglo XV fueron apareciendo nuevas máquinas que pretendían lograr la tracción auto mecánica que aplicada a los buques, lograra su avance sin ayuda de remos. En este siglo, el poder de los mercaderes creció y para el año de 1400, la ciudad-isla de Venecia, era el mayor puerto conocido en el mundo. Los barcos mercantes venecianos, conectando con las caravanas terrestres del Oriente, tomaban cargamentos de especias, sedas y joyas y se dirigían a Europa. Ganaron entonces los turcos musulmanes el dominio de las rutas orientales terrestres, haciendo difícil el comercio para los mercaderes cristianos y estos buscaron nuevas rutas marítimas hacia las tierras orientales de las especias.

⁷⁰ PONTI, Valery. Op. cit. Pág. 5

Las especias formaron el señuelo que había de ensanchar el mundo; los barcos habían de venir desde Portugal. El gran mejoramiento de las embarcaciones y de los sistemas de navegación se debió en gran medida al Príncipe de Portugal, Enrique el Navegante, quien reunió en torno suyo a sabios cristianos, judíos y árabes, que hicieron mapas mejores. Instrumentos derivados de los astrolabios árabes medían la altura del sol y daban a los marinos la posición norte-sur. Brújulas perfeccionadas mostraban el rumbo.

“Los portugueses desarrollaron una nueva clase de embarcación: la carabela para costear hacia el sur de África Occidental. Llevaban dos velas latinas pero los capitanes pronto descubrieron que la presión del viento sobre trinquetes y cangrejas fatigaba mucho al timón. Aliviaron la fatiga añadiendo un palo mesana o mayor popel. Las embarcaciones con dos velas cuadradas y un palo de mesana aparejado con velas latinas se conocían con el nombre de carracas. Las carracas y las carabelas abrieron la época de los descubrimientos”.⁷¹

En la Edad Media se habían llamado naves a las embarcaciones de vela, escasas de eslora y más anchas de manga. Eran pesadas y se parecían de línea, que llegaban a ser chatas y sin quilla, para transportar caballos. “La saetia latina, con una sola cubierta y con tres velas, mayor, mesana y trinquete, que había surcado intensamente el Mediterráneo medieval, llegó en el siglo XVI, pero no sin antes suprimir sus remos. El pampal medieval, era de sólo remos, ayudado por dos velas latinas; y los faluchos, que fueron la decoración artística de todo el viejo mar, tenían como hoy, un solo palo enclavado a proa, con larga e inolvidable vela latina. Las buscias de los siglos XII y XIII, también eran de tres palos, habían quedado arrumbadas por potalas o de poco andar, a causa de su forma de tonel, que las hacía inadecuadas para la gran carga. Las cocas, en forma de concha, altas de borda, de mucho calado y preparadas para la navegación mercantil y que llegaban a tener varias cubiertas, eran de procedencia normanda, estaban adecuadas a los mares broncos”.⁷²

En esta época hubo grandes potencias navales, sobre todo en la época de las Cruzadas y más tarde, cuando el comercio con el Oriente cobró grandes proporciones, las ciudades de Génova y Venecia fueron las que más destacaron en este intercambio, aunque otros países intervenían activamente. Durante las Cruzadas hubo que transportar a Jerusalén un gran número de soldados y enormes cantidades de abastecimientos, y los barcos se ocuparon de ello. En el comercio con Oriente hubo grandes flotas que llevaban a Europa artículos de lujo: sedas, especias y piedras preciosas que siempre habían llevado de Asia en caravanas terrestres.

El “carrak” o carraca tenía la manga ancha y poco calado, tenía más capacidad para transportar mercancías, y por otro lado las carabelas tenían menor tamaño pero más velocidad y altos castillos en proa y en popa. Enrique mejoró la carabela y las empleó mayormente en su expedición, “el 24 de mayo de 1453, Mohamed II de Turquía Osmani cayó en Constantinopla y así se desmoronó el Imperio Romano Este, por este motivo el mundo occidental perdió la ruta segura terrestre y fluvial para alcanzar el oriente y este hecho motivo la exploración de la ruta oceánica de la India”.⁷³

Para el año 1485 se inició la dinastía Tudor en Inglaterra, y se instó el interés nacional de la marina mercante como una fuente de riqueza inglesa, aplicando una política proteccionista de su flota nacional, señalando que la flota inglesa tenía preferencia al transportar vino; en 1489 dicha política proteccionista se aplicó a la importación de gasco (hierba de donde extraían tinta azul) de Toulouse, Francia. En cuanto a la realización de nuevas expediciones, podemos señalar la que en el año de 1488 Bartolomé Díaz llevó a cabo con el objeto de rodar la punta meridional de África, descubriendo así, el denominado “Cabo Tormentoso”, renombrándolo luego Cabo de Boa Esperança, descubrimiento que apoyaría mucho la aventura a la India.

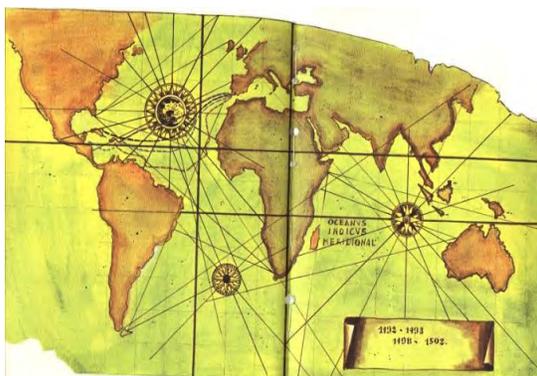
⁷¹ LEE, Laurie. Op. cit. Pág. 40

⁷² DE PANDO y Villarroya, José Luis. *Diccionario Marítimo*. Editorial Cossat S.A. Madrid. 1956. Pág. XI.

⁷³ ISAWA Mischiro. Op. cit. Pág. 13

En 1492 Cristóbal Colón, convencido de que la tierra era redonda y que si navegaba hacia el Oeste en el Océano Atlántico llegaría a la India y China, así como a Japón, con el apoyo de la Reina Isabel de Castilla, descubrió Las Bahamas sin saberlo, llegando primeramente a la Isla de San Salvador. En el mismo viaje también “descubrió la Isla de Cuba y la Española. Posteriormente, en un segundo viaje descubrió Dominicana y Jamaica. En un tercer viaje encontró Trinidad y la región del Río Orinoco y en su último viaje descubrió Honduras y Panamá. Sin embargo, sus viajes no resultaron precisamente exitosos, debido a que el botín o trofeos eran pocos, pero dichos descubrimientos alentaron la realización de nuevas expediciones encaminadas hacia el nuevo mundo”⁷⁴.

*Ilustración 6
Las rutas de Cristóbal Colón*



*Rutas seguidas por Cristóbal Colon en sus cuatro viajes.
Mapa obtenido en Rigau Ferrer, José.
Historia de la Navegación, Pag. 24-25*

Para 1499 Vasco Da Gama había navegado hasta la India y había regresado rodeando África. Esta aventura que vinculó a Europa con la India vía oceánica, tuvo como resultado una ganancia de 70 veces el valor de la mercancía llena embarcada en la India, la rentabilidad del comercio se derivó de no pagar el impuesto o derecho cobrado por la monarquía local que intervenía en el transporte terrestre, por este motivo la ruta terrestre iba a remplazarse por vía marítima. De esta manera, “Portugal dominaba el comercio en la India y Asia, estableciendo sus dominios entre 1510 y 1534, en Goa India, Guantón, Macao, Ningpo, Foochow, y Amoy, monopolizando así, el comercio chino”⁷⁵.

Otras nuevas expediciones que fueron llevadas a cabo dieron como resultado la creación de incipientes colonias en los territorios recién descubiertos: “Vasco Núñez de Balboa, quien atravesó el estrecho de Panamá, fue la primera persona que vio el Océano Pacífico proveniente de la parte Este; Américo Vespucio, aventurero italiano que viajó a lo largo de la costa Mesoamericana hasta Argentina y descubrió que la tierra encontrada por Colón no era la India sino el Nuevo Mundo que se ubicaba entre Europa y Asia, por ese motivo este continente vino a llamarse América, basado en su nombre”⁷⁶.

También se puede destacar el viaje redondo por tierra realizado por el navegante portugués Fernando de Magallanes, el cual vinculó los Océanos Atlántico, Pacífico e Índico, reconociendo así que la tierra es un globo gigantesco. De esta manera, los portugueses, españoles, holandeses e ingleses pronto se dieron a la tarea de descubrir nuevas rutas marítimas. La continua serie de expediciones realizadas por navegantes europeos, movidas principalmente por los deseos de riqueza personal y de expansión del imperio, dieron como resultado la colonización y dominio de las tierras recién descubiertas, dominio que se dio en gran medida por los avances en materia náutica con que contaban los expedicionarios y que les permitían transportar grandes volúmenes de personas, animales y víveres que les servían para mantenerse a lo largo de las batallas.

Así, la riqueza sustraída del nuevo mundo, a causa del Convenio de Tordesillas permitió que los españoles dominaran el archipiélago de la India Oeste hasta América Central y del Sur, mientras tanto “los portugueses monopolizaron el comercio marítimo de oriente cercano, la India hasta Malaca, en otras palabras, los países compartieron la hegemonía de la marina mercante y el comercio marítimo sin perjudicar a otros, sin embargo, sus posiciones privilegiadas no duraron aún un siglo”⁷⁷.

⁷⁴ ISAWA. Op. cit. Pág. 16

⁷⁵ ISAWA. Op. cit. Pág. 14

⁷⁶ Ibidem. ISAWA. Pág. 16

⁷⁷ Ibidem. ISAWA. Pág. 20

El comercio a gran distancia siguió a los exploradores. Los mercaderes clamaron por barcos todavía mayores que pudiesen llevar más ricos cargamentos. Tras este período de descubrimientos, las naciones Europeas que comerciaban establecieron imperios en ultramar. Al principio los galeones españoles dominaban los océanos, pero posteriormente aparecieron los buques británicos que iban y venían tranquilamente entre Oriente y la India, ya que la velocidad en esta época no era importante, debido a que los buques mercantes siempre iban protegidos por una flota de embarcaciones de guerra que les resguardaban de los ladrones.

Por otro lado, desde el siglo XV, el centro de la pesca de Bacalao se mudó del Mar Báltico al Mar del Norte, y debido al gran aprecio de que gozaba este producto entre las naciones europeas y las sociedades americanas, los holandeses dominaron esta industria con sus esfuerzos, ampliando su mercado de bacalao de Escandinavia hasta Inglaterra y Alemania; para el Siglo XVI su dominación reemplazó a los comerciantes de la Liga Hanseática. Así, los holandeses iniciaron su comercio dentro de Europa, abarcando luego el comercio que era monopolizado por los españoles en las islas del oeste de la India y de América del Norte. De finales del siglo XVI a principios del Siglo XVII, los holandeses fundaron muchos consorcios para comerciar en esta área. En aquel tiempo, la riqueza nacional se medía en cantidades de oro y plata y la fuente del manejo del gasto de guerra y armamento, por este motivo el objetivo del comercio era obtener de su mercado de exportación más que de su importación, de esta manera, los buques comerciales no sólo fueron fuentes de divisas en comercio, sino que también constituyeron parte de la fuerza nacional.

Durante los siglos XVI y XVII, los barcos se hicieron más grandes y los mástiles de aparejo llegaron a tener hileras de tres, cuatro y hasta cinco velas en palos cada vez más altos. La situación no podía seguir siendo la misma indefinidamente. La Revolución Industrial estaba en marcha. Por lo que corresponde a los inventos y mejoras que tenían por objeto el dotar de mayor velocidad a las naves es digno de hacer mención el intento que hizo Blasco de Garay en las aguas de Barcelona en 1543, quien logró hacer avanzar un barco haciendo rodar unas grandes ruedas o paletas colocadas en los flacos de la nave por medio de la expansión del vapor que salía de una caldera cuya agua era calentada por la combustión del carbón y leña en un horno u hogar. Fue un mero ensayo y no prosperó el invento, sino que fueron las experiencias del francés Dionisio Papin sobre el funcionamiento de la caldera o marmita, las que promovieron la utilización del vapor como fuente de energía.⁷⁸

En la primera parte del siglo XVII, los holandeses se encargaron de monopolizar el suministro de mercancías asiáticas que de manera anterior había sido realizada por los comerciantes de Venecia y los portugueses, instalando para el caso, grandes bodegas en los puertos de Ámsterdam y Róterdam, las cuales se llenaron de lana española, vino, aceite de olivo, miel de abeja del Mar Mediterráneo, especias, pimienta de Malasia, algodón, azúcar de la India, seda, cerámica, cobre, té de China y Japón.

Uno de los precursores de las máquinas de vapor, el inventor Papin en 1707, instaló una máquina de vapor en un barco y navegó por el Río Fulda. Su intención era continuar por Wesser y salir al Mar del Norte y llegar hasta Inglaterra, pero su presencia en la Ciudad de Mendel causó una oleada de protestas ante los barqueros del río, que durante la noche destrozaron la embarcación. Aunado al empleo del vapor en las embarcaciones, se comenzaba a emplear la “hélice”, misma que tuvo sus orígenes en el Siglo XV y que fue sugerido por primera vez, según parece, por Leonardo Da Vinci.⁷⁹ Pero este invento no pudo ser aplicado de manera práctica sino hasta el siglo XIX, en el cual el coronel norteamericano John Stevens construyó el primer barco que sería movido por vapor a presión y una hélice.

A través de la segunda parte del siglo XVIII y hasta principio del siglo XIX inició un cambio trascendental en la industria mundial: la Revolución Industrial, la cual vino a reformar la industria manufacturera e impactó de manera considerable en los procesos económicos que hasta antes de esa fecha se estaban desarrollando. “La aplicación de nuevas tecnologías en la industria, permitieron que se fundara

⁷⁸ RIGAU. Op. cit. Pág. 32

⁷⁹ LEWIS. Op. cit. Pág. 72

un sistema de fábricas modernas en la rama textil y más tarde, esta nueva modalidad de aplicaría en otras industrias como la siderúrgica, porcelana y la industria minera del carbón, productos que no sólo enriquecían la demanda doméstica, sino que también eran objeto de ser exportadas del continente europeo, hacia sus nuevos mercados en América, África y Asia”⁸⁰.

Además, Inglaterra tenía abundantes recursos de carbón y hierro en su territorio y se estaba convirtiendo en la fábrica del mundo, aunque tenía una alta tasa de migración hacia el Nuevo Mundo, las ciudades británicas aumentaban sus poblaciones. Por este motivo tenía que importar alimentos del otro lado del planeta. Casi inmediatamente después de haberse descubierto que el vapor podía hacer girar las ruedas de las fábricas, los hombres comenzaron a buscar alguna manera de colocar las ruedas de paletas en los barcos y en 1756 el inglés Jonathan Hull patentó un barco de ruedas accionado mediante vapor, el cual debía remolcar barcas de canal y “no ser usado con tormentas o con mucho oleaje”.

Después de una serie de intentos fallidos por dotar a las embarcaciones de motores que les permitieran movilizarse de manera más rápida, fue Robert Fulton quien consiguió este objetivo al construir un bote a vapor que remontó a través del Río Sena a una velocidad de 7 kilómetros por hora en 1803. “Dado que en Francia, su país natal, no se le estaba dando el apoyo y financiamiento adecuado, Fulton se trasladó hacia los Estados Unidos de América, donde en el año de 1807 se botó el buque Clermont, mismo que partió desde Nueva York y llegó hasta Albano, haciendo un recorrido de 150 millas en 30 horas. A este recorrido se le considera como el comienzo de la historia de la navegación a vapor”.⁸¹

Cabe hacer mención que durante el periodo de la Guerra de Napoleón (1796-1815), los Estados Unidos permanecieron neutrales, lo cual les puso en situación de ventaja frente a los países europeos, los cuales debido a las hostilidades habían visto grandemente mermadas sus flotas comerciales y militares. Esta situación provocó que el comercio tanto Mediterráneo como trasatlántico fuera llevado a cabo, en su mayor parte, por buques americanos, los cuales formaban prácticamente un monopolio en el transporte de correo y de pasajeros. “El servicio de línea regular trasatlántico se publicó en los Diarios de Nueva Gorka partir de enero de 1818 y se inauguró la ruta regular entre Nueva York y Liverpool, por “Black Ball Lines”, que fue el primer transportista público del mundo moderno, seguido del “Red Star Line”, en 1821, “Swallow Tail Line” en 1822 y “Dramatic Lines” en 1839”.⁸²

Por otro lado, se creó en 1821 la General Steam Navigation Company London, la cual inauguró el servicio de línea regular a través de buques de vapor entre Londres, Hamburgo y Róterdam. De igual manera, la Peninsular Steam Navigation Company (que cambió más tarde su nombre por el de Peninsular and Steam Company London (P&O)) inauguró en 1837 el servicio regular en Europa y extendió su ruta hasta Calcuta, India.

Entre los años de 1830 y 1840, apareció una embarcación más rápida que las conocidas hasta ese entonces: el denominado “clipper” mercante, también llamado “yankee clipper”, el cual estaba siendo construido en los astilleros de los Estados Unidos. Este hecho dio comienzo con una guerra comercial, una rivalidad o carrera de velocidad por mar entre los barcos cuyos cascos largos y estrechos, terminaban en afiladas proas que cortaban las olas. Los clippers llevaban nubes de lonas que recogían la más ligera brisa⁸³. Estas velas no eran recogidas nunca por las noches lo que les permitía seguir avanzando a velocidades mayores a las alcanzadas hasta entonces.

Para 1832, el francés Juan Stevens (o Sauvage, según algunos autores), inventó la propulsión por medio de la hélice, lo cual desapareció los inconvenientes de las ruedas de paletas colocadas a babor y estribor de las embarcaciones. “A la hélice simple o central, le suceden otras hélices gemelas que dan impulso a las naves y mayores facilidades en las maniobras. Se trataba de un bote sin cubierta de unos ocho metros y

⁸⁰ ISAWA. Op. cit. Pág. 36

⁸¹ RIGAU. Op. cit. Pág. 34

⁸² ISAWA. Op. cit. Pág. 36

⁸³ LEE. Op. cit. Pág. 41

tenía como maquinaria un cilindro de bronce de unas ocho pulgadas de diámetro y cuatro de longitud, iba puesto horizontalmente en el fondo del bote; y alternando la presión del vapor en dos aspas corredizas se daba movimiento a un eje que pasaba por el centro. En uno de los extremos de este eje, que atravesaba la popa, iban una aspas como brazos de molinos de viento, de tal suerte que formaban el ángulo más ventajoso para funcionar en el agua”.⁸⁴

Los clippers aventajaban a todos los demás barcos que cruzaban los mares, hasta a los vapores de su tiempo. En 1843, los clippers construidos en astilleros de Boston, Nueva York y Baltimore, viajaban velozmente entre China, Inglaterra y Estados Unidos, cargados de té. “En esos tiempos en que había pocas golosinas y platos refinados, el té se consideraba como un gran lujo, y la gente se mostraba muy exigente con respecto a su calidad. Se creía que perdía parte de su aroma en un viaje largo, y el primero en la cosecha de cada año se vendía con una prima en el mercado de Londres. Por eso la velocidad tenía una gran importancia para los barcos que los traían y los clippers cumplían con esta característica”⁸⁵. Estos clippers americanos estaban construidos con madera; los ingleses construían los suyos con teca, roble u olmo, forrados de cobre para evitar su destrucción por la conchuela (incrustación de crustáceos) y “entre los años de 1840 a 1849, los ingleses comenzaron a construir los barcos de hierro; más tarde se introdujeron los mástiles de acero y los cables de alambre de acero, más fuertes y menos pesados que los de madera y cáñamo”.⁸⁶

Dichas embarcaciones tenían como característica básica el que contaban con un casco en que se sacrificaba todo en beneficio de la rapidez. Eran más ligeros que fuertes y tenían una gran estabilidad para poder navegar con todas sus velas, pero poco espacio de carga. Los clippers comenzaron a ser construidos en Norteamérica y posteriormente los ingleses comenzaron su construcción para destinarlos al tráfico de lana con Australia. Su declinación dio comienzo en los años de 1870, en los que su uso era destinado para el transporte de guano o nitratos de Sudamérica e incluso, llevaban carbón a las Indias Occidentales y a Suez para las calderas de los incipientes barcos de vapor. El gran período de los clippers norteamericanos fue el que medió entre los años 1850 y 1860. Después, la Guerra de Secesión y la competencia entre los marinos mercantes británicos y de los vapores se combinaron para destruir su comercio.⁸⁷

A pesar de ser movidos a vapor, los buques continuaban presentando una forma y estructuras muy similares a las de los antiguos veleros y su tonelaje resultaba reducido, debido esto a que no se encontraban las tablas de madera con las medidas adecuadas para construcciones mayores. Esta situación originó que se diera comienzo con la construcción de buques que estarían fabricados con planchas de hierro y después de acero, que al ser metales más resistentes permitían hacer el casco con un grosor menor y por tanto, más ligero. Así, el buque denominado Himalaya, figura como el primer buque cuyo casco fue enteramente de hierro. Estos buques, también permitieron ampliar las capacidades de carga.

La energía del vapor significó que los marinos no sólo ya no habían de depender de un viento próspero sino que significó también que embarcaciones más grandes, servidas por tripulaciones más reducidas podían transportar más pasajeros y mercancías. Los primeros buques a vapor, quemaban carbón o madera. En viajes largos llevaban a veces tanto combustible como carga, porque las máquinas desperdiciaban parte del vapor que generaban. “En 1854, un nuevo invento redujo esta pérdida de energía al hacer pasar el vapor por diversos cilindros sucesivamente y entonces en 1894, Charles Parsons inventó una máquina de turbina que podía ser utilizada como motor de barco. Como la vela latina, que aprovechó mejor la fuerza del viento, el motor marino de turbina introdujo una nueva época en la historia del transporte marítimo”.⁸⁸

El principio de la turbina de vapor –movimiento de rotación obtenido directamente de la presión del vapor- se remonta a Herón de Alejandría, quien en el siglo II o III A. de C. inventó un motor en el cual el

⁸⁴ LEWIS. Op. cit. Pág. 73

⁸⁵ ENCICLOPEDIA TEMÁTICA Op. cit. Pág. 462.

⁸⁶ Ídem

⁸⁷ Ídem

⁸⁸ Ídem

vapor hacía girar una bola. En la versión moderna el vapor hace girar unas aspas casi del mismo modo en que el viento lo hace con un rehilete; fue concebida en el siglo XVII por Giovanni Branca de Loreto como medio para operar un molino de granos. Aparentemente su idea se perdió; sin embargo, unos 250 años después de que Branca descubrió el concepto básico, Sir Charles Parsons construyó la primera turbina de vapor práctica para mover dinamos.

La aparición del buque de vapor provocó la división de la forma de transportar la mercancía, primero era la línea regular, en la que se transporta la mercancía que tiene menos volumen y más valor, pero se requiere su rápida entrega en destino, para lo cual es muy adecuado usar un buque a vapor, mientras tanto, un tipo de carga denominada “Bulky cargo” (carga voluminosa) como trigo, algodón, mineral de hierro, carbón, madera y troncos que ocupan gran parte del comercio marítimo, todavía eran transportados por buques de vela, los cuales fueron aumentando su cantidad hacia finales del siglo XIX. Esta carga no puede pagar alta tarifa como se aplicaba al buque a vapor, por ese motivo el buque a vela seguía manteniendo a sus clientes a través del siglo XIX. Así, “se dividía el mercado naviero en dos tipos de comercio: la línea regular y el servicio de trampa, este último también dependió del mejoramiento de la comunicación a través de la invención de cables colocados en el fondo del mar, ya que anteriormente al zarpar el buque del puerto de embarque, el armador no tenía medio de comunicación hasta que éste regresara a su puerto de origen, entonces el armador tenía que someter todas las decisiones al capitán, sin embargo este sistema de mejor comunicación, facilitó la actividad de trampa más conforme a la mercadotecnia realizada por los armadores”⁸⁹.

Hasta mediados del siglo XIX el comercio exterior y la marina mercante se realizaban a través de las manos de un solo empresario, debido a que el buque empleado era pequeño y el armador/ transportista podía llenar las bodegas con su propia mercancía. El desarrollo del servicio de línea regular estimuló la separación de ambas industrias del armador/transportista y embarcador, ya que la línea regular tiene una característica muy distinta a la trampa. Se requiere de regularidad y el movimiento constante de pasajeros y carga atraída de varias fuentes de los embarcadores, aunque no llenara las bodegas, el transportista no podría aplazar su itinerario propagado. “En estas circunstancias un solo armador no podía llenar un barco con su propia carga. El motivo de incrementar el número de pasajeros y carga dependía de la emigración al Nuevo Mundo que ofrecía sueños de rosa a los Europeos, así como de la revolución industrial, la población europea aumentó y necesitaba la importación de alimentos y materia prima de las colonias, y al mismo tiempo necesitaba también de la exportación de los productos industrializados que incrementaban el comercio de Europa con sus colonias”⁹⁰.

La línea regular llegó a su cumbre cuando los emigrantes europeos se precipitaron a los Estados Unidos a lo largo del siglo XIX. La fundación de las compañías navieras inició a partir del Término de la Guerra de Napoleón, el comercio marítimo entre Inglaterra y la India aumentó mucho, pero al mismo tiempo iniciaron una competencia muy intensa entre los armadores; por este motivo, “siete armadores británicos se reunieron en 1865 para formar el número de servicio y la tarifa mínima para la ruta entre Inglaterra y Calcuta. Éste fue el primer cartel marítimo que apareció en el círculo de la marina mercante, el origen del “United Kingdom/Calcuta Conference”, luego formuló la ruta entre Inglaterra y China, desarrollándose así, la “Far Eastern Shipping Conference”⁹¹.

Hacia 1900, los barcos con motores de pistón estaban tan anticuados como los clippers de madera movidos por vela a los que habían suplantado. Los cascos de acero resistente y ligero reemplazaron a los de pesado hierro. El acero y las turbinas tuvieron como consecuencia velocidades mayores y mayores barcos, por lo que el comienzo del siglo XX significó el inicio de un período en el cual las embarcaciones sufrirían de un gran número de modificaciones y adecuaciones que les permitieran poder cumplir con los objetivos que eran señalados por las necesidades de los diferentes países. Por una parte, las fuentes de aprovisionamiento cambiaron radicalmente y el carbón inglés que era empleado como el principal

⁸⁹ ISAWA Op. cit. Pág. 40

⁹⁰ Ibidem. ISAWA. Pág. 41

⁹¹ Ibidem. ISAWA. Pág. 42

energético, cedió paso al carbón americano. La producción del hierro comenzó a elevarse a un ritmo acelerado y la explotación del petróleo y el uso de sus derivados en la industria, derivó en una demanda cada vez mayor de productos tanto energéticos como alimenticios en las diversas regiones del mundo, teniéndose que adaptar el tráfico marítimo a realizar viajes más largos y a transportar mayores volúmenes de carga.

Los vapores, capaces de llegar a tiempo a pesar de vientos contrarios, mares picados o mareas adversas, impusieron orden en el comercio marítimo. Esa puntualidad significaba una ganancia no sólo en confiabilidad, sino en capacidad de carga: a más viajes correspondía mayor capacidad de carga. Las trascendentales innovaciones que trajo el vapor, principalmente itinerarios confiables y mayor capacidad de acarreo, abrieron una nueva era en el comercio mundial y las relaciones internacionales. Las ciudades y las naciones industrializadas se extendieron. Por primera vez las fábricas contaban con un flujo seguro de materiales provenientes de todas partes del mundo y la certeza de poder enviar sus productos terminados en forma constante. Algunas regiones e incluso, naciones enteras, podrían ya especializarse en la clase de producción que mejor les conviniera y contar con los materiales provenientes de otros países que los producían a menor costo.

La expansión de la economía mundial, así como la demanda de servicios cada vez más eficientes y baratos, dio como resultado el desarrollo en primera instancia, de un tipo de embarcación dedicada de manera exclusiva para el transporte de hidrocarburos en grandes cantidades, surgiendo así el primer buque petrolero. Este tipo de embarcación comenzó siendo construida con un arqueo variable entre las 5,000 y 7,000 toneladas entre los años 20's del siglo XX, y para los 30's ya se construían buques con más de 21,500 toneladas. Ya en los 50's estos buques alcanzaron las 100,000 toneladas.

El periodo que existió entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial se caracterizó porque en el año de 1929 se vivió un pánico mundial por la caída de la Bolsa de Valores de los Estados Unidos. Para el año 1939, -en vísperas de la Segunda Guerra Mundial- la flota mercante mundial había alcanzado setenta millones de toneladas. Pero después de esa Guerra el tonelaje alcanzó cifras record, a pesar de que todas las flotas del mundo (principalmente la japonesa y la europea) sufrieron durante el conflicto pérdidas gravísimas, (hasta el 70-80%). Se considera además, que también “los astilleros europeos habían experimentado daños ingentes, sobre todo por obra de la aviación. Asombra pensar que apenas cinco años después del conflicto, en 1950, la flota mercante mundial llegara ya a los ochenta millones de toneladas, y que en 1955 se alcanzara el nivel de los cien millones. El tonelaje actual se ha doblado con creces respecto al de 1939 y la curva de producción aún sigue ascendiendo”⁹².

Naturalmente, un incremento tan notable sólo puede haber sido provocado por razones y factores determinantes de gran peso. Entre ellos se encuentra en primer lugar la expansión de la economía mundial, que después de 1945 ha tenido un notabilísimo incremento que las crisis esporádicas no consiguen frenar. Otras causas residen también en la revolución que se ha producido en los núcleos industriales y económicos, en su continuo proliferar en los lugares tradicionales y en la construcción de notables instalaciones en lugares nuevos. “Es cada vez mayor la demanda de servicios más rápidos, más eficientes y más baratos. Pero los principales motivos se hallan sobre todo en el hecho que las fuentes de aprovisionamiento han cambiado radicalmente. El carbón inglés ha cedido el paso al americano, que se exporta a todas partes, desde el norte de Europa al Extremo Oriente. La producción de acero (que comporta ingentes transportes de materiales de hierro) aumenta a ritmo acelerado. Lo mismo sucede con el petróleo e igual ocurre con los productos alimenticios, debido a la elevación del nivel medio de vida”⁹³.

De ello resulta que el tráfico marítimo no solo ha aumentado, sino que ha tenido que adaptarse a viajes más largos y al transporte de mayores cargas. La marina mercante mundial, vista desde el periodo de posguerras, sufrió un cambio en cuanto a su estructura, representando así, modificaciones para la manera en la que se movilizaba la carga y que tenía por consiguiente una transformación en los buques mismos.

⁹² PONTI. Op. cit. Pág. 129

⁹³ Ídem

Así se establecen las siguientes consideraciones:

1. El cambio en las fuentes energéticas, en el cual se pasa del carbón al petróleo, convirtiéndose este último en el principal producto movilizado vía marítima.
2. Surgimiento de nuevos mercados en cuestiones relacionadas con materias primas y productos. Los países sudamericanos dieron comienzo a la explotación de minerales, los cuales requirieron de embarcaciones mayores, que permitieran el traslado de los mismos hacia Europa, esto enfocado principalmente hacia su reconstrucción.
3. Diversificación y normalización del transporte marítimo. Se establecieron nuevas rutas comerciales entre Europa con América y el Lejano Oriente; además, los grandes volúmenes de productos a granel que debían ser movilizadas, dieron como resultado la creación de nuevas embarcaciones de dimensiones mucho mayores, o bien, con características particulares, acordes a cada tipo de mercancía a ser movilizadas.
4. Avance e innovación en el campo de la tecnología naval. En cuanto a este tema, se tuvieron grandes avances con los conflictos bélicos, ya que se requería de embarcaciones especializadas que pudieran transportar grandes pesos y que fueran más resistentes, así se cambió desde la estructura del casco, hasta en los equipos de navegación.

Hasta 1956 la preferencia para construir barcos oscilaba aún entre tonelajes que iban de las 35,000 a las 40,000 toneladas, debido sobre todo al hecho de que un mayor tonelaje impedía el tránsito a través del Canal de Suez que, como es sabido, constituye la ruta obligada de los petroleros. La nacionalización del Canal y la grave crisis que siguió tuvieron inmediata repercusión en el problema de los transportes. Se multiplicaron las peticiones de barcos cada vez más veloces y de más capacidad de carga con los cuales se disminuía al mínimo el alto coste que representaba el periplo de África. Los proyectistas de los nuevos tipos de barcos del futuro tienen dos objetivos diametralmente opuestos. “El primero es una nave que pueda llevar pasajeros y carga bajo el mar y explorar, cartografiar y explotar pisos oceánicos como se ha hecho en la tierra. El segundo es un trasatlántico rápido con un casco que sobresalga completamente del agua, algo así como un híbrido de avión y barco”⁹⁴.

Se realizan adelantos igualmente importantes con los barcos de superficie, ya sea mejorando los barcos ordinarios, ya sea creando barcos “voladores” completamente nuevos, con velocidades y cualidades muy superiores a las de los barcos comunes. Entre las muchas innovaciones de los barcos mercantes, además de los gigantescos tanques y de la contenerización, se cuenta con la introducción gradual de los controles mecanizados de la sala de máquinas y los auxiliares automáticos de navegación. Para mejorar los procesos de carga y descarga de la mercancía fraccionada en los puertos, desde los años 50, se han formulado distintas maneras para su mejor manejo, conocidas como unitización de la carga. De esta forma, se dio paso a la denominada paletización, es decir, el acomodo de la mercancía en tarimas, también llamadas “palets”. La paletización fue el primer paso para reducir costes en el manejo de pequeñas unidades de mercancías. El transporte ro-ro o roll on-roll off (entrada / salida del barco mediante rampas que permiten el acceso de los vehículos empleando sus propios medios) también contribuyó para facilitar las operaciones de carga y descarga de mercancías, que entraban o salían del buque de manera auto-rodada, las cuales en muchas ocasiones tenían grandes pesos unitarios. Sin embargo, la verdadera revolución en el transporte marítimo, fue sin duda alguna, el empleo de contenedores. Aspecto que se aborda con mayor detalle más adelante.

En abril de 1956, el empresario Malcom P. Malean cargó en un petrolero tipo T-2 con la cubierta reforzada, bautizado como “Ideal X”, 58 contenedores llenos, el cual zarpó del puerto de Newark (Nueva Jersey) con destino a Houston. La carga transportada fue de 1,000 toneladas y el flete no compensó los costes. Sin embargo, poco después adaptó las bodegas, escotillas y cubiertas de una serie de cargueros para el transporte de contenedores, añadiéndole a bordo dos grúas pórtico desplazables de 30 toneladas. El primer carguero “Gateway City” salió con 226 contenedores. Ahora los fletes ya compensaban los costes,

⁹⁴ LEWIS. Op. cit. Pág. 154

precisamente por la economía de escala lograda⁹⁵. A partir de esta incipiente experiencia en cuanto al empleo de contenedores para trasportar productos a bordo de embarcaciones, se comenzaron a crear contenedores con características diferentes. Para evitar la dispersión de criterios de medidas y peso, así como asegurar su compatibilidad en los distintos modos de transporte, se establecieron en 1967 el ASA (American Standard Association) y el ISO (Internacional Standard Organization).

El transporte marítimo está constituido no sólo por las embarcaciones que se emplean para llevar a cabo el movimiento de mercancías, personas y bienes, sino que también tiene una clara delimitación en cuanto al tipo de navegación que lleva a cabo, por lo cual, estableceremos cuales son los principales tipos de buques, así como los diferentes tipos de navegación que desarrollan, destacando la importancia que cada uno de ellos reviste para este trabajo. “Conjuntamente con la velocidad, el incremento en las capacidades de carga de los buques ha significado el cambio más obvio dentro de la industria del transporte marítimo. Hacia mediados del siglo XIX, los buques que navegaban y estaban por debajo de las 300 toneladas, eran considerados capacitados perfectamente para los grandes viajes mar adentro, mientras que en el siglo XX se ha pasado a la construcción de grandes barcos, principalmente tanqueros, de más de 1,000 veces ese tonelaje”⁹⁶.

En cuanto a las embarcaciones, se puede señalar que el proceso de especialización y los desarrollos tecnológicos de la industria del transporte marítimo fueron de la mano a lo largo del siglo XX. Los buques que componen la flota mundial admiten múltiples clasificaciones de acuerdo a su tipología. A pesar de esto, es posible establecer como un nivel muy general, una primera división entre graneleros, otros buques de carga seca, petroleros y cargueros combinados (combined carriers). De manera tal que “el transporte marítimo moderno se basa en tres técnicas, relacionadas con el acondicionamiento de los productos, su manipulado y su expedición por mar, dichas técnicas son: transporte de mercancías a granel, transporte en contenedores y carga rodada (ro-ro), motivo por el cual es necesario conocer la forma en la que operan las embarcaciones en dichas técnicas”⁹⁷.

El concepto más antiguo de barco dedicado al transporte de una amplia gama de mercancías es el de carguero multideck (múltiples cubiertas). Estos buques podían transportar en su cubierta inferior pequeñas cantidades de graneles sólidos o líquidos acomodados en tanques y ofrecían capacidad refrigerada para las mercancías que la requiriesen. Su punto débil era la carga y descarga, con la consiguiente pérdida de peso en puerto.

Los graneleros son aquellos barcos cuyo objeto es el transporte de graneles sólidos, por lo que son diseñados con atributos más generales que otros tipos de buques para atender a las características de las mercancías que transportan y la diversa naturaleza de las rutas que sirven. Pueden ser de diverso diseño y tamaño, desde los menos sofisticados y pequeños buques de cabotaje, hasta la última generación de graneleros gigantes.

Los portabarcas, cuyo concepto se basa en la unión de varias bodegas flotantes, son especialmente adecuados para el enlace de puertos situados en la entrada de vías fluviales. Finalmente, hicieron su aparición los buques portacontenedores, los cuales tienen como característica destacada el poco tiempo que pierden en puerto en operaciones de carga y descarga. Además, la utilización de contenedores estándar permite su rápida transferencia entre los distintos medios de transporte, maximizando la velocidad con que las mercancías pueden ser transportadas.

De acuerdo con los informes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sobre transporte marítimo (UNCTAD por sus siglas en inglés), existen 5 grandes categorías de buques, en las

⁹⁵ RODRÍGUEZ, Dapena, Álvaro. *El transporte marítimo en el contexto europeo y mundial*. Madrid, España. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. Área de análisis Oferta-Demanda y Planificación Intermodal. Pág. 14.

⁹⁶ WALTON, Oliver. *Making Modern Shipping: Making the Modern World. A Concise History of Modern Commercial Shipping*. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited. UK. 2000, pág. 23. (Traducción libre de la autora).

⁹⁷ INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMÍA MARÍTIMA. *Nota Técnica sobre las Autopistas Marítimas*. Seminario C.R.P.M.-Arco Atlántico/ Burdeos. 13-14 enero 2004. Pág. 1.

cuales se encuentran comprendidos los 20 tipos principales de buques, los cuales figuran también en las Statistical Tables del Lloyd's Register of Shipping.

Las correspondencias entre los dos sistemas de clasificación son las siguientes:⁹⁸:

Tabla 1. Clasificación de las embarcaciones

Informe de la UNCTAD sobre Transporte Marítimo	Tablas Estadísticas del Lloyd's Register of Shipping	
<ul style="list-style-type: none"> • Petroleros • Graneleros 	<ul style="list-style-type: none"> • Petroleros • Mineraleros/Graneleros • Mineraleros/Graneleros/Petroleros 	
<ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga general 	<ul style="list-style-type: none"> • Buques frigoríficos • Buques especiales Buques ro-ro 	<ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga general (de una sola o varias cubiertas) • Cargueros mixtos
<ul style="list-style-type: none"> • Buques portacontenedores • Otros buques 	<ul style="list-style-type: none"> • Totalmente celulares • Petroleros/Cargueros de productos químicos • Buques tanque • Cargueros de gas licuado • Buques ro-ro, mixtos • Buques de pasaje 	<ul style="list-style-type: none"> • Gabarras tanque • Gabarras de carga general • Pesqueros • Buques de suministro en plataformas petrolíferas • Todos los demás tipos de buques

Fuente: UNCTAD. *Review of maritime transport. 2001*. Pág. XIII.

Debido a sus dimensiones, los grandes buques siempre han causado problemas en cuanto a su posible llegada a puertos más pequeños, o atracar en estuarios de ríos. Las limitaciones más significativas en cuanto a tamaño surgieron a partir de la apertura de dos grandes canales en la escena mundial: el Canal de Suez (1869) y el Canal de Panamá (1914), los cuales han dado lugar a la nomenclatura de las clasificaciones por tamaño Suezmax o Panamax. La gran distancia que significaba viajar alrededor de África (más de 6,000 millas) y de América del Sur (más de 9,000 millas) se convirtió en un poderoso incentivo para construir embarcaciones de acuerdo con las capacidades de los canales antes señalados. En ese sentido, se pueden establecer las siguientes referencias⁹⁹:

- Tamaño Cabo o “Cape Size”. Este es un parámetro que sirve para determinar a los grandes buques de carga. Su diseño se rige porque son buques construidos para descargar en terminales con aguas profundas en las cuales se manejen materiales crudos, como mineral de hierro de Brasil. Estos buques son demasiado grandes para transitar por el Canal de Suez o el Canal de Panamá y únicamente viajan a través del Cabo de Hornos y el Cabo de Buena Esperanza (100,000 Toneladas de Peso Muerto o más).
- Panamax. Es el tamaño más grande de embarcación que puede transitar a través del Canal de Panamá y es un nombre genérico para todo tipo de buques, no solamente buque tanques, sino también portacontenedores y graneleros. Su eslora está restringida a 245 metros y el máximo permitido de manga es de no más de 32 metros. El peso muerto promedio es de aproximadamente 65,000 toneladas y las capacidades de carga son regularmente del orden de 52,500 toneladas (debido al calado máximo del Canal de Panamá).
- Tamaño Manual o “Handy Size”. De 20,000 a 40,000, adecuado para el transporte multipropósitos.
- ULCC: Ultra Large Crude Carriers. Poseen de 300,00 a 550,00 toneladas de peso muerto. Se emplean para transportar petróleo crudo en grandes distancias del Golfo de Arabia hacia Europa, América y el Lejano Oeste, vía el Cabo de Buena Esperanza; normalmente descargan en terminadas construidas ex profeso.
- VLCC, Very Large Crude Carriers. De 200,000 a 299,999 Toneladas de Peso Muerto. Siguen rutas similares a los ULCC's, pero con una mayor capacidad en las opciones de descarga en puertos debido

⁹⁸ CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO (UNCTAD) *El Transporte Marítimo en 1991*. Organización de las Naciones Unidas. Nueva York. 1993. Pág. XV.

⁹⁹ www.lr.org/services_overview/shipping_information/is03moden_ship_definition. Consultada el 26/04/2005.

- a su tamaño más pequeño y por esta razón es empleado en el Mediterráneo, Oeste de África y Terminales del Mar del Norte. Estas embarcaciones pueden ser movilizadas a través del Canal de Suez.
- AFRAMAX. Es un tanquero de máximo 79,999 toneladas de peso muerto o el tamaño más largo de tanquero en la AFRA (Freight Rate Assessment Scale Large One Category).
 - Suezmax. Hasta antes de su cierre en 1967, el Canal de Suez tenía la capacidad de recibir tanqueros de 80,000 toneladas máximas de peso muerto, debido a que su calado contaba únicamente con 37 pies. Se ha propuesto una ampliación del Canal para que pueda atender buques tanque de 200,000 toneladas de peso muerto.

1.1.3. El transporte marítimo en el ámbito mundial en el Siglo XX.

La noción del tiempo ha cobrado mucha más importancia que la de la distancia. Por esto, las iniciativas de productividad y de innovación tecnológica apuntan esencialmente hacia la reducción de los costes del tiempo del transporte. La internacionalización que acompañó a la Revolución Industrial se apoyó en los ferrocarriles transcontinentales, en la navegación a vapor, en la perforación de los istmos y en la construcción de canales interoceánicos, como los de Suez y Panamá. El perfeccionamiento de la era industrial impulsó la construcción de grandes ejes de autopistas que favorecieron el desarrollo del transporte por carretera, el uso del combustible diesel para todas las modalidades del transporte, los grandes buques trasatlánticos, la inducción de turborreactores, el desarrollo de la aviación y el fin del aislamiento de numerosos países menos desarrollados mediante la construcción de aeropuertos y el considerable desarrollo de los transportes urbanos e interurbanos¹⁰⁰.

El transporte por agua tiene las siguientes ventajas sobre el terrestre y el aéreo: el costo es más reducido en proporción a la distancia; los buques se mueven con entera libertad sobre esas inmensas carreteras internacionales que son los océanos; sirven para transportar objetos muy voluminosos con gran seguridad y casi todas las variaciones del clima no los perturban. Los inconvenientes consisten en que los buques son relativamente lentos¹⁰¹. Así, ha sentado las bases para el proceso de especialización internacional y para la globalización de la economía mundial. Su crecimiento ha sido muy importante en la segunda mitad del siglo XX, y ello “ha aumentado la necesidad de una regulación eficaz de los riesgos relacionados con este transporte, especialmente en el caso de mercancías cuyo vertido en el mar puede tener mayores consecuencias de deterioro medioambiental”¹⁰².

Las principales rutas marítimas del globo están concentradas en las regiones de clima templado, ello se debe a que en estas regiones existen grandes núcleos de población y se producen mayores cantidades de mercancías. La principal ruta marítima es la del Atlántico Norte; comenzó siendo el camino obligado de emigrantes y pescadores y adquirió preeminencia durante el siglo XIX. Tiene la desventaja de que carece de islas y abundan los témpanos peligrosos para la navegación y en densas nieblas. Los puertos principales de esta ruta son: Nueva York, en la costa de los Estados Unidos, Londres en el lado Europeo y destacan por su importancia: Southampton, Liverpool, Amberes y Hamburgo. La segunda ruta marítima es la del Pacífico del Norte, ésta une los puertos del oeste norteamericano (Los Ángeles, San Francisco y Seattle) con los de China y Japón (Yokohama, Kobe, Hong Kong y Shangai). La tercera ruta es la más antigua de la humanidad: el Mediterráneo, la cual ha gozado de un creciente movimiento a partir de que en el año 1869 se inauguró el Canal de Suez, el cual acortó en 10,000 kilómetros el viaje a Asia, dando origen a la Gran Ruta compuesta Mediterráneo-Asia.

Una vía artificial de agua, el Canal de Panamá, ha dado origen a la cuarta de las grandes rutas Oceánicas. Inaugurado en 1914, acortó en 13,500 kilómetros en viaje entre Nueva York, sobre el Atlántico y San Francisco, sobre el Pacífico, que antes debía hacerse por la lejana ruta del Estrecho de Magallanes.

¹⁰⁰ WACKERMAN, Gabriel. *Los transportes, el comercio, el turismo y el sistema económico mundial*. Laboratoire de recherches internationales et échanges. Instituto de Geografía. Universidad de la Sorbona. París, Francia. Pág. 2.

¹⁰¹ ENCICLOPEDIA ILUSTRADA CUMBRE Tomo 13. Pág. 340.

¹⁰² FRIAS, Isidro. *Modelización del transporte marítimo internacional*. Universidad de Santiago de Compostela. Facultad de Econometría Económica. Documento de trabajo de las Series de Desarrollo Económico N° 57. 1998 actualizado a 2002. Pág. 2.

Además, abrevió en 2,500 kilómetros el viaje entre los puertos europeos y las ciudades Sudamericanas del Pacífico y disminuyó en casi 7,000 kilómetros la extensión del viaje entre Nueva York y Australia. He aquí una de las causas de la enorme importancia del Canal: Nueva York y los puertos sudamericanos del Pacífico (Valparaíso, Callao, etc.) se hallan prácticamente casi en el mismo meridiano, aunque en distintos hemisferios, por lo que cruzando el Canal, los buques pueden avanzar directamente de Norte a Sur y pasar de un Océano a otro sin necesidad de rodeos¹⁰³.

Otra ruta Oceánica más es la del Atlántico Sur. Aquí el transporte se realiza de norte a sur entre Europa y América; el tráfico de este a oeste, entre África y América del Sur es prácticamente nulo, porque estas regiones tienen poco que comerciar. Los tres puertos mayores de América del Sur son Buenos Aires (el Primero de América Latina), Valparaíso y Montevideo. Río de Janeiro y Santos También mantienen intercambio con Europa. Los intercambios comerciales tienen su ritmo fijado principalmente por el transporte marítimo. Éste se sitúa generalmente antes y/o después de la cadena de transporte y se inserta entre las secuencias de transporte terrestre.

La progresiva internacionalización de los intercambios y la globalización, han dotado al transporte marítimo de una nueva concepción: por una parte, “las economías son cada vez más abiertas y los intercambios comerciales se intensifican y por otra parte, los comportamientos de los consumidores se transforman a través de la adquisición de productos estandarizados. Así, estas nuevas realidades nos permiten contemplar varios aspectos relevantes”¹⁰⁴:

- 1) Una nueva emergencia de nuevos productores, cada vez más agresivos en el plano comercial y con más capacidades de ofertar productos nuevos, que sustituyen a los tradicionales.
- 2) Una nueva adaptación a las nuevas exigencias de los consumidores.
- 3) Surgimiento de una organización diferente de la producción, la cual trata de responder tanto a las expectativas de los consumidores, como a la competencia y rivalidad de los nuevos productores.

*Ilustración 7
Principales Rutas Marítimas Comerciales del Mundo*



Mapa obtenido en <http://www.geog.umontreal.ca/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c3en.html>
Consultada el 31 de enero de 2006 a las 18:15 horas.

De igual manera, resulta relevante el establecimiento de las relaciones marítimas. Anteriormente, predominaban las conexiones comerciales Norte-Sur en tanto que en la actualidad son hegemónicos los

¹⁰³ Enciclopedia Ilustrada Cumbre. Op. cit. Pág 340.

¹⁰⁴ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Economía Marítima y Tipologías Portuarias*. Boletín Económico del Instituto de Ciencias Económicas. Universidad de la Coruña. N° 2717. del 21 de enero al 02 de febrero de 2002. España. Pág. 24.

vínculos comerciales Este/Oeste, con lo cual se puede apreciar una variabilidad en lo que atañe al comercio marítimo comercial, de manera tal, que se pueden observar los siguientes aspectos:

- a) Existencia de nuevos mercados que implican en cuanto a la modificación de los lugares de producción y de consumo.
- b) Se observan desplazamientos comerciales en regiones determinadas, es decir, concentración de tráficos.
- c) Los armadores se adaptan a los complementos de producción y de demanda, reposicionando sus buques para satisfacer sus necesidades de mercado.

Los últimos años han sido de grandes y rápidos crecimientos en las operativas de las industrias portuarias y del transporte marítimo. Así mismo, se han manifestado grandes variaciones en el campo de los agentes económicos y las compañías navieras, y hemos asistido a un intenso proceso de contenerización y globalización de los intercambios y las relaciones económicas¹⁰⁵. Los cambios que se han producido vienen derivados de un incremento del comercio mundial de mercancías y de servicios, y de la mayor integración de las economías. Los procesos de liberalización comercial han acelerado esa tendencia creciente y la adopción por parte de las nuevas organizaciones regionales de políticas de fomento del comercio han congregado a las nuevas economías en las reglas de la competencia y en la reducción de barreras y obstáculos tanto al comercio como a los flujos de capital¹⁰⁶. Estas condiciones impulsaron la relocalización de las producciones en nuevos lugares y así, se presenta una recomposición de los espacios económicos a la luz de las transformaciones sectoriales y al fraccionamiento de los procesos productivos. Esto es, una tendencia hacia la sustitución de procesos de manufacturación simples y con instalaciones de bajo valor por la facturación de bienes de valor medio y alto que requieren de varios y múltiples componentes.

“La industria marítima entendida como todo el proceso que rodea al transporte marítimo, participa de factores tanto comerciales como tecnológicos y sociales o financieros que marcan su proceso evolutivo y por lo que corresponde al comercio marítimo, existen cambios de índole natural y artificial”¹⁰⁷.

Por lo que toca a los cambios naturales, se pueden señalar los siguientes:

1. Estacionales. Muchos productos alimenticios son propios de una determinada época del año, lo cual tiene repercusiones en el mercado de fletes (tales como la lana y los granos). De igual manera, los cambios propios de las estaciones del año, como podrían ser el cierre de diversas zonas navegables influye de manera importante, por ejemplo, en los procesos de extracción de petróleo en los polos de la tierra.
2. Industriales. El aumento de requerimientos de materias primas, originado por el aumento de los procesos productivos de países altamente industrializados, también provoca grandes repercusiones en el mercado de los fletes marítimos.
3. Combustibles. El carbón fue el primer energético que permitió el desarrollo industrial hasta que fue sustituido por el petróleo y posteriormente la energía nuclear ha tomado cada vez más y más posiciones; sin embargo, es el transporte de carbón y del petróleo y sus derivados lo que ha permitido que las embarcaciones hayan evolucionado hasta alcanzar dimensiones espectaculares, todo ello con la finalidad de movilizar el mayor volumen de dichas mercancías; no obstante, los requerimientos de los energéticos tienen variaciones que están dadas en función de las estaciones del año y precios de venta, principalmente,
4. Aumento de población. El crecimiento de los volúmenes de población de determinadas zonas del planeta ha dado como resultado la reducción drástica de los terrenos que tradicionalmente eran

¹⁰⁵ GONZALEZ Laxe, Fernando. *Desarrollos en la Europa Portuaria*. Boletín Económico de ICE N° 2792. La Coruña, España. 12 al 25 de enero de 2004. Pág. 47.

¹⁰⁶ GONZÁLEZ Laxe Fernando. *Los Nuevos Desarrollos Portuarios*. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. I Congreso Internacional de Transporte. Los retos del transporte en el Siglo XXI. Castellón, 4-6 de mayo de 2004.

¹⁰⁷ CUADERNOS DE LOGÍSTICA. *El Transporte marítimo*. Ed. ICG MARGEZ SL España. Pág 14.

empleados para la producción de alimentos, por lo cual se hace cada vez más y más necesaria la compra-venta o bien, la importación y exportación -principalmente de granos- que satisfagan las necesidades de las sociedades que presentan un crecimiento importante en cuanto a sus volúmenes poblacionales.

En cuanto a los cambios artificiales que tienen injerencia en el desarrollo del transporte marítimo destacan:

- A. Establecimiento y desarrollo de Organizaciones Internacionales que rigen las actividades del Transporte Marítimo, entre las sobresalen la Organización Marítima Internacional (OMI por sus siglas en inglés), la Organización Internacional de Trabajadores (OIT) y la Conferencia de las Naciones Unidas para la Cooperación y el Desarrollo (UNCTAD). Como ejemplo de ello se puede señalar que en el caso de que sean requeridas unas condiciones mínimas de trabajo para la tripulación y la OIT las regule en forma de Convenio Internacional, los países que hayan signado y ratificado “dicho instrumento internacional deberán acatar lo que en él se señale, situación que en muchas de las ocasiones tiene como consecuencia el que los navieros tengan que invertir grandes cantidades de dinero para implementar las recomendaciones especificadas”¹⁰⁸.
- B. Comunidades Económicas. Sus acuerdos tienen repercusiones en el negocio marítimo, tales como la Unión Europea y el MERCOSUR.
- C. Organizaciones de productores y exportadores que buscan los mejores precios para el transporte de sus productos. En muchas ocasiones constituyen flotas particulares, las cuales reúnen las condiciones particulares más adecuadas a sus necesidades, o bien, negocian de manera directa con el transportista para establecer la manera de transportación.
- D. Pasajeros. El movimiento de pasajeros por vía marítima ha sido impactado de manera importante por el transporte aéreo o bien, por el sector de los cruceros que permite movilizar mayor número de personas bajo condiciones mucho mejores que las que eran ofrecidas en los buques que transportaban tanto personas como mercancías.
- E. Conexiones de transporte multimodal. La adecuada coordinación de los distintos medios de transporte que se utilizan desde el punto de origen de una mercancía hasta su destino, da como resultado un transporte con éxito. El transporte multimodal es la combinación de esos distintos modos de transporte empleados en el traslado de una mercancía. Es muy útil en los tráficos regulares; así, muchas compañías navieras son agentes en la cadena global de transporte, de tal forma que adaptan la fase marítima, en caso de existir al resto de la cadena de abastecimiento.
- F. Tradicionales: Se han producido cambios respecto a las relaciones coloniales tradicionales. En el momento en que las colonias se constituyeron en Estados independientes, éstos pasaron a ser nuevos competidores en el transporte marítimo.
- G. Monetarios: dependiendo de las divisas preponderantes, puede aumentar o disminuir la inversión en el negocio marítimo.
- H. Políticos: Se refiere a las restricciones políticas, oficiales o no que afectan a los buques que hayan firmado acuerdos comerciales con determinados países; discriminación de banderas por parte de la política marítima de un Estado concreto con fines varios (prestigio nacional, proteger una flota mercante para tráficos esenciales, empleo de tripulación nacional) y otros controles gubernamentales, como la recaptación de la flota nacional, la política favorable a la construcción naval, los monopolios, etc.).
- I. Conflictos bélicos: estos influyen en el transporte marítimo en diversos modos ya que pueden ser canceladas las relaciones comerciales con determinados países, lo cual a su vez, repercute en las rutas y tráficos que deben desarrollarse.
- J. Tecnológicos: los cambios en las técnicas empleadas en los buques al ser objeto de rápidas y variadas transformaciones, pueden dejar de lado el tiempo de vida útil de una embarcación. Entre estos factores destacan los siguientes: materiales utilizados en el casco (preponderando el acero frente al aluminio o el plástico); la propulsión y la velocidad del buque; el mantenimiento; el equipo de comunicación y navegación; así como los aditamentos para el manejo de la carga.

¹⁰⁸ *Ibidem*. CUADERNOS DE LOGÍSTICA. Op. cit. Pág. 21

- k. Sociales: los factores sociales que influyen en el desarrollo del transporte marítimo están relacionados de manera directa con la tripulación, la cual, en fechas recientes se ha reducido debido a los avances tecnológicos en las embarcaciones y también con el empleo de tripulaciones que tienen orígenes diferentes, lo cual ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con estándares internacionales profesionales y formativos.

El comercio marítimo ha tenido en los últimos años un desarrollo expansivo que afectó a todos los tipos de mercancías. Entre 1965 y 1992, el tráfico de graneles se incrementó un 144.65% y el de las restantes mercancías un 200%. “Esta tendencia puede ser explicada con base en los desarrollos tecnológicos que tuvieron lugar en el mundo marítimo, fundamentalmente en lo relativo a las técnicas de carga, descarga y estiba, que tanto han afectado el diseño de los buques y a la configuración de las operaciones de transporte en la segunda mitad del siglo”¹⁰⁹.

Tras la última crisis naviera y naval de los años 70’s y 80’s, las principales navieras del mundo han ido asumiendo una política de adaptación de su oferta a la demanda, cuyo objetivo principal era reducir una sobrecapacidad heredada de sus buques, con consecuencias económicas muy negativas. “Desde el punto de vista contable, la flota se convierte en un costoso capital inmovilizado para las compañías navieras cuya amortización exige una utilización constante de la misma. Así, se busca una renovación de las flotas, que esté acorde con los nuevos esquemas de explotación, pretendiendo que los barcos se encuentren cargados el mayor tiempo de su recorrido”¹¹⁰.

Se puede observar que el transporte marítimo ha tenido una serie de transformaciones no sólo en el ámbito tecnológico y operacional, sino que de manera conjunta, ha presentado diversas variaciones en cuanto a los ámbitos de su regulación. En la actualidad coexisten dos sistemas distintos de regulación marítima en el panorama mundial. En primer lugar, el sistema americano estaba definido por la Shipping Act de 1984, hasta que fue sustituido por la Ocean Shipping Reform Act de 1988 (OSRA), cuyas principales características son:

- a. Los cargueros deben fijar acuerdos para debatir, fijar o regular las tarifas de transporte, incluyendo las tarifas de tránsito y en las Conferencias Marítimas se les permite negociar las tarifas de transporte terrestre de servicios con operadores ferroviarios o por carreteras.
- b. Las Conferencias Marítimas han de ser abiertas a nuevos miembros, permitir a las compañías navieras retirarse con sanciones y a cualquier miembro, adoptar acciones independientes sobre cualquier tarifa o servicio después de haberlo notificado con antelación.
- c. La regulación americana se aplica tanto a las Conferencias Marítimas como a los acuerdos cooperativos de la no-conferencia.

Dicha regulación pone de manifiesto cambios de amplio significado y contenido: elimina la obligación de los cargueros de cumplir con las Tarifas establecidas por la Comisión Marítima Federal; reduce la información en los contratos de servicios que deben hacerse públicos, autoriza a los cargueros a celebrar negociaciones conjuntas con las compañías terrestres, ferroviarias y aéreas para los componentes del transporte no-marítimo de los servicios intermodales, autoriza a actuar desde el marco de la Comisión Marítima Federal contra aquellos operarios, cargueros, agentes o capitales que ejercen prácticas tarifarias anticompetitivas.

En segundo lugar, en Europa, los artículos 85 y 86 del Tratado de la Unión Europea definen el campo de actuación. El artículo 85 prohíbe cualquier acuerdo o práctica concertada entre empresas que puedan afectar el comercio de los Estados miembros y que tenga por objeto o efecto la prevención, restricción o distorsión de la competitividad dentro del mercado común. En tanto que el artículo 86 señala que cualquier abuso por una o más empresas de una posición de dominio del mercado estará prohibido.

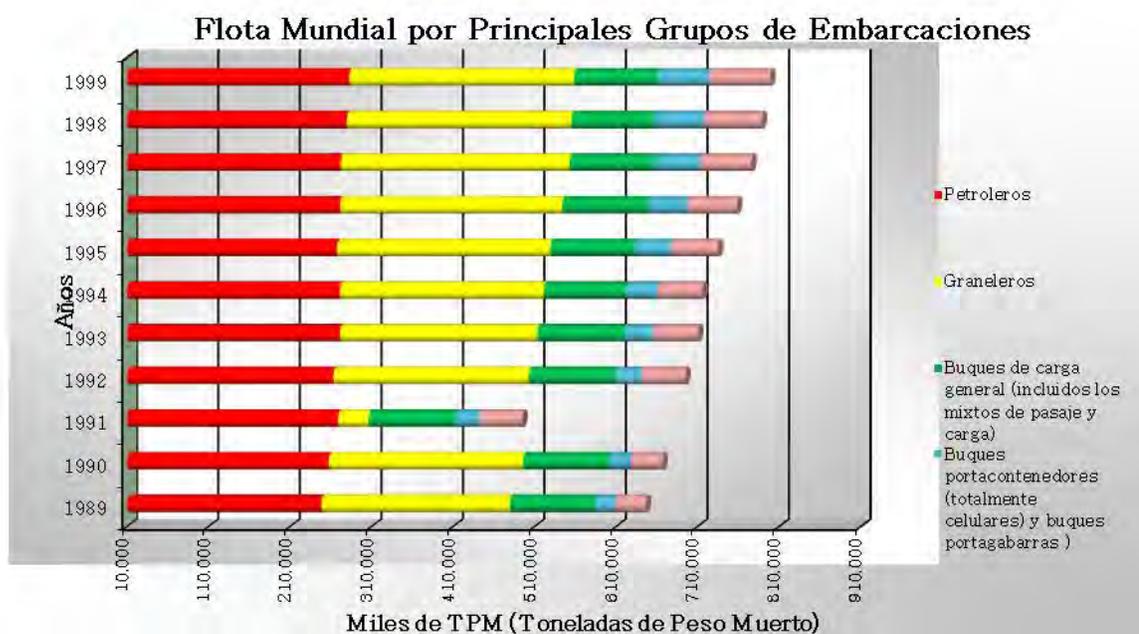
¹⁰⁹ *Ibidem*. CUADERNOS DE LOGÍSTICA. Op. cit. Pág. 24

¹¹⁰ RODRÍGUEZ Dapena, Álvaro. Op. cit. Pág. 11

La normativa Europea proporciona exención para las Conferencias Marítimas, y dicha exención se aplicará sólo si el acuerdo, decisión o práctica concertada no causa detrimento a los puertos, usuarios del transporte o cargueros dentro del mercado comunitario. Cabe hacer mención de que este tema será abordado de manera más profunda en el Capítulo II de este trabajo.

Los desarrollos en la economía mundial tienen un efecto directo en la demanda de los servicios de transporte marítimo. Hay tres indicadores económicos que representan cambios reales: el Producto Interno Bruto, el comercio internacional de mercancías y la producción industrial, indicadores que se verá más adelante, representan una gran incidencia en el transporte marítimo. De acuerdo con la clasificación establecida por Lloyd's Register of Shipping, en el siguiente gráfico se muestra la evolución de la flota mundial y la flota activa realmente en la última década. Este desarrollo, se encuentra ligado al movimiento comercial que se realiza vía marítima.

Gráfica 1
Flota Mundial por principales Grupos de Embarcaciones



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos en UNCTAD. *Review of maritime transport*. 1998, 1999, 2000 y 2001.

La condición de que el comercio y el transporte crezcan por encima de la propia producción económica no es nueva ni exclusiva de la escala geográfica internacional. Prácticamente en todas las escalas (urbana, metropolitana, regional, nacional, continental e internacional), la producción y el consumo de bienes y servicios tiende a repartirse en el territorio en unidades cada vez más especializadas y dependientes entre sí. “El comercio y el transporte sirven precisamente de enlace económico y físico entre tales unidades, de forma tal que a mayor grado de especialización y dispersión espacial de las mismas, mayor es la actividad de transporte requerida, tanto si se mide en número de desplazamiento de viajeros y mercancías, como en distancias totales a recorrer”¹¹¹.

En general, los buques petroleros y graneleros se venden más a países en vías de desarrollo que la flota de portacontenedores; debido al interés económico de las mercancías que se transportan en la flota esta pertenece mayoritariamente a los países más desarrollados. De esta manera, los países más industrializados controlan el 70% de la capacidad de la flota de TEU's (Se denomina TEU a un contenedor de 20 pies de capacidad, y su nombre en inglés da origen a estas siglas Twenty Equipment Unit). Este fenómeno tiene especial desarrollo en el ámbito internacional ya que se ha pasado de un comercio y transporte de productos básicos y materias primas a un esquema de transporte de todo tipo de

¹¹¹ RODRÍGUEZ Dapena. Op. cit. pág. 3

mercancías con mayor o menor grado de manufacturación, a través de cadenas logísticas e intermodales de alcance mundial cada vez más complejas¹¹². Los factores que han desencadenado este esquema internacional son los siguientes:

- a). Desde un punto de vista puramente económico, en muchos sectores se ha producido una migración de capital a los países en vías de desarrollo, donde la mano de obra es más barata, para trasladar ahí los procesos productivos. Los centros de consumo sin embargo, permanecen en los países de mayor riqueza.
- b). Desde un punto de vista del comercio, las políticas aperturistas de muchos países y la liberalización de los mercados, las tecnologías de la información, así como las comunicaciones y las actividades de algunos organismos reguladores de alcance internacional han propiciado unas condiciones muy favorables para los intercambios comerciales entre países.
- c). Desde un punto de vista del transporte, la constante evolución tecnológica y las economías de escala de modos de transporte masivos como el marítimo-portuario, han provocado una reducción constante de costes unitarios, repercutiendo en los precios y las tarifas.

La carga de transporte marítimo puede transportarse a granel, suelta o unitarizada. Una de las formas de unitarizar la carga es la utilización del contenedor marítimo. Esta forma de transporte se basa en el uso de simples cajas o recipientes metálicos de tamaño y forma estandarizados que la compañía naviera proporciona al remitente para el empaque de su mercancía y permite a los usuarios el ofrecer un transporte integral de sus mercancías, desde la fábrica misma y hasta las bodegas del destinatario.

“El contenedor es una estructura metálica rígida, generalmente de acero (aunque también los hay de aluminio y plástico reforzado), con piso interior de madera, reforzado en la parte central y en las esquinas, para permitir el manejo de grandes pesos”¹¹³. De acuerdo con sus características, los contenedores pueden clasificarse en:

- 1 Rígidos.
 - a Para carga seca
 - ◆ Cerrados
 - ◆ Abiertos
 - ◆ Plataformas
 - ◆ Tolvas
 - ◆ Jaulas
 - ◆ Refrigerador
 - ◆ Térmicos
 - ◆ Refrigerados
 - b Para Líquidos

- 2 No rígidos o Plegables.

El uso del contenedor, además de abaratar el costo de los fletes, reducir los costos operativos por manejo y maniobras en los puertos, facilita las operaciones de carga y descarga, y protege la mercancía de las inclemencias del tiempo, los malos manejos, daños y robos.

Tabla. 2. Principales características de los contenedores (dimensiones)

Tipo	Dimensiones (m)	Tara (t)	Volumen (m ³)	Capacidad de carga (t)
• 20 pies	6 x 2.44 x 2.60	1.8 a 2.5	38	18 a 22
• 40 pies	12 x 2.44 x 2.60	3.3 a 3.8	76	26
• 40 pies H.C. (High Cube)	12 x 2.44 x 2.70	3.3 a 3.8	79	26

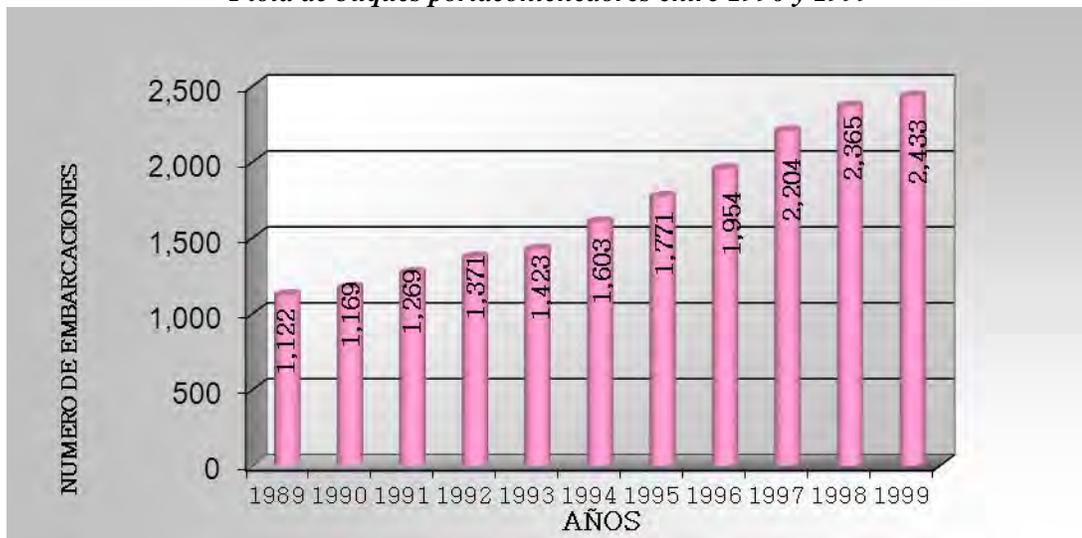
Fuente: PORTALES RODRÍGUEZ, GENARO DE JESÚS. *Transportación Internacional*. México, 1991. Ed. Trillas. Pág. 84

¹¹² RODRÍGUEZ Dapena. Op. cit. Pág. 5

¹¹³ PORTALES Rodríguez. Op. cit. Pág. 82

Por lo que corresponde al movimiento de contenedores, existe una serie de rutas que han permitido la evolución y crecimiento de este tipo de transporte. En la gráfica siguiente se puede observar el crecimiento que ha tenido tanto el número de buques que transportan contenedores.

Gráfica 2
Flota de buques portacontenedores entre 1990 y 1999



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos en UNCTAD. Review of maritime transport. 1998 y 1999.

La contenerización ha sido considerada como una revolución dentro del transporte marítimo. Ha elevado de manera significativa las economías a través de las cadenas de distribución, los contenedores permiten que las cargas sean transportadas de manera más barata y mucho más rápido. “Esto es lo que los geógrafos han denominado transferability y ha dado a las líneas navieras mucha más libertad para servir a los mercados a través de un gran número de puertos a elegir”¹¹⁴. Los mercados que en un principio fueron vistos como zonas de influencia de un puerto en particular, ahora pueden ser atendidos a través de muchas entradas.

Para los puertos la contenerización ha sido algo como una paradoja. Muchos de los inventos requeridos para hacer exitosa la contenerización han sido hechos por la industria portuaria. Los puertos han tenido que adquirir grúas, desarrollar cada vez más grandes terminales e invertir en una gran cantidad de equipo mecanizado para hacer más rápidas las operaciones de acomodo en patios. El resultado ha sido una significativa reducción en los costos de las terminales así como mejoras en la eficiencia, los beneficios han sido compartidos a través de la cadena de distribución.

El desarrollo de tráficos basados en el movimiento de contenedores está íntimamente vinculado con el desarrollo de terminales portuarias que permiten el transbordo de mercancías vía terrestre (ferrocarril y autotransporte) desde o hacia un barco.

La globalización ha extendido los efectos de la contenerización. Los sistemas de producción están multiplicándose globalmente. Las grandes firmas dependen de los servicios puerta a puerta y de las entregas justo a tiempo (just-in-time) que los contenedores hacen posible. La logística es el proceso a través del cual el comercio ha sido organizado y los puertos han sido empleados como entradas a través de los cuales ha fluido, constituyendo no uno sino muchos eslabones en las cadenas que tienen alcances globales. “Las líneas navieras han emergido como los actores más importantes en estas cadenas logísticas, extendiendo sus servicios marítimos y control más allá de los movimientos en tierra. La elección de un puerto por un carguero oceánico debe estar basada a partir de las consideraciones que reflejen su

¹¹⁴ FLEMING, D.K., and HAYUT, Y, (1994) “Spatial Characteristics of Transportation Hubs: centrality and intermediacy”, Journal of Transport Geography 2. pp. 4-5.

economía, así como las condiciones de la cadena entera, antes que los méritos particulares de ese determinado puerto”¹¹⁵.

1.2. Los Puertos Marítimos.

La función de los puertos es la de actuar como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestres, lo cual resulta obvio atendiendo a que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos. Sin embargo, “en la actualidad, los puertos han sobrepasado esa función y se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido”¹¹⁶.

Tradicionalmente, los puertos han sido lugares de resguardo a las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. Así, el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades, en gran medida se ha debido a la existencia de un puerto junto a ellas, en los que se presentan las condiciones idóneas para su operación. En la actualidad, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque/desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre).

Los puertos como realidades multifuncionales y polivalentes abordaban dos tipos de perspectivas: como perspectiva de actividad “se entendía al puerto como un local físico, dotado de infraestructuras y servicios, que trataba de lograr máxima eficiencia en lo que respecta a la transferencia de mercancías entre una embarcación y una terminal; debieran respetar las condiciones técnicas y las exigencias demandadas por las entidades y las autoridades portuarias de acuerdo con los requisitos que determinan los cargadores y los dueños de la mercancía. Los puertos como perspectiva de negocios, sin embargo, correspondían al lugar donde se encuentran integrados los negocios, o sea, un área de infraestructuras portuarias, un área de servicios, servicios logísticos, zonas de implantación industrial, que buscan asegurar la competitividad a los sistemas empresariales y económicos”¹¹⁷.

La evolución experimentada por los puertos en los últimos años del siglo XX, estuvo determinada por la unitarización de la carga, por el desarrollo del contenedor y por la modelación de los puertos, que exigían mayores calados, largos muelles y grandes terminales. Este proceso de transformación de los puertos se acelera a medida que la globalización económica se intensifica, los mercados se amplían y las transacciones comerciales se multiplican en distintas áreas, lo que permite un proceso progresivo de privatización, descentralización y desregulación portuaria.

Estas transformaciones han tenido como consecuencia que los puertos dejen de ser unos entes estáticos, solamente receptores de mercancías y pasajeros, para convertirse en entes dinámicos, buscadores de cargas para transportar y distribuir y de pasajeros e impulsores del desarrollo regional. En consecuencia, los puertos en la actualidad tratan de desarrollar las acciones necesarias para poder incrementar los negocios mediante el aumento de las cargas, promover el almacenamiento de bienes para su posterior distribución y como punto de intercambio de mercancías. Esta situación coloca a los puertos en una posición esencial dentro de la cadena del transporte y se les considera como puntos de interconexión modal, desempeñando una función básica en el desarrollo económico local.

¹¹⁵ RIGOFÓ, G. *Containerizations in the Mediterranean: between global ocean route ways and feeder services*. Geojournal 48, en Slack Brian. Pág. 3.1.

¹¹⁶ RUA Costa, Charles. *Los puertos en el transporte marítimo*. Universidad Politécnica de Cataluña. Institut d' Organització i Control de Sistemes Industrials. Ingeniería de la Organización y Logística Industrial. Enero de 2006. Pág. 1

¹¹⁷ *Ibidem*. RUA. Op. cit. Pág. 2

1.2.1. La conceptualización.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define a un puerto como: “*el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros*”¹¹⁸.

Otra acepción señala que “un puerto marítimo es definido como una o varias terminales y un área dentro de la cual los barcos son cargados y/o descargados de mercancías, incluso dentro del lugar usual donde esperan su turno o son ordenados u obligados a esperar por su propio turno sin importar la distancia de esta área. Usualmente eso tiene un intermedio con otras formas de transporte al suministrar servicios conexos. Así, “un puerto marítimo, es un lugar donde las mercancías y pasajeros se transfieren de un barco a otro o de un barco a otro tipo de transporte para su destino final. Como tal, es comúnmente ocupado en un sitio donde hay la seguridad adecuada en un estado natural, o bien, como un puerto de entorno artificial”¹¹⁹.

Otra definición de “puerto” señala que “es un lugar de la costa, defendido de los vientos, dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento. Las condiciones que requiere un puerto son las de abrigo, calado y accesibilidad. El abrigo es la estabilidad o quietud de sus aguas que deben estar defendidos de los vientos y las olas, para que ofrezcan seguridad a las naves en ellos; se logra por medio de malecones, escolleras, rompeolas y diques. El calado es la profundidad necesaria para que puedan penetrar en el recinto portuario barcos de todo tonelaje. La accesibilidad o facilidad de maniobra en las entradas y salidas es de gran importancia, por lo que deben mantenerse dragados y expeditos los canales y vías de acceso”¹²⁰.

Así mismo, en la misma Unión Europea se encuentra otra definición de puerto, tal como a continuación se anota: “*una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permita principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento y recepción de mercancías así como el embarque y desembarco de pasajeros*”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo y muelles), así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura, tales como almacenes, silos y tinglados) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operación (tuberías de transporte, grúas, tolvas, etc.). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada y ayudas a la navegación), así como infraestructuras terrestres (carreteras y vías férreas)¹²¹. En cuanto a un “puerto franco” este se define como aquel puerto en el que pueden libremente depositarse y manipularse las mercancías sin pagar derechos de aduana, salvo cuando se hicieran transacciones con las mismas.

Los puertos se iniciaron cuando el hombre trató de proteger a sus barcos de la fuerza de los elementos del mar; primero utilizó las ensenadas, las bahías y las desembocaduras de los ríos; sin embargo, se encontró con el problema de las mareas, ya que en pleamar podía entrar y salir de estos lugares naturales de abrigo, pero en bajamar, con el azolve que generalmente se presenta en estas áreas, sus embarcaciones quedaban varadas sin posibilidades de hacerse a la mar.

El término “puerto” está relacionado con el vocablo francés “porte” puerta y el término latino “portus”, significando este último: abierto para el pasaje. Así, “el puerto ha sido siempre las dos cosas: ha estado abierto para regiones lejanas y ha servido como lugar para concentrar buques, en el cual se cuenta con zonas cercanas para almacenar bienes para comerciar. Durante siglos, el puerto ha funcionado también como vigía contra los enemigos y para observar como los competidores, pasan a través del mismo. Los

¹¹⁸ REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. 21 Edic.

http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=puertos.

¹¹⁹ <http://www.infomipyme.com/Docs/DO/Offline/FundamentoManejoPuertos.htm>.

¹²⁰ ENCICLOPEDIA ILUSTRADA CUMBRE, Op. cit. tomo 11. Pág. 255

¹²¹ RUA. Op. cit. Pág. 1

puertos fueron erigidos regularmente como fortalezas y en todos los casos esto fue con la finalidad de poderse defender”.¹²²

1.2.2. La evolución.

¿Cuándo se construyeron los primeros puertos en el mundo? Existen ciertos trabajos arqueológicos que verifican la existencia de puertos en las viejas ruinas; pero están ocultos en la antigüedad y perdidos en la oscuridad. “La mayoría de las opiniones de los estudiosos aseguran que el ser humano inauguró la navegación, primero en el Oriente, aproximadamente hace 9,000 años y los vestigios de un puerto fueron descubiertos en la parte baja del Río Éufrates. Este puerto fue presumiblemente construido durante la Dinastía Ulu del Imperio Sumerio, el cual existió aproximadamente 4,000 años A.C. El Oriente es uno de los orígenes de las comunidades agrícolas civilizadas, con el dominante poder soberano y la afluyente labor de esclavos pudieron realizarse los trabajos públicos de gran escala, tales como la construcción de puertos”¹²³.

Los fenicios, quienes como se comentó anteriormente, fueron los comerciantes más activos del mundo antiguo (13 siglos antes de Cristo), construyeron los trabajos más importantes en el ámbito portuario. Unieron sus puertos comerciales, como Tyro y Cidon y fundaron Cártago, cerca del actual Túnez. Esta gran ciudad fue odiada por los romanos, quienes constantemente buscaban destruir sus dos espléndidas bahías, las cuales se encontraban conectadas a través de un canal. Ésta era la capital de un inmenso imperio marítimo, del cual todavía existieron algunos remanentes después de que los árabes se establecieron en ellos hacia finales de siglo XVII. La riqueza de estos puertos era impresionante. De cualquier manera, la construcción y el mantenimiento de estas bahías artificiales y las funciones auxiliares que necesitaban, tales como rompeolas y diques, debieron ser bastante difíciles, debido a la relativa fragilidad de los buques y embarcaciones que debían atracar en ellos. Los griegos también fueron muy activos e ingeniosos a lo largo de varias ciudades de Efeso, Mileto (con cuatro bahías), etc.

En cuanto a la arquitectura del puerto, los romanos han sido los más conocidos. Ellos crearon los rompeolas semicirculares y diques, a través de poner un grupo de grandes piedras juntas. Empleaban también columnas de madera y roca volcánica para hacer los cimientos. Conocían la técnica de cerrar los fondos y como sacar el agua a través de ruedas hidráulicas.¹²⁴ Una de las primeras ciudades portuarias establecidas en el mundo, fue Biblos en el actual Líbano, misma que se localiza a 17 millas al norte de Beirut y en ella se conservan muchas ruinas del Imperio Romano. Esta ciudad fue construida por los egipcios en un intento por exportar Cedro del Líbano a Egipto. Desde 1,000 años A.C. en adelante el comercio y la navegación dieron inicio en el Mar Mediterráneo, en especial en el área del Mar Egeo. Los puertos construidos en esta zona tenían un perfil redondo, utilizando las condiciones topográficas naturales y fueron protegidos por escolleras en forma redonda. Fenicia fue también un país marítimo como Grecia y en ella se construyeron puertos cuadrados; basándose en Tiro, Beirut y Biblos, desarrollaron rutas hacia el poniente a lo largo de la costa norte del continente Africano, donde establecieron sus colonias. Cartago fue una de ellas, la más próspera y poderosa en sus días y aún hoy, existen sus ruinas. Sus viejos puertos navales son redondos y cuadrados los comerciales.

Los romanos integraron ambas formas e inventaron una nueva combinando un exterior redondo y un interior pentagonal. Ejemplo típico de ello fue el construido en Putiria, al norte de Nápoles, en los días de la República y en él se empleó concreto. Este puerto sirvió como un puerto exterior de Roma, suministrando todas las mercancías de importación por tierra a Roma, hasta que el puerto de “Ostia” en la boca del Río Tiber fue terminado por los Emperadores.

¹²² MERCK, Andre. *The Fundamental Role of Ports in World History*. Ports Newsletter N° 15. UNCTAD. May 1996. Pág. 20.

Traducción libre de la autora.

¹²³ ISAWA. Op. cit. Pág. 11

¹²⁴ MERCK. Op. cit. Pág. 21

Para llevar a cabo su expansión a través de los Alpes, los romanos crearon ciudades portuarias que aún prevalecen hasta nuestros días, como el caso de Barcelona, en España y Porto, en Portugal. “Para invadir Bretaña, Julio César creó Portus Itius or Gesoriacum, localizado actualmente en el Puerto de Boulogne, en Francia. El descubrimiento de restos de alfarería y monedas, han demostrado el importante rol de este nuevo puerto y los puertos vecinos, para el desarrollo de actividades comerciales. Estas últimas, así como las relaciones administrativas, fueron creadas a en Gales, y las mismas se traducían en un excelente sistema de rutas que podrían ser empleadas para expandir sus relaciones a través de los mares. Calígula, creador de la célebre flota “classis británica”, así como el Emperador Claudio finalizaron la conquista de Britania en el año 43 A. de C., la cual comenzó con Julio César 93 años antes. También fueron establecidos centros romanos en Londres, York (denominado anteriormente Eburacum) y en otros lugares. La llegada de bárbaros a Gales y a Gran Bretaña, dieron fin a las red de relaciones galo-romanas, así como a su extensión con Bretaña”¹²⁵.

Al paso del tiempo, los puertos se fueron haciendo más complejos, primero con la instalación de muelles para facilitar las maniobras de carga y descarga, posteriormente se construyeron instalaciones para lograr que siempre mantuvieran la misma profundidad, a pesar de la bajamar, inventándose así las “esclusas”. La más antigua que se conoce es la de “Damme” que permitía el acceso al puerto de Bruselas, Bélgica y que data del año 1180.

En la parte Italiana del imperio romano, la división política era complicada. Existían poderosas ciudades portuarias, como Venecia, Génova, Florencia y Pisa, así como los reinos de Nápoles y Milán, sin olvidar los Estados Papales, los cuales eran similares a los Estados y poseían su propia armada y marina. Existía una continua guerra entre los persas del Golfo, el Papa y la gente de Gibraltar, que apoyaba el Emperador Romano. Durante este período la moneda era la primacía y el comercio florecía. Todas las clases de bienes, incluidos los productos raros provenientes del Oriente, eran transportados en buques y barcasas que habían sido construidos en los arsenales de las ciudades portuarias antes señaladas, las cuales continuamente trataban de eliminar la milicia a través de sus naves y tropas.

En 1284, Pisa fue la primera ciudad en rendirse ante Génova y entonces fue tomada por Florencia. “Venecia derrotó a Génova y su imperio Mediterráneo hacia finales del siglo XIV. De cualquier manera, nada pudo detener a los genoveses, quienes fueron los inventores del seguro marítimo. Ellos comerciaban con el Mar Negro, pero también con el Rhin y Brujas, pasando a través del Estrecho de Gibraltar. Cuando Venecia se encontraba en la cumbre tenía 3,500 buques, 35,000 marineros y 16,00 trabajadores en sus astilleros navales, y sus ciudadanos ignoraban las comunicaciones del Papa, quien les reprochaba por “hacer dinero” con los infieles. Venecia tenía en ese entonces un solo lema: “Veneziani poi Cristiani”, es decir, “Venecianos primeros, Cristianos después”. En esta Ciudad impregnada del Islam incluso en su arquitectura, los musulmanes se sentían como en casa. Los Venecianos fueron sus intermediarios comerciales más privilegiados y sus almacenes estaban llenos de toda clase de productos Orientales, los cuales eran muy apreciados por el Occidente, tales como especias, sedas y metales preciosos”¹²⁶.

Por lo que corresponde a la época Medieval, los puertos se caracterizaron porque los mismos pertenecían a Ciudades Autónomas, muchas de las cuales fueron fundadas y rodeadas de murallas, eran independientes de la monarquía feudal, concesionaban el derecho de cobrar impuestos y emitían su propia moneda, la cual circulaba dentro de la ciudad. Estas surgieron como las más poderosas en los días del precapitalismo y se ocupaban de la manufactura, el comercio y la navegación.

En esta época del medioevo, el Océano Atlántico era temido debido a que los marineros navegaban a través de sus márgenes, pero no podían cruzarlo. La Iglesia de manera suspicaz, atemorizaba a las masas haciéndoles creer que si los buques se adentraban en los Océanos serían devorados por monstruos y otra serie de malévolas criaturas. Esta situación se ponía de manifiesto por parte de la Iglesia, con el objeto de que las grandes masas no se vieran inmersas en un intercambio de conocimientos con otros lugares y

¹²⁵ MERCK. Op. cit. Pág. 21.

¹²⁶ Ibídem, MERCK. Op. cit. Pág. 14

culturas, ya que de ser así, se podría perder la fe y por consiguiente, el poder del clero se vería sumamente mermado. Sin embargo, la sed de conocimiento y de aventura del ser humano fueron los factores que permitieron que al alcanzar nuevas tierras, y por consiguiente, al conocer otras culturas, los avances técnicos e ideológicos, de cada una de ésta se mezclaran entre sí. Claro ejemplo de ello son las ciencias tales como las matemáticas, la astronomía y la geografía, a la cual contribuyeron de manera muy importante los conocimientos que al respecto se tenían en Oriente y que poco a poco se fueron adaptando a las condiciones de los navegantes europeos.

Todas las principales ciudades Europeas actuales se formaron a partir de estas ciudades autónomas medievales: Londres, Hamburgo, Ámsterdam, Copenhague y Venecia, entre otras. Ellas comercializaban entre sí y sus puertos funcionaron como lugares de negociación y comercio. Las ciudades más poderosas fueron conocidas como aquellas que pertenecían a la Liga Hanseática, originalmente formada en el Norte de Alemania en el Siglo XII, la cual estaba conformada por Ciudades alemanas tales como Hamburgo, Bremen y Luvec en su etapa inicial y posteriormente se extendieron hacia otras regiones europeas, llegando hasta los Países Bajos, Francia, Italia, España y el propio Londres.

Los progresos en la industria de la construcción naval y los nuevos instrumentos para la navegación, permitieron que los genoveses y portugueses se convirtieran en los grandes aventureros del mar. Díaz pasó por el Cabo de Buena Esperanza en 1488 y Calcuta, el famoso puerto del Malabar, fue descubierto. La nueva ruta hacia las Indias, fuente de las riquezas de Oriente, finalmente había sido abierta para todos. La adopción de nuevos conocimientos en los ámbitos de la navegación y la construcción naval permitieron que Cristóbal Colón cruzara el Atlántico, arribando a las Antillas en 1492 y convencido de que las tierras a las que había llegado eran las Indias o por lo menos China o Japón. Las Islas que fueron por él descubiertas recibieron el nombre de Indias Occidentales. Colón no sabía que el Océano Pacífico estaba localizado al otro lado de este nuevo continente.

Por el año de 1520, los europeos conocían el mundo entero. En el tiempo que establecieron todos los puertos de la actualidad en Canadá, los Estados Unidos y América Latina, desde Montreal a Buenos Aires, pasando por Río. Cada quien en su turno, los Portugueses, Españoles y otros países occidentales influenciaron los puertos establecidos en el mundo oriental, donde por docenas de siglos, los romanos, griegos, árabes, indios y chinos ejercieron control. “Las prósperas compañías holandesas, Inglesas y Francesas que comerciaban con las “indias occidentales”, fueron establecidas entre los años 1600 a 1664, a través del empleo de tropas y fuertes en sus puestos comerciales. Este era el comienzo de los grandes viajes comerciales que salían desde Calcuta, Bombay, Colombo y Pondichery hasta Europa y que serían llevados a cabo durante el siglo XVIII. Francia rápidamente se desvaneció del panorama oriental, mientras que Holanda e Inglaterra permanecieron en el mismo hasta 1945. Europa también volteó hacia América, iniciando por Sevilla, Cádiz y Lisboa, y posteriormente, partiendo de los puertos franceses de Bordeaux, Nantes, Le Havre, Dunrik y los puertos Ingleses de Londres y Liverpool”¹²⁷.

Como se mencionó más atrás, para finales del Medioevo, mientras que las naciones europeas se organizaban a sí mismas bajo la figura de las dinastías, la actividad marítima adquirió un papel general, desde el extremo de la península Ibérica hasta las orillas del Mar Báltico. “Las primeras Asociaciones portuarias fueron creadas en el Siglo XIII, entre los puertos de Lubeck, Hamburgo, Rostock, Riga y Danzan, antes de la aparición de la famosa “Liga Hanseática”, misma que incluía también a Brujas, Amberes y Londres. Dinamarca se oponía a la Liga. Gracias a su fortaleza militar, la cual obligó a sus enemigos a firmar el tratado de Straslund en 1390 y gracias al cual recibieron enormes ventajas”¹²⁸.

Esta Liga Hanseática reguló el mundo de los negocios marítimos en el Norte de Europa y operaba como una nación externa de los países en los cuales los puertos se encontraban establecidos. De esta manera, la Liga Hanseática, permaneció vigente hasta 1670, pero los puertos alemanes continuaron desarrollando su poderío.

¹²⁷ MERCK. Op. cit. Pág. 15

¹²⁸ Ídem

“El tráfico colonial fue desafortunadamente adicionado con un “comercio del ébano (ebony trade)”, un comercio triangular, a través del cual África Occidental proveía un número ilimitado de esclavos para el Nuevo Mundo. En el siglo XVII, Bordeaux se encontraba inmerso en este tráfico y era considerado como el segundo puerto Europeo, después de Londres. Para 1775, Nantes contaba con un centenar de armadores que negociaban con esclavos, con alrededor de 2500 buques y barcas, señalando que entre los años de 1680 y 1780, alrededor de un millón de esclavos fueron transportados. Para el comienzo de la Revolución Francesa, Francia anualmente enviaba alrededor de 20,000 esclavos a través del Atlántico, mientras que Inglaterra, teniendo a Liverpool como su puerto principal, enviaba 30,000 y Portugal 10,000 personas”¹²⁹.

Los actos de piratería realizados durante el siglo XVIII fueron los causantes de que mucho del comercio marítimo se viera grandemente disminuido en comparación con los siglos anteriores y el tráfico que estaba logrando repuntar hacia el comienzo de la Revolución Francesa, colapsó junto con la caída del Imperio. “El crecimiento finalmente retornó con la Revolución Industrial del siglo XIX. De esta manera, los clippers con sus finos cascos, fueron desplazados por embarcaciones con cascos de acero, los cuales los hacían más rápidos y fuertes, dotados además, de sistemas de vapor y propulsión a diesel”¹³⁰.

Debido a la naturaleza geográfica, el primer puerto puede ser definido como “puerto natural” el cual, como primer requisito, debe ser capaz de albergar buques en una tormenta, de manera tal que el río o la bahía en la que el mismo esté situado, se configure como un refugio natural. Actualmente se considera además de los puertos naturales, a los que se han instalado en las bahías u otras zonas costeras cerradas, comúnmente denominado “puerto artificial”, concepto que implica la existencia de una serie de factores especializados cuyo diseño y estructura ha ido cambiando de acuerdo a las necesidades que el desarrollo de la humanidad ha ido planteando, hasta llegar a instalaciones de gran valor y complejidad. Esta transformación de los puertos ha sido paralela a la de los medios de transporte terrestre y marítimo que confluyen en el puerto, buscándose la mayor rapidez y eficacia en los servicios y la rentabilidad en las inversiones.

El desarrollo del ferrocarril y la aplicación de la máquina de vapor a la navegación, redujeron el tiempo empleado en el traslado de las cargas, tanto por tierra como por mar y, sobre todo, permitieron fijar calendarios y horarios en el transporte. Como la inversión en estos medios de transporte creció rápidamente, el intercambio de productos entre los pueblos se incrementó, lo cual trajo como resultado la necesidad de crear puertos cada vez más especializados, por lo que, en un principio, éstos fueron mixtos y más tarde se fueron transformando según las actividades para las que eran utilizados.

Las instalaciones generales con las que en la actualidad cuenta un puerto se pueden dividir en los siguientes grupos:

1. obras de abrigo y acceso.
2. obras de atraque, tráfico y almacenamiento.
3. instalaciones para la reparación y mantenimiento de los barcos.

Las obras de abrigo y acceso son las destinadas a proporcionar protección contra la acción de los elementos naturales, como los “diques de abrigo” o “rompeolas” que son fundamentalmente de dos clases, según el modo que resistan al oleaje: “escolleras” que rompen la ola, y “diques verticales” que se encargan de reflejarlas. Las escolleras están formadas por elementos sueltos depositados en el mar, que pueden ser rocas grandes, bloques de cemento que en ocasiones se construyen con cuatro brazos, llamándose “tetrápodos” y en los últimos tiempos se utilizan costales de fibra rellenos con cemento que se colocan uno sobre otro dentro del agua y al fraguar se endurecen quedando sólidamente unidos, formándose así la escollera. Una vez que queda bien asentada, es posible pavimentar sobre ella un camino por donde puedan circular vehículos y personas.

¹²⁹ MERCK Op. cit. Pág 16

¹³⁰ Ídem

Los diques verticales están contruidos con elementos rígidos en forma de grandes cajones de hormigón armado que se fondean sobre una base de cimentación y se entrelazan originando una pared vertical por el lado del mar, en donde la ola rebota, reflejándose así el oleaje. Para construir estos diques de abrigo, se toman en cuenta: la altura de la ola, el ángulo del talud y peso y densidad del material que se utilizará. Entre estos diques de abrigo y la costa queda una zona en la que el agua está más o menos tranquila, donde las embarcaciones pueden fondear y realizar el resto de su maniobra. Para entrar al puerto se establecen canales de navegación calculados durante la bajamar y preparados convenientemente por medio del dragado o de diques de encauzamiento; por estos canales son remolcados los barcos de gran calado hasta llevarlos a atracar en el muelle cuya altura se calcula siempre para plenamar.

Por otro lado, las obras de atraque, tráfico y mantenimiento, son las instalaciones que facilitan la operación del puerto y entre las principales se encuentran: los muelles de atraque o fondeaderos donde quedan amarrados los barcos; los patios de estacionamiento, donde se detienen los trenes o los camiones, y las instalaciones de depósito y clasificación de las cargas transportadas.

Los muelles de atraque ofrecen un parámetro vertical de suficiente calado para que los buques puedan atracar de costado, y una superficie horizontal suficientemente ancha donde se depositan las cargas. El pavimento del muelle debe ser muy resistente para soportar el intenso uso que representa el tráfico portuario. Para los muros del muelle se emplean diferentes técnicas, entre las más usuales están las que utilizan los bloques de hormigón, cajones y pilotes de cemento o madera.

Los diferentes tipos de muelles también llevan elementos complementarios que son esencialmente, los medios de amarre y las defensas y los pavimentos, canalizaciones y vías para el tráfico. Por lo que corresponde al equipo para la manipulación de las cargas, se considera así a la maquinaria que se utiliza para facilitar el tráfico portuario, y está formado por poleas, cabestrantes, grúas tanto manuales como mecánicas, tolvas, succionadores mecánicos, etc. Este equipo varía mucho según el tipo de puerto, así como el avance del país al que pertenece. En cuanto a las instalaciones para la reparación y mantenimiento de los barcos, son indispensables para lograr que la navegación sea mejor, y las principales son los diques secos, diques flotantes y varaderos.

La limpieza del casco del barco es una actividad que se tiene que llevar a cabo con cierta periodicidad y debe hacerse poniendo el casco en seco. Para colocar el barco fuera, se utilizan los “diques secos”, que son cunas en forma de casco de barco, situado bajo el nivel normal de las aguas y provisto de una puerta que las cierra o los abre según sus necesidades, y un sistema de bombas que permiten el llenado o vaciado del dique. Quitada la puerta, la cuna se llena de agua y el barco entra; al cerrar la puerta, se bombea agua del interior, con lo que el barco queda en seco, sostenido por una serie de apoyos de hierro o de madera que se ajustan a la forma del casco. Una vez terminada la reparación y limpieza del casco, se deja entrar agua de nuevo y el barco sale. El dique flotante es un barco con su casco en forma de “U”, con capacidad para aceptar barcos de menor calado, que entran en la cuna y luego, por medio de bombas, se saca el agua para poder trabajar en la limpieza del casco; posteriormente, se inunda y sale el barco ya listo para continuar navegando.

El varadero es una plataforma inclinada que tiene rieles; su extremo distal entra al agua y se prolonga según el tamaño de los barcos que se van a trabajar; por el riel se desliza un carro en forma de cuna quedando debajo del casco de la embarcación, el cual se fija y después con un cable se arrastra el carro ayudándose de un “winche”(motor que cuenta con un cable que tiene la capacidad de jalar) hasta que sale del agua para poder llevar a cabo los trabajos de limpieza y reparación del casco. Estos diques y varaderos se complementan con instalaciones auxiliares como muelles, talleres, almacenes, bodegas, laboratorios electrónicos, etc., con menor o mayor importancia, según el trabajo que se pretenda realizar.

De acuerdo con las actividades a que se dedican de manera primordial, los puertos se denominan “de entrada” o “de paso”. Un puerto de entrada depende de los mercados; es una gran terminal ferroviaria y

debe tener enormes depósitos. La mayoría de los puertos norteamericanos son de este tipo, como también lo son Londres, Liverpool, Hamburgo, Bremen, Burdeos, Marsella, Yokohama y Buenos Aires. Estos puertos están rodeados por zonas vastas y densamente pobladas, donde hay importantes industrias y vive mucha gente que exige toda clase de artículos, razón por la cual manejan una amplia variedad de mercaderías, que entran y salen del país. Los productos naturales y los manufacturados de la zona circundante son llevados al puerto en barcazas por los ríos y canales, en tren y en camión. “En los puertos, se cargan en las naves que los llevan a todas partes del mundo. A cambio de ello, los barcos descargan allí materias primas manufacturadas en el extranjero, y los cargamentos se distribuyen luego, por todo el país. Las grandes dimensiones de algunos de esos puertos tienen explicación cuando se recuerda que, por su emplazamiento, son el centro lógico de vastas y pobladas regiones de gran desarrollo industrial y comercial”¹³¹.

De acuerdo con su funcionamiento los puertos se distinguen en cuatro tipos:

1. Comerciales
2. Pesqueros
3. Deportivos
4. Militares

Aunque en muchos casos pueden desempeñar todas estas funciones, denominándose entonces “mixtos”.

Los puertos comerciales están integrados por un complejo sistema que tiene como finalidad el transbordo de las mercancías desde el barco hasta el transporte terrestre y marítimo, procurando tener el menor costo, la mayor rapidez y las pérdidas mínimas por causa de averías o daños. Por todo ello, su localización se decide en un lugar que tenga fácil acceso, próximo a las líneas comerciales marítimas y terrestres de importancia y facilidades de flete, o sea, de entrada y salida de mercancía de todos los países. Este tipo de puerto tiene a la especialización para desarrollar sus actividades, actualmente se distinguen los muelles dedicados a los diferentes tipos de mercancía, como los de: carga general, petroleros, graneles líquidos no petrolíferos, graneles sólidos, pasajeros, contenedores, etc.

Cuando las mercancías no salen de la zona de tránsito en un corto número de días, pueden causar embotellamiento y dificultar la operación de los otros barcos que están listos para atracar. Es por ello que esta área básica de tránsito tiene que ser auxiliada por la existencia de otras áreas y almacenes llamados “zonas segundas” a donde pasan las mercancías cuando por causa administrativa o contractual no pueden salir de inmediato. A veces la mercancía tiene que ser manipulada o modificada en el puerto, para realizar un paso de su proceso o para cambiar alguna condición especial en que se encuentra; por ello algunos puertos tienen estas facilidades de transformación industrial, lo que da origen a los llamados “puertos fábrica”.

De la misma manera, existen ciertos puertos, usualmente de grandes dimensiones, que son denominados “puertos de transbordo”. En ellos, un barco transborda su cargamento a una barcaza, lanchón o navío costero, que lo lleva inmediatamente a otras naves ahí fondeadas. En otros, llamados “puertos de desembarque”, el cargamento de la nave que llega, se descarga en un muelle. Allí se almacena, se clasifica y se carga en camiones o en ferrocarril, para ser llevado a su destino final. En semejante puerto, uno hallará grandes “terminales” para recibir y guardar mercaderías¹³². En el caso de los productos líquidos, (pudiendo ser éstos productos petrolíferos, aceites, sebos y vinos), los mismos son transportados a través de buques tanque y las instalaciones portuarias dedicadas a este tipo de mercancía se componen de muelles con una plataforma en el sentido del costado del barco, montada sobre pilotes u otro sistema ligero, en donde se encuentran las tuberías que van hasta los tanques de almacenamiento del producto. La conexión con los barcos se hace a través de brazos metálicos articulados o por tramos de tubería flexible.

¹³¹ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág 521

¹³² *Ibidem*. NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 519

Los amarres entre la embarcación y el muelle se hacen por medio de ganchos de disparo rápido que pueden soltarse rápidamente, en caso de peligro.

En algunas terminales portuarias se manejan cargas unitarias de gran volumen y peso, tales como maquinaria industrial vagones, o los mismos contenedores, para los cuales es necesaria la utilización de grúas flotantes (también denominadas cargas), las cuales están montadas sobre un casco y que se atracan a un lado del buque, sacan la carga y posteriormente se mueven hacia otro lado del muelle donde la depositan en camiones o vagones especiales. Estas grúas tienen capacidades de carga que van de entre las 25 y las 400 toneladas.

Los puertos pesqueros no han tenido una evolución uniforme a lo largo del tiempo; su desarrollo ha sido irregular. En algunas regiones la pesca continúa siendo artesanal y se realiza con barcos pequeños, muy cerca de la costa y con permanencia corta en el mar. Para atender las necesidades de estas flotillas bastan puertos muy pequeños y con instalaciones sencillas. Sin embargo, para la pesca que se lleva a cabo con grandes barcos, se hace necesaria la “terminal pesquera” con instalaciones especiales para realizar labores de carga y descarga, procesamiento del producto, almacenamiento, aprovisionamiento de la embarcación y reparación.

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

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

Los puertos, desde el punto de vista del movimiento de mercancías, tienen como función el redistribuir la carga; integrar y combinar los distintos modos de transporte terrestre y marítimo, mejorar e impulsar la calidad del intercambio y de la distribución y responder a las nuevas funciones de almacenaje y de las instalaciones portuarias especializadas, tales como instalaciones para cargas líquidas, mercancías sólidas y combinadas, junto a medios tales como grúas, grúas de pórtico, contenedores y la automatización de terminales, entre otras, situación que pone de manifiesto su consolidación como centros de distribución (hubs). Por otro lado, “visto desde el punto de vista del buque, las funciones del puerto requieren de la presencia de medios imprescindibles para garantizar la presencia de las unidades de carga tales como torres de control, acceso, circulación y guía, remolcadores, capacidad de maniobra y de movilización del barco, suministros, energía, agua, reparación naval”¹³³.

Visto desde estas perspectivas, el puerto se constituye como un centro de distribución (o hub) en donde arriban buques de mayores capacidades y su llenado/vaciado debe ser cada vez más eficiente, debido a que gracias a la contenerización el manejo de los productos ya no se da de manera horizontal, sino vertical, es decir, dado que los contenedores pueden ser apilados uno sobre otro por una sola máquina y al no tener

¹³³ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *La competitividad portuaria en la nueva articulación marítima*. Boletín Económico de ICE N° 2836. 21 de Febrero al 06 de marzo de 2005. Pág. 34.

que emplear tolvas o grandes silos, como es el caso de los graneles, la operación del puerto se vuelve mucho más eficiente y le dota de mejor competitividad en cuanto al despacho tanto de mercancías como de las embarcaciones en sí.

1.2.3. Los puertos marítimos en el ámbito mundial en el siglo XX.

La industria portuaria siempre ha sido competitiva. Cada puerto tiene una historia de rivalidad con competidores lejanos y cercanos. Por ejemplo, Venecia y Génova fueron rivales por el comercio del Mediterráneo durante el Renacimiento, y a través de los años, otros puertos cercanos a Venecia han sido considerados como competidores. Cada puerto ha pretendido asegurar una ventaja competitiva y de manera frecuente se encuentra envuelto en mejoras de la infraestructura¹³⁴. Uno de los principales problemas que enfrentó el hombre fue la defensa de sus aldeas de la invasión de otros hombres, y empezó a rodear sus rústicas instalaciones portuarias con empalizadas, haciendo posteriormente muros, hasta llegar a ser éstas, grandes fortalezas. Este esfuerzo culminó con la construcción de los puertos artificiales, con los que el hombre protegía su zona costera por medio de diques, muelles dársenas y otras instalaciones. Los puertos artificiales fueron proliferando en todas las costas del mundo, siendo los primeros reportados, los construidos en Alejandría.

Prácticamente, todos los grandes puertos del mundo están situados en el punto donde un río desagua en el océano o en un lago o cerca de ellos. En los primeros tiempos, los puertos estaban, por lo general, a considerable distancia de las bocas del río, para que la navegación estuviera a salvo de los piratas. Entonces, “los pequeños barcos que navegaban por el mar podían luego penetrar fácilmente por los canales de los ríos de poca profundidad, pero cuando se comenzaron a construir barcos de mayor calado, los puertos fluviales que habían sido grandes centros de comercio con el extranjero, perdieron gran parte de sus negocios, y aún, en ciertos casos, desaparecieron por completo, tal fue el caso de París; Colonia, en Alemania de Brujas, en Bélgica. Varios otros puertos -entre ellos, Londres, en Inglaterra, Hamburgo y Bremen, en Alemania; Amberes, en Bélgica y Burdeos, en Francia- pudieron ensanchar y ahondar los cauces de ríos que llevaban a sus muelles y así, conservaron su importancia comercial”¹³⁵.

En muchos países, el hecho de que un puerto y una ciudad elaboren sus propios planes de desarrollo de manera separada e independiente, ha dado como resultado la degradación urbana. El puerto debe ser un gran proveedor de empleos, y como tal posee efectos positivos en la vida local, social, económica, mientras que por su lado las ciudades les proveen a los puertos las condiciones básicas para su desarrollo comercial, tales como las telecomunicaciones y la transportación terrestre, entre otros. En el mundo actual, la ciudad y el puerto deben trabajar de manera más cercana que nunca; cada uno debe observar el problema del desarrollo desde el punto de vista del otro y considerar los problemas del otro, como propios. La ciudad debe considerar el proveer el espacio necesario para las nuevas actividades de puerto, tales como los centros de distribución, así como mejorar los sistemas de transporte terrestre (tanto ferroviarios como de autotransportes) y los de telecomunicaciones.

Una de las principales metas del sector portuario, es la orientación a satisfacer las necesidades del comercio (según la ley de la oferta y la demanda) y el lograr una gestión y operación eficientes. La privatización es uno de los métodos más eficaces para alcanzar ese objetivo. Se reconoce, de manera general, que la privatización ofrece las siguientes ventajas:

1. Amplía el conjunto de servicios que se ofrecen a los usuarios (con lo que el puerto se adapta mejor a las necesidades).
2. Amplía la variedad de planes de financiación, disminuye el costo para el Estado y facilita la financiación de las obras y el equipo.
3. Hace cobrar conciencia de sus responsabilidades al personal y a los organismos portuarios.

¹³⁴ SLACK, Brian. *Globalisation in Maritime Transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy*. Nota Di Lavoro 8.2001. Fondazione Eni Enrico Mattei. Milan. Italia. Pag. 12. Traducción libre de la Autora.

¹³⁵ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. Op. cit. Pág. 518

4. Aumenta la eficacia de la gestión y la rentabilidad de las inversiones.

Además de los principales argumentos aducidos en favor de la comercialización de un puerto, se hace necesario fomentar otros elementos importantes para el comercio: unir y motivar a toda la colectividad portuaria; elaborar reglamentos laborales adaptados a sus necesidades, etc. De manera ideal, la privatización debe llevar a una situación de competencia en la que no exista el monopolio, sino que en su lugar se maximicen tanto los beneficios como la producción.

Cabe mencionar que en la década de los setenta del siglo XX, después del shock petrolero y de la crisis económica, las estrategias comerciales se vieron obligadas a repensar en los conceptos de los espacios territoriales; se crearon e incentivaron zonas urbanas litorales, lo que supuso un freno a la ubicación de las industrias pesadas en las proximidades de la costa y se tomaron en consideración temas tales como la excesiva generación de contaminación y la concientización de la defensa del medio ambiente, asistiendo así a un repliegue/desplazamiento de las industrias hacia otras ciudades y áreas geográficas. En la década de los ochentas se observó el surgimiento de más y más crecientes actividades relacionadas con la industria portuaria, tales como el almacenaje, distribución, comercio de importación/exportación de las mercancías y la utilización de contenedores, situación que tuvo como consecuencia una desindustrialización en ciertas áreas territoriales y una difusión de la multilocalización, factores que propiciaron la consolidación de las cadenas de puertos.

En la primera generación, previa a los años sesenta, los puertos operaban de manera aislada y actuaban de “interfase” entre el espacio terrestre y el transporte marítimo. Así, el puerto permanecía desligado de las actividades comerciales y de transporte, así como de las necesidades de los usuarios. “Esta situación permitía que las distintas compañías que pudieran operar en puerto, lo hicieran de manera independiente, sin llevar a cabo operaciones conjuntas que permitieran el beneficio del puerto, tanto en lo que corresponde a su economía, como a su promoción hacia el exterior o en la búsqueda de nuevos usuarios”¹³⁶.

Adicionalmente, se puede comentar que las tradiciones y hábitos de aquellos años, condicionaban el pensamiento de muchas personas que estaban involucradas con las actividades portuarias, aparte de la carga/descarga y el almacenaje, no era muy común que se desarrollaran otro tipo de actividades dentro del área del puerto, lo cual limitaba aún más sus operaciones y la posibilidad de expandir sus zonas de influencia.

La privatización de los puertos se ha concebido a menudo, como un medio para reducir las ineficiencias de los organismos portuarios públicos. “Muchos organismos públicos han sido demasiado pasivos, y con frecuencia, incapaces de sacudirse el dominio del Estado o los sindicatos para atender las demandas del tráfico. El sector portuario público, aunque puede funcionar muy bien, también puede hacerse burocrático e ineficaz a falta de retroalimentación que le permita mejorar. No ocurre así con el sector privado, que debe hacer balance e imponer sanciones en caso necesario y debido a ello, es que la tendencia portuaria está encaminada hacia el establecimiento de un sistema portuario en el cual se encuentren ligados el sector público y el sector privado, delimitando cada uno de ellos, su campo de acción”¹³⁷.

Para la década de los 80's se produjo un claro retorno del sector privado a los puertos. En algunos países (como Malasia y Jamaica), se constituyeron empresas privadas para la explotación de terminales especializadas, y de manera particular, terminales de contenedores. “Alrededor del mundo, los puertos han sido privatizados y liberalizados. Los Gobiernos centrales en un intento de dirigir, de manera gradual han reducido sus compromisos financieros con los puertos. En la actualidad, los puertos pueden ser clasificados en tres diferentes categorías o generaciones. Esta categorización no está basada en el tamaño

¹³⁶ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *La competitividad portuaria en la nueva articulación marítima*. Boletín Económico del Instituto de Ciencias Económicas. N° 2836. del 21 de febrero al 04 de marzo de 2005. Universidad de la Coruña. España. Pág. 32.

¹³⁷ UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 1993. Pág. 65

o la localización geográfica del puerto, o la naturaleza pública o privada de su organización. Está basado en tres criterios”¹³⁸.

1. Políticas de desarrollo portuario en lo que atañe a estrategias y actividades.
2. Alcance y extensión de las actividades portuarias.
3. Integración de las actividades.

Por lo que corresponde a la segunda generación, en la misma se contemplaba una amplia gama de funciones y los puertos actuaban como centros de servicios comerciales, industriales y de transporte, de manera tal que se “agrega valor a la carga”, mostrando una clara relación entre los socios comerciales y del transporte, junto con las áreas cercanas al puerto, es decir, actúan de manera conjunta y no aislada. En esta categoría de puerto, los Gobiernos, las Autoridades Portuarias y todos aquellos que proporcionan algún servicio dentro del mismo, tienen una mayor interrelación en cuanto a las actividades que deben ser realizadas, las cuales forman parte de una cadena.

Esta situación origina que en las distintas áreas del puerto, se permita la realización de otro tipo de actividades, posibilitando que el puerto pase de ser un lugar de carga y descarga y se convierta en un centro de servicios industriales y comerciales, destacando de manera importante el empaquetado de la mercancía y la transformación de materias primas para dar lugar a nuevos productos. Así pues, “el puerto expande su zona de influencia y sus capacidades, involucrando industrias tales como la del hierro y el acero, la industria metalúrgica pesada, las refinerías y la petroquímica básica, el aluminio, la industria maderera y sus derivados, así como al sector agrícola, a través del movimiento de productos alimenticios y fertilizantes”¹³⁹.

Así mismo, resulta importante mencionar que la organización de “un puerto de segunda generación, es diferente con relación a uno de primera generación en cuanto a que en los puertos de segunda generación existe una muy cercana relación entre los transportistas y los prestadores de los distintos servicios, quienes se han agrupado alrededor del puerto para ofrecer distintas facilidades al usuario. Además de que su relación con las Autoridades Municipales, resulta aun más cercana, debido a que dependen en una gran medida de los servicios que son procurados por estos últimos, tales como la regularización de las tierras, la energía, aprovisionamiento de agua y de mano de obra, así como los sistemas de conexión de transporte terrestre”¹⁴⁰.

Los puertos de tercera generación se convierten en nodos dinámicos dentro de la compleja red internacional de producción/distribución. La gestión portuaria se caracteriza por el desarrollo de centros integrados de transporte y por la creación de plataformas logísticas. Los servicios portuarios se especializan, se hacen más variables y combinan multitud de servicios y prestaciones. Se adaptan rápidamente a los avances tecnológicos y a los equipamientos. Se crean áreas industriales para generar mayores rendimientos de las cargas con respecto a los puertos y se refuerzan las medidas de protección medioambiental y seguridad y se produce en ellos una notable mejora en cuanto a eficiencia administrativa al mejorar y uniformizar los documentos administrativos y burocráticos.

De la misma manera, los puertos de tercera generación, se encuentran inmersos en los procesos de globalización que comenzaron en la década de los 90’s; los mismos se convierten en nodos dinámicos y primordiales dentro de la relación internacional de la producción/distribución, en donde se encuentran perfectamente eslabonados los centros integrados de transporte y por la creación de cadenas logísticas. Los servicios portuarios que en él se ofrecen son cada vez más eficientes y especializados y generalmente, involucran grandes mejoras tecnológicas para el manejo y despacho de las mercancías, lo cual al mismo tiempo, permite reducir los tiempos de espera y de entrada/salida de las mercancías.

Debido a que en muchos países se comenzó a reemplazar la política de sustitución de importaciones sustituyéndola con una política activa de fomento a las exportaciones, la importancia de la contenerización

¹³⁸ UNCTAD. Review of Maritime Transport. 1992. New York 1993. Pág. 47.

¹³⁹ UNCTAD, Review of Maritime Transport. 1992. Nueva York. 1993. Pág 47.

¹⁴⁰ Ídem

se hizo cada vez más evidente, debido a que gracias a ella se comenzaron a cambiar las rutas de puerto a puerto, por redes organizadas en torno a puertos de transbordo o centros portuarios (hub ports), tal y como se mencionó en apartados anteriores. En la nueva era de la globalización marítima está más que justificada la presencia de dos características propias. “En el orden técnico, se centran en el establecimiento de servicios puerta a puerta y en la concentración de servicios que garanticen seguridad a la carga, rapidez en el servicio y productividad en los procesos. En el orden económico, los objetivos hacen que se busque un abaratamiento de los costes del transporte, la mejora en la manipulación de la carga y facilidades en lo tocante a procesos administrativos y de información”¹⁴¹.

La entrada al siglo XXI ha dejado en claro que los puertos marítimos se encuentran frente a grandes retos en la escala mundial. La mayoría de las Autoridades Portuarias procurando dirigir la presión de la competencia, adoptando estrategias acordes con las demandas del mercado. Dándose cuenta que las líneas navieras han estado invirtiendo en buques cada vez más grandes, muchos puertos se han comprometido en ambiciosos proyectos de expansión, ordenando grúas de pórtico post-panamax y muelles y posiciones de atraque cada vez más profundas y extendidas. En muchas ocasiones estas inversiones han sido llevadas a cabo sin tener en mente metas específicas de mercado, y algunas no han sido objeto de rigurosas evaluaciones financieras.

Los puertos modernos pueden desempeñar una función activa en el desarrollo de los trasportes y los servicios, capaz de mejorar la corriente de cargas internacionales no sólo en sus muelles sino en toda la región circundante. La comercialización portuaria, una combinación de producto, precio y promoción, llegará a ser una función importante para toda la comunidad humana que actúa en ellos.

Tabla 3. Tipología de los Sistemas Portuarios (3 Generaciones)

Factores	Primera Generación	Segunda Generación	Tercera Generación
<ul style="list-style-type: none"> • Estrategias de desarrollo portuario 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carga general ✓ Punto de intercambio 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Centro de transporte y servicios industriales y comerciales 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carga general y contenerizada ✓ Centro de transporte integrado/plataforma logística para el comercio internacional
<ul style="list-style-type: none"> • Alcance de sus actividades 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carga, descarga y almacenaje ✓ Las demás actividades relacionadas no son llevadas a cabo en el área del puerto 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Permiten encargarse de ofrecer servicios a los usuarios, los cuales no están relacionados directamente con las actividades tradicionales de carga y descarga ✓ Sus actividades comerciales se extienden hacia el empaque y manejo de la carga 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carga, descarga, almacenaje, servicios a la navegación, transformación de la carga ✓ Distribución de la carga y la información ✓ Actividades logísticas ✓ Terminales y extensión del puerto hacia tierra
<ul style="list-style-type: none"> • Características organizativas 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Actividades independientes dentro del puerto ✓ Relación entre el puerto y sus usuarios 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mayor relación puerto-usuarios ✓ Existe mayor relación con los municipios, debido a que se requieren mayores servicios de agua, luz, mano de obra y sistemas de conexión entre diferentes modos de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Unidad de la comunidad portuaria ✓ Integración del puerto por medio de la cadena de comercio y de transporte ✓ Estrecha relación entre el puerto y áreas ✓ Mayor organización portuaria
<ul style="list-style-type: none"> • Características de producción 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flujo de carga, servicio individual, bajo valor añadido 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Su zona de influencia se hace más amplia, extendiéndose hacia áreas tales como el hierro y el acero, metalúrgica pesada, refinerías y petroquímicos básicos, aluminio, elaboración de pulpa de papel, fertilizantes, azúcares y almidones, sémolas y harinas y varias actividades agrícolas y alimentarias 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flujo de información y de carga ✓ Servicios múltiples ✓ Alto valor añadido ✓ Tecnología/know-how
<ul style="list-style-type: none"> • Principales Inversiones 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Concentradas en las infraestructuras de frente de agua, sin ninguna conciencia de lo que pase con los buques y la carga fuera de dicho frente de agua 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ En equipo que permita el rápido manejo de las mercancías 	

Fuente: Elaboración de la autora con base en GONZÁLEZ LAXE, FERNANDO. *Puertos y Transporte Marítimo, Ejes de una nueva articulación global*, Pág. 127 y *Review of Maritime Transport*, 1992. UNCTAD. Pág. 47-49.

¹⁴¹ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Economía Marítima y tipologías portuarias*. Boletín Económico del Instituto de Ciencias Económicas N° 2717. del 21 de enero al 03 de febrero de 2002. Universidad de la Coruña. España. Pág. 21-22.

La globalización económica ha facilitado el desarrollo portuario al incrementarse el número de países que se suman al comercio internacional; los incrementos de los flujos comerciales; la disminución de las barreras aduaneras y restricciones técnicas a los intercambios; el desarrollo de la tecnología, etc., haciendo posible que los servicios logísticos y de distribución de las operaciones portuarias se desarrollen de manera muy notable. Se cambian las funciones y conceptos tradicionales, “los puertos se convierten en “pivotes” o “pasillos” caracterizándose por su capacidad de concentrar cargas cuyo origen y destino sobrepasa su zona de influencia tradicional y alcanza lugares dentro de país o fuera del país de pertenencia y se reconduce el concepto de almacenaje para proporcionar nuevos servicios que contribuyen a “añadir valor a las mercancías” en la medida que se considera al puerto como parte de una cadena logística”¹⁴².

La realidad del mercado global, así como los innovadores y distintos procesos de organización portuaria sitúan a cada puerto (y por ende, a cada territorio o zona económica) en competencia con otros puertos, ya sean del mismo país o bien, con otros ubicados en países diferentes. En ese sentido, el establecer la función económica de los puertos se considera muy relevante a la hora de definir tanto la infraestructura como la estricta función de negocios. Por una parte, “los puertos del nuevo milenio deberán responder a los nuevos avances en los equipos de manipulación y transmisión electrónica de los datos. La utilización de barcos más grandes, obligará a realizar fuertes inversiones en infraestructuras y dragados, lo que también exigirá el empleo de tecnologías más avanzadas para incrementar el volumen de manipulación de la carga, distribución y realización y control de los inventarios”¹⁴³.

En la medida que los puertos se van convirtiendo en un lugar de administración, operan como centro de distribución y actúan como punto de transferencia de la cadena intermodal del transporte, asistimos a una aceleración de los procesos de privatizaciones o de descentralización de tareas. Las legislaciones se han modificado para reaccionar a los cambios en el negocio del transporte marítimo y de la gestión portuaria. La industria marítima se enfrenta a una mayor internacionalización y a mayores niveles de competitividad, esto es, ante un panorama caracterizado por ser más abierto y más competitivo. La progresiva liberalización y el notorio desarrollo de nuevas infraestructuras exigen enfocar las estructuras portuarias como áreas industriales, áreas de interconexión, áreas internodales, áreas logísticas y de almacenamiento, áreas comerciales, áreas de servicios, pero también áreas de bienes colectivos para sostener un desarrollo duradero y equilibrado, que evite los niveles de congestión y elimine los peligros de la especulación.

✓ Propiedad de los puertos

En la década de los 80's se comienza a dar un reajuste en cuanto a la estructura y las operaciones en los puertos, dado el incremento del interés por parte del sector privado en las operaciones portuarias. Dicho ajuste ha consistido no sólo en la participación del capital privado en dichas operaciones, sino que al mismo tiempo se han asignado un mayor número de tareas y funciones a empresas relacionadas con las actividades marítimas y/o de transporte. De esta manera, en el cuadro que a continuación se presenta, se señalan las características que definirán a los puertos privados o concesionados, dependiendo del grado de inversión que exista en cada uno de ellos, de acuerdo con su respectiva reglamentación en la materia.

Tabla 4. Características de los puertos según el origen de la inversión.

TIPOS DE PUERTOS	CARACTERÍSTICAS
<ul style="list-style-type: none"> • PRIVATE PORT (Puerto Privado) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Toda la propiedad del puerto es privada ✓ Los servicios y los suministros son prestados por empresas privadas ✓ Los operadores portuarios son responsables de las operaciones de mantenimiento y de las inversiones
<ul style="list-style-type: none"> • TERMINAL PORT (Puerto Concesionado) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La gestión del puerto está asignada a una empresa privada que establece las operaciones, presta los servicios y realiza inversiones en aquellos objetivos y finalidades que se corresponden con sus estrategias

Fuente: LA VOZ DE GALICIA, 18 de enero de 2004. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad de Coruña. González Laxe, Fernando. <http://www.udc.es/iuem>.

¹⁴² GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Puertos y transporte marítimo: ejes de una articulación global*. Revista de Economía Mundial. Universidad de la Coruña, España. 12, 2005. Pág. 123-148.

¹⁴³ Ídem

El concepto de “puerto privado” resultó tener mucha popularidad, principalmente en los países anglosajones, ya que en este tipo de puertos, en muchas de las ocasiones, los poderes públicos cedían la totalidad del puerto al sector privado en forma de concesión de explotación y exigían al concesionario la construcción de la infraestructura necesaria para la operación del mismo. “Con la independencia de muchos países en desarrollo a comienzos del decenio de 1960, el sector privado perdió terreno, especialmente en África, a favor de entidades públicas a las que muchas veces se le concedía la autonomía de gestión. Este fue el período de la creación de las administraciones portuarias nacionales, o entidades autónomas, y las empresas de carga y descarga igualmente nacionalizadas”¹⁴⁴.

Hasta comienzos de la década de los ochenta la propiedad de las infraestructuras portuarias había correspondido al sector público, a excepción del Reino Unido, donde existían varios puertos privados. “A partir de los 80’ se inicia con un proceso de privatización de distintas funciones y actividades relacionadas con las operaciones portuarias, destacando la descomposición de la propiedad y la propia gestión de las operaciones portuarias”¹⁴⁵.

Tabla 5. Evolución de los sistemas portuarios

TIPOS DE PUERTO	CARACTERÍSTICAS
<ul style="list-style-type: none"> • SERVICE PORT Puerto de Servicio 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La autoridad portuaria es responsable del puerto en su conjunto ✓ Es propietario de las infraestructuras y equipos y se encarga de la provisión de los servicios del puerto ✓ Los servicios son prestados por empresas portuarias que son responsables del mantenimiento de las infraestructuras y de los equipamientos
<ul style="list-style-type: none"> • TOOL PORT Puerto Herramienta 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La autoridad portuaria es titular de la infraestructura; de la superestructura (edificios) y de los equipamientos (grúas) ✓ El sector privado provee los servicios en régimen de concesión o licencia ✓ Las competencias de la carga y descarga son provistas por las empresas estibadoras en régimen de competencia ✓ Las empresas portuarias son responsables del mantenimiento de las infraestructuras y los equipamientos
<ul style="list-style-type: none"> • LANDLORD PORT Puerto Propietario 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Autoridad Portuaria es propietaria del puerto en su conjunto ✓ Los servicios de remolque, practicaje, etc., son prestados por empresas privadas ✓ El puerto está dividido en terminales independientes ✓ Cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento ✓ Los operadores portuarios o empresas portuarias son responsables de la inversión y mantenimiento de infraestructuras

Fuente: González Laxe, Fernando. PERIÓDICO LA VOZ DE GALICIA. Galicia, España. 18 enero 2004.

Las formas de privatización que se señalan en la tabla anterior, se pueden englobar de la manera siguiente:

- A. Privatización de la organización.
 - ✓ Reestructuración de la autoridad portuaria mediante la creación de una sociedad filial, reservándose el Estado la propiedad de la sociedad matriz y el control de la filial.
 - ✓ Creación de empresas públicas locales (sociedades por acciones) que adquieren el activo y el pasivo del puerto.
 - ✓ Simple reorganización del puerto mediante la racionalización de los objetivos, la estructura, la política comercial y de precios y el control de los poderes públicos.
- B. Privatización de la explotación.
 - ✓ Contratos de gestión o concesiones para la explotación de todas las concesiones o una parte de ellas (como las terminales de contenedores o las terminales especializadas).
 - ✓ Racionalización de las operaciones (métodos de trabajo, incentivos a la productividad, control del gasto, mantenimiento del equipo, etc.).
- C. Privatización de la propiedad.
 - ✓ Desnacionalización y adquisición del personal o una cooperativa.

¹⁴⁴ CONFERENCIA PARA EL DESARROLLO Y EL COMERCIO. *El transporte marítimo en 1991*. Op. cit. Pág 62

¹⁴⁵ CULLIAM, E K. Y DONG-Wook. *La evolución del transporte marítimo internacional*. Transport Review 22. I. 55-75. En GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Los puertos en el nuevo milenio*. Revista de economía mundial. Pág. 146.

- ✓ Venta (libre o restringida) de las acciones públicas o los activos del puerto.
- ✓ Privatización (parcial o total) de las ampliaciones portuarias (exclusivamente terminales especializadas).

En los años noventa, los sistemas portuarios fueron siendo, poco a poco, objeto de transformaciones. “La razón de dichos cambios radica en que la industria del transporte marítimo se encuentra inserta en un mundo muy competitivo en donde el volumen de mercancías desplazadas en los últimos veinticinco años se ha multiplicado por dos y la estructura del transporte ha modificado su ponderación pudiendo desplazarse casi todos los bienes en todas las direcciones, cuando antaño era muy reducida la carga transportada y poco intenso el ámbito de la circulación”¹⁴⁶.

De la misma manera, en la actualidad existen varias consideraciones en cuanto a las operaciones y sistemas portuarios, entre los que destacan¹⁴⁷:

- ✓ Los Tipos de Carga. Las distintas modalidades de carga se han modificado a lo largo del tiempo. La creciente especialización y automatización han sido claves en las operaciones de carga/descarga de los puertos. La unitización de las mercancías sobre la base de los contenedores ha revolucionado los transportes y exige fuertes demandas de inversión tanto en el tamaño de los buques (que han aumentado) como en las infraestructuras de los puertos. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de que el puerto deje de ser un lugar de tránsito de las mercancías para convertirse verdadera plataforma logística de integración de los diversos modos de transporte, estableciendo más y mejores procesos para las operaciones de carga/descarga y almacenaje de las mercancías.
- ✓ La propiedad y gestión de los puertos. Hasta el principio de la década de los ochenta, la propiedad de las infraestructuras portuarias había correspondido al sector público, a excepción del Reino Unido, y es en este período que se dio comienzo con el proceso de privatización de las distintas funciones y operaciones relacionadas con las operaciones portuarias.
- ✓ Existen notables cambios en cuanto a las funciones portuarias y su relación con el desarrollo económico, considerando que los puertos se constituyen como un eslabón primordial en la cadena logística de distribución de mercancías.

Tabla 6. Tipos portuarios y características

VARIABLES	EJE GLOBAL	CENTRO DE CARGA	PUERTO REGIONAL	PUERTO SECUNDARIO
Transbordos	+ 60% de trasbordos	+40% de transbordos	Algunos transbordos	Sin transbordos
Modalidades de Hinterland¹ (zona de influencia)	Hinterland local limitado	- 50% directo a la cuota del hinterland de origen-/destino	Alrededor del 90% del volumen origen/destino	Hinterland local directo al menos del 90% del volumen
Conexiones intermodales	Conexiones intermodales de importancia limitada	Importantes conexiones intermodales	Número limitado de servicios intermodales	Escasas conexiones intermodales
Tamaño del buque	Buques de tamaño superior a 5000 TEU's	Buques de al menos 4,000 TEU's	Buques de entre 2,000 a 4,000 TEU's	Buques no mayores de 2,000 TEU's
Atraques	Atraques frecuentes de servicios principales	Atraques frecuentes de servicios principales de un número significativo de compañías	Atraques de servicios secundarios, cabotaje, feeder y servicios secundarios internacionales	Servicios feeder y de cabotaje
Mínimo Volumen Anual	800.000 TEU's	Más de 1 millón de TEU's	Menos de 150,000 TEU's	Más de 40,000 y menos de 200,000 TEU's

Fuente: González Laxe, Fernando. *Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global*. Revista de Economía Mundial. Diciembre de 2005. Pág. 137.

¹⁴⁶ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Los Puertos en el Nuevo Milenio*. Periódico La Voz de Galicia. 18 de enero de 2004.

¹⁴⁷ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Puertos y Transporte Marítimo: ejes de una nueva articulación global*. Pp. 123-148.

La clasificación antes señalada permite jerarquizar los sistemas marítimos y portuarios de manera muy esquemática, como a continuación se anota:

Ejes Globales: Son puertos situados cerca de las principales rutas marítimas e integradas en las redes y ejes de transporte marítimo internacional (principalmente Este-Oeste), que conectan las tres áreas más desarrolladas del mundo: Estados Unidos, Europa y Asia. Mueven los mayores volúmenes de tráfico y utilizan buques de mayor tamaño. Su principal función es servir de tránsito y propiciar el desarrollo intermodal, desplazando las cargas hasta cerca de los 300 kilómetros del puerto en la medida que las cargas locales son producidas.

Centros de Carga: corresponden a los puertos situados en la periferia de las rutas principales Este-Oeste de las redes marítimas internacionales. Tienen una zona de influencia muy amplia, atraen servicios de primera clase y los movimientos de tránsito son menores que los de los ejes globales. Estos puertos se caracterizan por contar con un gran número de conexiones intermodales y en ellos atracan buques de más de al menos 4,000 TEU's y su capacidad anual de movimiento es de por lo menos 80,000 TEU's.

Puerto Regional: estos sirven a aglomeraciones de tamaño considerable, sus hinterlands están más alejados de la costa (hasta 500 kilómetros del puerto). Los buques más atendidos tienen una capacidad de entre 2,000 a 4,000 TEU's y su capacidad anual es de menos de 150,000 TEU's.

Puerto Secundario:¹⁴⁸ Se caracterizan en general porque tienen un hinterland local directo al menos del 90% del volumen y los buques que pueden ser atendidos tienen una capacidad de no más de 2,000 TEU's. Su movimiento anual oscila entre los 40,000 y 200,000 TEU's.

ⁱ Se denomina "Hinterland" a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Es el área de influencia del puerto alrededor del mismo. En el área más próxima al puerto prácticamente no tiene competencia, de tal manera que casi la totalidad del tráfico generado esa zona se mueve a través del mismo

¹⁴⁸ González Laxe, Fernando. *La competitividad portuaria en la nueva articulación marítima*. Boletín Económico de ICE Número 2836, 21 de febrero al 6 de marzo de 2005. Pág.31

2. El Transporte y los puertos marítimos en la Unión Europea.

Europa es una gran península penetrada por grandes mares interiores, ríos y canales, por lo que su particular geografía la convierte en un espacio idóneo para el desarrollo del transporte por vías acuáticas, contando con un litoral de 67,000 km. “Los centros industriales no se hallan alejados, por regla general, más de 400 kilómetros de un puerto y aproximadamente 60 ó 70% de estos centros industriales poseen fácil acceso a las zonas costeras, localizándose a no más de 150 ó 200 kilómetros de éstas. Europa posee además, una red de vías navegables interiores de 25,000 kilómetros, de las cuales 12,000 kilómetros se hallan incluidas dentro de las denominadas, redes transeuropeas de transporte”¹⁴⁹.

Las Comunidades Europeas fueron constituidas por Tratados diferenciados en el tiempo y en su contenido:

- ✓ El Tratado de París (18-IV-1951), el cual creó la CECA (Comunidad Europea del Carbón y del Acero).
- ✓ Los Tratados de Roma (25-III-1957), los cuales instituyen:
 - El EURATOM: Comunidad Europea de la Energía Atómica.
 - La CEE: Comunidad Económica Europea, más comúnmente denominada mercado común.

Los países firmantes originarios fueron Francia, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo e Italia y su establecimiento se basó en la convicción de los Estados miembros de que entre ellos existen intereses comunes en campos esenciales. La satisfacción de intereses nacionales inmediatos, que fue favorecida por el refuerzo de la potencia colectiva de la Comunidad frente a terceros países, permite a los Estados miembros aceptar una disciplina comunitaria, que implica la cesión de determinadas prerrogativas nacionales en determinados aspectos de la actividad económica.

Para los efectos de este trabajo, se considerarán los países que pertenecen al denominado EU-15 como “Unión Europea” y se emplearán las siguientes abreviaturas.

Tabla 7. Abreviaturas de los países UE-15

	Abreviatura	País	Miembro desde
1	A	Austria	1995
2	B	Bélgica	1958
3	D	Alemania	1958
4	DK	Dinamarca	1973
5	E	España	1986
6	EL	Grecia	1981
7	F	Francia	1958
8	FIN	Finlandia	1995
9	I	Italia	1958
10	IRL	Irlanda	1973
11	L	Luxemburgo	1958
12	NL	Países Bajos	1958
13	P	Portugal	1986
14	S	Suecia	1995
15	UK	Reino Unido	1973

Fuente: EUROPEAN COMMISSION. *European Union Energy & Transport in Figures. 2003. Directorate-General for the Energy and Transport.*

La ordenación común de determinadas actividades económicas y sociales sólo puede realizarse si existe una voluntad política de los Estados miembros que la componen, es decir, libremente constituidos, por

¹⁴⁹ ARTAL Tul, Andrés. Comercio exterior en la Unión Europea y Política Común de Transporte: El Transporte Marítimo de Corta Distancia y la Intermodalidad. *Departamento de Economía. Universidad de Cartagena. España.2004. Pág. 7.*

adhesiones voluntarias, podrán persistir y lograr sus objetivos a través de una conciencia cada vez mayor de la existencia de intereses prioritarios comunes.

Las diferencias orgánicas de las tres Comunidades antes citadas, se derivan de la cronología de su origen, pero desaparecieron en gran medida, a través del Tratado del 08 de abril de 1967, por el cual se estableció un Consejo Único y una misma Comisión. De esta forma, "...a partir de entonces, un mecanismo institucional común ejerce los poderes de decisión y control atribuidos respectivamente a cada una de las comunidades. Este mecanismo único, que aplica tres Tratados distintos, resuelve tres problemas esenciales, a través de soluciones, si no idénticas, sí vecinas, para las tres comunidades"¹⁵⁰:

Se trata de asegurar en cada Comunidad:

- ✓ La eficacia de la acción.
- ✓ El respeto a los compromisos concluidos.
- ✓ La participación de los interesados.

Por lo que corresponde a los fines que persigue cada uno de los citados Tratados, se puede señalar lo siguiente:

- a) "En cuanto a principios, los preámbulos de los Tratados de París y Roma reflejan la preocupación por dar a las Comunidades un carácter dinámico, al considerarlas como elementos clave para un proceso de integración y se declara de manera formal, el deseo de contribuir a la paz y al desarrollo de la Civilización. Así, se puede concluir que el fin último de las Comunidades es el logro de una eventual Política de Europa, a través de la creación de un Ente supranacional con personalidad propia.
- b) Buscan también la elevación del nivel de vida, la promoción del desarrollo armónico de la economía, el mantenimiento del pleno empleo y el aumento de la productividad, los cuales son objetivos de toda política económica nacional o internacional"¹⁵¹.

Para poder alcanzar los referidos fines, en dichos Tratados se establecieron competencias propias de cada una de las Comunidades, destacando que en el Tratado CECA, se especificó que los fines propios habían de conseguirse mediante el establecimiento de un mercado común, mientras que el EURATOM, por su parte, se centraría en el establecimiento de las condiciones necesarias para la formación y rápido crecimiento de las industrias nucleares. De esta manera, se puede destacar que la misión fundamental de las Comunidades es la verdadera formación de un mercado común.

En cuanto al Tratado CEE, éste tiene por misión fundamental la formación de un mercado común, y para el caso, se establecieron las siguientes competencias:

1. Libre circulación de personas, servicios y capitales (título III, segunda parte).
2. Libre concurrencia (cap. II, 2ª. Parte).
3. Libre circulación de mercancías entre los Estados miembros: Unión Aduanera y eliminación escalonada de los obstáculos técnicos al comercio (Título I, 2ª. Parte del Tratado).
4. Política Agrícola Común (Título II, 2ª. Parte).
5. Política Común en Materia de Transportes (Título IV, 2ª, parte).
6. Política Económica Común (Título II, 3ª. Parte).
7. Política Social (Título III, 3ª. Parte).
8. Armonización de las disposiciones nacionales de carácter fiscal (Cap. 2, Título I, 3ª. Parte).

¹⁵⁰ GARRIGUES, J y A. ET al. La participación de España en las Comunidades Europeas. Estudio Jurídico y Textos Fundamentales. Ed. Tecnos, Madrid. 1974. Pág. 25.

¹⁵¹ *Ibidem*. GARRIGUES. Op. cit. Pág. 26

9. Armonización de las legislaciones nacionales en general (Cap. 3, Título I, 3ª. Parte).

El Tratado de la Unión Europea establece el desarrollo de políticas comunes para avanzar en el proceso de integración europeo. Entre dichas Políticas, destaca de manera importante la figura de los Transportes, que es considerado como un sector clave para estimular las relaciones económicas entre los Estados Miembros. “El transporte cabe conceptualarlo como sector productivo independiente, y su régimen debe determinarse en función de sus propias exigencias; este es un sector que juega un papel fundamental en la economía de los países industrializados y más aún en los procesos de integración. Su funcionamiento está estrechamente vinculado al crecimiento económico del resto de los sectores productivos a los que debe proveer de un servicio eficiente”¹⁵².

Los esfuerzos realizados por concretar una Política Común de Transporte (PCT), dieron como resultado el establecimiento de tres áreas prioritarias¹⁵³:

- a) Mejorar la calidad a través del desarrollo integrado de los sistemas de transporte, basados en tecnologías avanzadas, las cuales también contribuyan con objetivos medioambientales y de seguridad.
- b) Mejorar el funcionamiento del Mercado Único, con la finalidad de promover la eficiencia y el empleo de servicios que estén de acuerdo con los estándares de seguridad social.
- c) Ampliar las dimensiones externas, a través de mejorar la calidad de los eslabones que conforman la cadena de transporte, entre la Unión Europea y terceros países, fomentando el acceso del transporte comunitario, hacia nuevos mercados de transporte en otras partes del mundo.

Durante las décadas de 1960 y 1970, se adoptaron algunas medidas tendientes a eliminar aquellas acciones que obstaculizaran las metas fijadas para el desarrollo de un mercado común. Entre dichas medidas, destaca la Decisión 65/271/CE, del 03 de mayo de 1965, “relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, la cual fue desarrollada por el Reglamento 1017/68/CE del 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, carretera y vías navegables”¹⁵⁴.

Pese a los esfuerzos de la Comisión y del Parlamento por sustituir las políticas nacionales, por políticas comunitarias, los avances durante las décadas antes señaladas fueron mínimos. Es hasta mediados de los años 80's que se abre un nuevo capítulo para la Política Común de Transportes, como en muchos otros sectores, el Libro Blanco y el Acta Única Europea supusieron un apoyo decisivo a su lanzamiento.

El objetivo genérico de la política de transportes es “garantizar la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y de mercancías, respetando el medio ambiente. Estos objetivos tienen que conseguirse mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y la contaminación y la promoción de la protección del medio ambiente. La política de transportes considera fundamental el fortalecimiento de la cohesión económica y social de la UE. Contribuye a reducir las disparidades regionales, mejorando el acceso a las regiones insulares y periféricas. Además, tiene un efecto positivo para la creación de puestos de trabajo, ya que fomenta las inversiones en infraestructuras de transporte y fortalece la movilidad de los trabajadores”¹⁵⁵.

¹⁵² CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM/2001/0370 final. Bruselas, Bélgica, 2001. Pág. 3.

¹⁵³ DG. Transport. Guide to the transport acquis. October 1999. Pág. 6. Traducción Libre de la Autora.

¹⁵⁴ CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Op. cit. Pág. 6

¹⁵⁵ MINISTERIO DE FOMENTO. Análisis, Información y Divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad La Política Europea de Transporte. Madrid, España. Cap. 2. Pág. 46.

El Libro Blanco sobre la Terminación del Mercado, aprobado por el Consejo en 1985 y publicado por la Comisión en 1992, realizó una revisión de cada uno de los Reglamentos, estableciendo así de manera clara, las necesidades del sector transporte. Poco después, el Acta Única Europea de 1987 reforzó la idea del Mercado Común y sentó las bases para que se alcanzara un nuevo Tratado de la Unión Europea (el Tratado de Maastrich), firmado en 1992, y estuvo sustentado en 3 objetivos: la consolidación del Mercado Interior Único, y la Unión Económica y Monetaria de la Unión Europea. Así, el Tratado de Maastrich, sentó las bases para lograr una movilidad sostenible, tal y como se expresa en la PCT: liberalización de los mercados del transporte, las redes transeuropeas y el fomento de la intermovilidad. En ese sentido, a continuación se enunciarán algunas consideraciones de los puntos señalados anteriormente.

Este Libro Blanco, logró relacionar las actividades de transporte ferroviario, carretero y el realizado a través de las vías navegables, tomando en consideración los aspectos económicos, sociales y medioambientales que cada uno de ellos involucra. De esta manera, en la Política de Transportes de la Unión Europea, es posible concretar 10 temas prioritarios:

- ✿ Libro Blanco sobre el transporte.
- ✿ Redes transeuropeas.
- ✿ La Europa del Ferrocarril.
- ✿ El transporte marítimo en la UE.
- ✿ Short Sea Shipping.
- ✿ Transporte intermodal/combinado.
- ✿ Espacio Único Europeo.
- ✿ Movilidad Sostenible.
- ✿ Seguridad en el Transporte.
- ✿ Sistemas de transporte inteligente. El Proyecto Galileo.
- ✿ Política de Transportes y ampliación de la UE.

Debido a la importancia que revisten los diversos modos de transporte al interior de la Unión Europea, se deben señalar algunas de las directivas más importantes que dieron comienzo con la regulación de los mismos, dentro del proceso de integración.

- ✓ Transporte terrestre.

En los años 90's surgieron en Europa fenómenos de congestión sobre regiones y ejes concretos que amenazaban la competitividad económica de algunos Estados miembros de la Unión y de la propia UE de cara a mercados exteriores.

En la Unión Europea se ha considerado que en los últimos veinte años, el transporte por carretera ha contribuido enormemente para su desarrollo y, de manera particular, en la consolidación de su denominado "mercado interior". Sus ventajas de flexibilidad, fiabilidad y bajo coste, se basan en gran medida en la existencia de una densa infraestructura viaria cuyo coste es mayoritariamente sufragado, en la mayor parte, por los países miembros de la UE, por los presupuestos nacionales. Sin embargo, la Comisión Europea considera que el crecimiento que está teniendo este medio de transporte, conllevará a una saturación, por ello la UE pretende posibilitar el desarrollo sostenible a mediano y largo plazo, buscando para ello, medios de transporte alternativos y soluciones logísticas con mayor capacidad de crecimiento.

Ilustración 8
Red Europea de Carreteras



Fuente: http://fronterasblog.files.wordpress.com/2009/02/800px-international_e_road_network_green.png, consultada el 25 de mayo de 2009 a las 18:55 hrs

Dentro de esta rama, se debe hacer una distinción entre el transporte de mercancías por carretera, el transporte de pasajeros en autocares y autobuses y las medidas adoptadas respecto de los ferrocarriles. El Reglamento 881/92/CE del Consejo del 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros estableció un sistema de licencias comunitario y el Reglamento 3118/93/CEE del Consejo del 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes para obtener licencias comunitarias. Este Reglamento se ocupa del incremento progresivo de las licencias comunitarias y su distribución entre los Estados (1994-1998), de tal manera que en junio de 1998 quedaría totalmente liberalizada la prestación de servicios en el sector.

A través del Reglamento 684/92/CE del Consejo, del 16 de marzo de 1992 “por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses” se definen los distintos tipos de servicios (servicios regulares, especializados, servicios de lanzadera, servicios discrecionales y transporte por cuenta propia). El acceso a algunos servicios discrecionales y servicios de lanzadera es totalmente libre a partir de 1992. Para el resto de ellos se necesita autorización nacional.

Así mismo, en el transporte ferroviario la Directiva 91/440/CE del Consejo, del 29 de julio de 1991 “sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios”, encomienda a las compañías ferroviarias nacionales, su saneamiento y autonomía financiera, la separación entre la gestión y la infraestructura y la gestión de los servicios y el libre acceso para las empresas a las infraestructuras ferroviarias.

Ilustración 9 Red Europea de ferrocarriles



Fuente: http://www.vialibre-ffe.com/images/image/3240_ferrmed.jpg
consultada el 25 de mayo de 2009 a las 19:01 hrs.

Liberalización de los mercados.

En enero de 1993 se logró en Europa la plena liberalización cuantitativa del transporte de mercancías por carretera entre países comunitarios. Con ello “se culminaba un largo proceso de intervención estatal en los servicios, sujetos primero a contingentes bilaterales, luego multilaterales (establecidos por la Conferencia Europea de Ministros del Transporte CEMT) y más adelante, comunitarios. Solamente quedó una cláusula de salvaguardia en casos de crisis, así como un control cualitativo de acceso al mercado (capacidad profesional, financiera y honorabilidad). Además, se acordaron medidas de armonización social, fiscal y técnica para asegurar un adecuado equilibrio territorial en las redes y servicios de este tipo de transporte”¹⁵⁶.

También ese mismo año entró en vigor el Reglamento 5577/92, relativo a la aplicación de los servicios de transporte marítimo en el interior de los Estados Miembros, por el que se liberaliza el cabotaje marítimo para los armadores comunitarios que exploten buques registrados en un Estado miembro y bajo pabellón, de dicho país, el cual se abordará de manera más amplia un poco más adelante.

Redes Transeuropeas.

El Tratado de Maastrich sirvió para lanzar la idea de las Redes Transeuropeas (TEN o “TransEuropean Networks”) dentro de las cuales figuran las de Transporte (TEN-T). Estas TEN-T, “fueron creadas como soporte de la política de infraestructuras de transporte, entre las que destacaron los siguientes objetivos iniciales”¹⁵⁷:

¹⁵⁶ RODRIGUEZ Dapena Álvaro. El transporte marítimo en el transporte europeo y mundial. op. cit. Pág. 23.

¹⁵⁷ Ídem

- Eliminar los cuellos de botella.
- Realizar los tramos que falten para conectar las redes nacionales.
- Integrar las zonas periféricas o aisladas.
- Reducir los costes del tráfico en tránsito cooperando con terceros países.
- Mejorar los enlaces y accesos a los corredores terrestres- marítimos, así como los corredores de transporte combinado.
- Acondicionar enlaces de gran calidad entre los principales centros urbanos, incluyendo los enlaces de alta velocidad.
- Garantizar un alto nivel de seguridad para el transporte.

Estas redes son consideradas como una serie de acciones comunitarias que tienen como finalidad favorecer la interconexión de las redes nacionales y los enlaces entre las regiones insulares y periféricas con las regiones centrales. Son además, uno de los principales pilares de crecimiento de la Unión Europea y se consideran como el complemento básico del mercado único.

En diciembre de 1994, el Consejo aprobó 14 proyectos prioritarios de transporte, a través de los cuales se describe un sistema de interconexión de transporte que sirva como pasillo entre Europa del Este y del Oeste, entre el Norte y el Sur, el cual es necesario para lograr un transporte moderno y ecológicamente sostenible. Por lo anterior, se deben mencionar los 14 proyectos prioritarios, denominados también Essen:

- ♣ Tren de alta velocidad/transporte combinado norte-sur (Berlín-Nuremberg/ Munich/Verona)
- ♣ Tren de alta velocidad PBCAL (París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres).
- ♣ Tren de alta velocidad del sur (España-Francia).
- ♣ Tren de Alta velocidad del este (París-este de Francia-sur de Alemania, incluido el ramal Mertz-Luxemburgo).
- ♣ Ferrocarril convencional/transporte combinado: línea de Betuwe (Róterdam-frontera alemana).
- ♣ Tren de alta velocidad/transporte combinado Francia-Italia (Lyon-Turín-Milán-Venecia-Trieste).
- ♣ Autopistas PATHE y Via Egnatia en Grecia.
- ♣ Autopista Lisboa-Valladolid.
- ♣ Línea de ferrocarril convencional Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer.
- ♣ Aeropuerto de Malpensa, norte de Italia.
- ♣ Enlace fijo por ferrocarril y carretera entre Dinamarca y Suecia: enlace de Oresund y accesos por carretera, ferrocarril y avión.
- ♣ Triángulo Nórdico (corredores multimodales).
- ♣ Enlace Irlanda-Gran Bretaña-Benelux por carretera.
- ♣ Línea principal de la costa occidental (GB).

Intermodalidad El concepto de intermodalidad surgió como una herramienta de mejora de la eficiencia, competitividad y calidad en el transporte, bajo la óptica de evitar el tratamiento individualizado, estableciéndose un sistema común que garantizara los servicios puerta a puerta, empleando varios modos de transporte que complementan la operación y entrega de las mercancías.

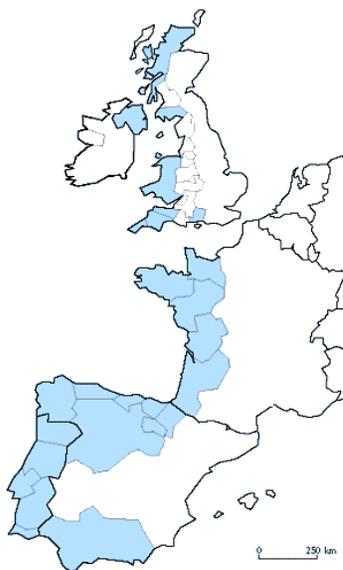
Así mismo, fueron establecidos una serie de programas encaminados hacia el sector transportes, entre los que se puede destacar al Programa Galileo, el cual se constituyó como un Instrumento Financiero encaminado hacia el establecimiento de un Sistema de Navegación por Satélite. Su objetivo es desarrollar un nuevo sistema de navegación y posicionamiento basado en una constelación básica de satélites, combinada con los sistemas terrestres adecuados. Con esta convocatoria se quiere probar la viabilidad de una APP (Asociación Público-Privada) para la realización del Programa Galileo mediante el estímulo a inversiones y operaciones potenciales a manifestar su interés por participar en la creación de una APP. Los destinatarios son entidades jurídicas, empresas privadas y semipúblicas y agrupaciones temporales de organizaciones o empresas para llevar a cabo proyectos concretos.

Para poder hablar del sector de los transportes dentro de la Unión Europea en el período 1990-2000, es preciso comenzar por señalar algunas características relacionadas con su economía y población, las cuales han sido factores determinantes para el movimiento tanto de mercancías como de personas.

En la actual Unión Europea de los Quince (UE-15) “viven 375 millones de habitantes (un 7% de la población mundial), que producen 7.5 billones de Euros (un 19% de la producción mundial). Todos sus países miembros se hallan dentro del grupo G-28 de países más desarrollados del mundo y 4 de ellos forman parte del selecto Grupo G-7 (Alemania, Francia, Italia y Reino Unido). Se destaca el hecho de que todos los países que forman parte de la misma, se hallan dentro del grupo G-28 de países más desarrollados del mundo y 4 de ellos, forman parte del Grupo de los 7 (G-7) (Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido). La mayor parte de la población y de las actividades económicas se ubican en los grandes centros urbanos metropolitanos: Rhine-Rur, París, Londres, Ránstaad, Atenas, Madrid, Roma. Si se dibujan estas zonas en el mapa de Europa se detectan los siguientes corredores”¹⁵⁸:

- El “arco o banana azul” que va desde el Norte industrializado de Italia hasta el Gran Londres, pasando por el sur de Alemania (cuena del Rhin-Rur) y los países bajos. Se Trata de un subsistema físico muy consolidado, con una clara dimensión internacional. Este arco, posee dos pasos de gran dificultad; la barrera alpina y el Canal de la Mancha.

Ilustración 10. El Arco o Banana Azul



Mapa obtenido en

http://www.transportenvironment.org/docs/presentations/2004/vienna_conference/2004-10_p27_vienna_conf_sens_areas_goiri.pdf consultado el 25 de mayo de 2009, 18:45 hrs.

- El “Arco del Mediterráneo”, cuya actividad económica lo convierte en el segundo subsistema más importante de Europa. Esta porción del Euro-Mediterráneo comprende territorios situados en latitudes parecidas que guardan una gran homogeneidad en cuanto a sus recursos naturales y a sus condiciones físicas y climáticas. Estos puertos son los que en la actualidad poseen una mayor concentración de cargas, por su proximidad con las grandes zonas de producción y consumo europeas.
Además, en el Arco Mediterráneo existe una gran posibilidad de potencialización debido a la interconexión entre los continentes europeo y africano. Se trata de un eslabón sustancial en las cadenas logísticas que nacen de las relaciones económicas del Magreb (Marruecos, Túnez y

¹⁵⁸ RODRIGUEZ Dapena, Álvaro. *El transporte marítimo en el contexto europeo y mundial*. Madrid, España. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. Área de análisis Oferta- Demanda y Planificación Intermodal. Pág.18.

Argelia), tanto por su propia potencialidad como por la traslación de muchos centros productivos europeos a esta área.

Ilustración 11 El Arco Mediterráneo



Fuente: Mapa obtenido en www.europamela.eu/images/Fonds-regions.jpg consultado el 25 de mayo de 2009 a las 18:48 hrs.

En la escala global, la Unión Europea ofrece una densa red de transporte. La creciente demanda de servicios de transporte, tanto de pasajeros, como de servicios, ha tenido un gran impacto en el desarrollo de la infraestructura. Considerando que primer paso para el desarrollo ha sido el desarrollo de una red que conecte a los países miembros y así, garantizar su crecimiento económico a través del intercambio de mercancías.

Tabla 8. Evolución del Tráfico Europeo. Distribución por Modos

Bienes transportados en la Unión Europea EU-15 (1000 millones de toneladas / km)						
	CARRETERA	FERROCARRIL	VÍAS NAVEGABLES INTERNAS	TUBERÍA	MAR (INTRAEUROPEO)	TOTAL
1970	487.00	282.00	102.00	64.00	472.00	1,407.00
1980	717.00	290.00	106.00	85.00	780.00	1,978.00
1990	974.00	256.00	107.00	70.00	922.00	2,329.00
1994	1,092.00	219.00	112.00	84.00	1,012.00	2,519.00
1995	1,139.00	220.00	114.00	82.00	1,071.00	2,626.00
1997	1,206.00	237.00	118.00	82.00	1,124.00	2,767.00
1998	1,265.00	240.00	121.00	85.00	1,142.00	2,853.00
1999	1,322.00	236.00	121.00	85.00	1,197.00	2,961.00

Fuente: Elaboración de la Autora con base en datos obtenidos en Energy & Transport in Figures, 2000, 2003. EUROPEAN COMMISSION. Directorate General For Energy and Transport. In cooperation with Eurostat. Bruselas Bélgica.

Como se puede apreciar en la tabla anterior, existe una clara preferencia del empleo de los modos de transporte carretero y marítimo, esto originado de manera probable por razones de carácter económico-logístico complementario entre ambos modos de transporte; por una parte el marítimo, “permite el desplazamiento de grandes volúmenes de mercancías, a través de grandes distancias y con un bajo costo unitario y por el otro lado, el transporte por carretera es el sistema más flexible a la hora de cubrir las necesidades de la demanda de transporte de mercancías en relación con los servicios puerta a puerta, “just in time”, con una alta fiabilidad”¹⁵⁹.

¹⁵⁹ RODRÍGUEZ Dapena, Álvaro. *El transporte marítimo en el contexto europeo y mundial. op. cit. Pág. 21.*

2.1. Los antecedentes históricos y la evolución del Transporte Marítimo en la Unión Europea.

“A causa de su geografía, historia y, en la actualidad, el proceso de globalización, la Unión Europea sigue dependiendo enormemente del transporte marítimo”¹⁶⁰. En los últimos años han sido grandes y de rápidos crecimientos las operativas de las industrias portuarias y del transporte marítimo. Los cambios que se han producido vienen derivados de un incremento del comercio mundial de mercancías y servicios, y de la mayor integración de las economías. Los procesos de liberalización comercial han acelerado esa tendencia creciente, y la adopción por parte de las nuevas organizaciones regionales de políticas de fomento del comercio han aunado a las nuevas economías en las reglas de la competencia en la reducción de barreras y obstáculos tanto al comercio, como al flujo del capital. “Este incremento del comercio marítimo ha ido por delante del crecimiento de la propia economía, lo que amplía las posibilidades y las oportunidades de las industrias navieras y las actividades portuarias”.¹⁶¹

“La mayor parte de las vías navegables Europeas, fueron construidas entre los siglos XVII y XIX, con dimensiones extremadamente restringidas de acuerdo con los estándares actuales, permitiendo buques con capacidades máximas de entre 300 y 500 toneladas. Después de la Segunda Guerra Mundial, las vías de navegación, pasaron a ser de gran escala, todo ello, derivado de una costosa modernización. De esta manera, las vías de navegación más importantes en Europa, como el sistema de navegación del Río Rin, permitieron el movimiento de buques autopropulsados de entre 1,500 y 3,000 toneladas, y por lo que corresponde a embarcaciones remolcadas, se logró un máximo de 16,000 toneladas”¹⁶².

Al respecto, destaca el hecho de que en la Europa de la post guerra se generó un prolongado período de crisis en el sector naviero, mismo que tuvo su origen en el enorme desequilibrio entre oferta y demanda que se produjo en Europa tras la época de desarrollo de los años 60's. Hacia finales de los 70's, los últimos pedidos de buques dejaron un exceso de oferta insostenible en los años siguientes, que no pudo ser cubierta y que provocó la quiebra de muchas empresas navieras, sobre todo las pequeñas y medianas. Las medidas proteccionistas de los distintos países fueron siendo revisadas durante la década de los 80's, como una nueva medida de enfrentar la crisis antes citada. Así, el transporte marítimo se considera como uno de los medios para poner freno al crecimiento acelerado de los intercambios por carretera. Además, el camión no puede adaptarse a las larguísimas distancias que existen con relación a las regiones periféricas, por lo cual el transporte marítimo reduce tiempos y dinero.ⁱⁱ

De manera particular, la historia de la política europea sobre marina mercante puede remontarse a la era del mercantilismo, a través de la promulgación del Acta de Navegación, realizada por Oliver Cromwell o bien, el proteccionismo tomado por Jean Baptiste Colbertⁱⁱⁱ, sobre la tarifa arancelaria. Todas estas políticas se enfocaron en el monopolio de su flota nacional al comercio de cabotaje, al tráfico a sus colonias y el comercio de su exportación o importación con el fin de fomentar las flotas nacionales, a través de las cuales desarrollaría su economía nacional. En el caso de las comunidades europeas, ya se había experimentado una revolución industrial que trajo como consecuencia el surgimiento de la teoría de la libre competencia, lo cual tuvo como resultado que fueran eliminados una serie de subsidios o apoyos que estaban enfocados hacia el desarrollo de este sector.

Como claros ejemplos de ello, podemos señalar el subsidio al transporte del correo, antes de la primera guerra mundial que inició en 1914, los países en los que era aplicado este tipo de subsidio eran Austria, Hungría, Brasil, Dinamarca, Egipto, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Japón, Holanda, Portugal, Rusia, España, Suecia, Inglaterra y los Estados Unidos.

¹⁶⁰ http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_en.htm

¹⁶¹ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Desarrollos en Europa Portuaria. *Boletín Económico de ICE* N° 2792. Del 12 al 25 de enero de 2004. Pág. 47.

¹⁶² HOCHSTEIN, Anatoly. Domestic Water Transportat Comparative Review- USA European Union. *University of New Orleans. Arlington, Vancouver. Estados Unidos de Norteamérica. Abril de 2002. Pág. 3. Traducción libre de la Autora.*

La marina mercante que había dominado el comercio marítimo mundial anteriormente, trataba de mantener su prioridad en el mercado mundial, mientras tanto Alemania, Francia, Austria y Holanda, con el apoyo del subsidio gubernamental intentaban alcanzar a Inglaterra. Noruega y Francia estaban un poco atrasadas en competencia del traspaso de buques de vela a buques a vapor; sin embargo, ambos países se quedaron en posesión de muchos buques de vela y se dedicaron al comercio de trampa, la misma tendencia se puede decir sobre la marina mercante griega, mientras tanto Alemania, Italia, Holanda, América e Inglaterra dirigieron su interés más al servicio de línea y Francia también cambió a la misma tendencia; sobre todo Alemania, se destacó en el área del servicio de línea regular a la vez que su industria, así como su mercado colonial aumentaba.

En el área del servicio de línea regular se desarrolló una severa competencia sobre todo en el comercio trasatlántico, ya que “todos los países avanzados competían para otorgar el “Blue Ribbon” que es la competencia de velocidad para cruzar el Océano Atlántico, ellos trataban de mantener el buen estado financiero a través de la forma de integración corporativa, reservación de la ganancia entre consorcios y también por la Conferencia Naviera, para restringir la tarifa y además el derecho de la frecuencia del servicio. En 1903 se estableció “The Baltic Mercantile and Shipping Exchange” como una organización para coordinarse entre ellos”¹⁶³.

De la misma manera, resulta conveniente “señalar algunas políticas nacionales relacionadas con la marina mercante, que fueron aplicadas por algunos países europeos hasta antes de que estallara la Primera Guerra Mundial”¹⁶⁴:

Inglaterra: se continuó aplicando el subsidio del transporte del correo y de la asistencia al buque de trampa. A partir de 1935 se comenzó a aplicar un sistema de incentivos para renovar la flota donde el gobierno financiara la nueva construcción más moderna con la condición de chatarrar los buques obsoletos del doble de toneladas de la nueva construcción.

Francia: las dos compañías navieras más importantes de línea regular “Messageries Maritimes” y “Compagnie Générale Transatlantique” otorgaban subsidio al transporte de correo. También empezó el subsidio al buque de trampa a partir de 1933, bajo la ley proyectada por Henry Tasso; el buque tanque también inició el financiamiento con hipoteca naval.

Italia: el gobierno integró su flota nacional de 14 armadores a 4 armadores llamados: Italia, Lloyd’s Triestino, Tirrenia y Adriática, para otorgarles el subsidio reforzado a estas cuatro compañías navieras más importantes en el área de línea regular. En 1936 estableció la “Società Finanziaria Marittima-Fienmare” para apoyar en el campo del financiamiento a los cuatro armadores antes mencionados; por otra parte, se otorgaron varios tipos de subsidio gubernamental, como el subsidio al armador de tamaño mediano para estimular la demolición y el subsidio para la nueva construcción, conversión, reparación, etc.

Alemania: a partir de 1932 y hasta 1935 el gobierno federal beneficiaba la garantía de pago al armador, también se le otorgaba el subsidio de la diferencia del costo de la operación y la nueva construcción.

Con carácter general, puede afirmarse que el sector transporte, y el transporte marítimo en particular “ha estado tradicionalmente sujeto a una estrecha regulación de casi todos los aspectos que configuran la estructura de una industria, como lo son la entrada en el mercado, el precio y la calidad de los productos o servicios ofrecidos”¹⁶⁵. La crisis procedente del desequilibrio entre la oferta y la demanda que se produjo tras la época desarrollista de los años 60’s en todo el mundo, y de manera especial en Europa, tuvo como

¹⁶³ ISAWA *Op. cit.* Pág. 45

¹⁶⁴ *Ibidem.* ISAWA. *Op. cit.* Pág. 54-55

¹⁶⁵ DE RUS, G. Economía y política de transporte: España y Europa. Madrid. Ed. Civitas. 1992, En ARTAL Tul, Arturo. La Política Europea de Transporte Marítimo y la financiación de las actividades portuarias. Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena. España. Pág. 3.

consecuencia que en la década de los 70's, los últimos pedidos de buques que habían sido realizados, dieron como resultado que hubiera un exceso de oferta de los mismos, lo cual provocó la quiebra de muchas empresas navieras, sobre todo las pequeñas y medianas, pero aún así, la flota europea sufrió una grave disminución.

2.2. La Política Comunitaria en Materia de Transporte Marítimo.

El marco regulador del transporte marítimo europeo se ha desarrollado básicamente a nivel de cada estado miembro, distinguiéndose dos líneas de actuación en términos generales. Una de ellas se encuentra orientada hacia el intervencionismo estatal y la otra posee una mayor inclinación hacia la defensa de los mecanismos de mercado como instrumentos reguladores. De manera general, puede afirmarse que el sector transporte, y el transporte marítimo en particular “ha estado tradicionalmente sujeto a una estrecha regulación de casi todos los aspectos que configuran la industria, como son la entrada en el mercado, el precio y el nivel de calidad de los productos ofrecidos”¹⁶⁶.

Por su parte, el Tratado de la Unión Europea estableció las bases para el desarrollo de políticas comunes dedicadas a avanzar en el proceso europeo de integración. Entre estas políticas, el transporte es considerado como un sector clave para estimular las relaciones económicas entre los estados miembros. Tras la instauración del Mercado Único en el seno de la Comunidad Europea, surge la necesidad de definir una Política Común de Transportes más activa, con el fin de armonizar las prácticas en el conjunto de Estados miembros. En el Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea (Tratado de Roma, 25 de marzo de 1957) la Política Común de Transporte de la Unión Europea aparece poco desarrollada en el Tratado, regulándose en el Título IV artículos 74 a 84. En dichos artículos se señalan los objetivos comunes de la política de transportes:

- ✓ Establecer las normas comunes aplicables a los transportes internacionales en los Estados miembros.
- ✓ Fijar condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transporte en un Estado miembro.
- ✓ Aplicar medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes.
- ✓ Adoptar cualquier otra disposición necesaria para completar el sistema común de transportes.

El Tratado pretendía convertir un conjunto de mercados nacionales en un mercado único interior, por lo cual se requerían reglas comunes en materia de transportes, pero dicha regulación fue parcial dado que se limitaba al transporte terrestre, dejando sin abarcar al aéreo y al marítimo.

Debido al proteccionismo existente en materia de transporte en los países miembros, la Comisión Europea elaboró en 1962 un programa de acción (conforme a lo establecido en el Tratado de la CE), el cual preveía la creación de un verdadero mercado común de transporte, en el que una política y una regulación común tendrían que ir sustituyendo de manera progresiva a las políticas y reglamentos nacionales. Estas medidas proteccionistas fueron siendo revisadas una por una durante la década de los años 80's, como una nueva medida de lucha contra la crisis y también como consecuencia de las medidas liberalizadoras impulsadas desde Bruselas. Debido a la ineficacia del Código de la UNCTAD, relacionado con el sistema de *Conferencias*, la Comisión Europea publicó en 1985 un Memorándum titulado “*Hacia una Política Común de Transporte Marítimo*”, el cual proponía una serie de reglas tendientes a establecer la liberalización del sector, al mismo tiempo que lo protegía de prácticas desleales y “sustituyó la Regla de Unanimidad”¹⁶⁷ del Consejo, aplicable hasta entonces por la de la mayoría calificada en las áreas de transporte aéreo y marítimo.

¹⁶⁶ ARTAL Tur. Op. Cit. Pág. 4.

¹⁶⁷ La regla de unanimidad por la cual cada país socio cuenta con un voto, ya que en el momento de votar no se reconocen las mayorías cualificadas, y así les da el mismo poder a los chicos que a los grandes. Esta regla fue en su momento una garantía para los países minoritarios.

Con la entrada en vigencia del Código de Conducta para las Conferencias de Línea y la Aprobación de la Shipping Act de los Estados Unidos de América, se dio una intensificación de las prácticas proteccionistas, sobre todo de los países del sudeste asiático y de aquellos del entonces bloque comunista. Así, los países europeos fueron revisando sus propias políticas durante la década de los 80's, teniendo como resultado que la Comisión Europea tomara cartas en el asunto y publicara en el año de 1985 un memorándum titulado "Hacia una política común de transporte marítimo", el cual proponía una serie de actualizaciones tendientes a fijar las reglas de concurrencia, alcanzar la liberalización del sector, y a su vez protegerlo de prácticas desleales. Fruto de este trabajo, en Diciembre de 1986 se aprobó un paquete de 4 Reglamentos, mismos que constituyeron una contribución a la realización de una política marítima comunitaria dentro de un esquema de integración.

La política marítima comunitaria como tal, en el campo del transporte marítimo dio comienzo en el año de 1974, de acuerdo con las bases del Art 84 (2) el Tratado de la Comunidad Europea y en mayo de 1974 ratificaron el Código de Conducta de la UNCTAD de manera tal que la política de la Unión Europea fuera compatible con los principios comerciales que ya estaban siendo aplicados en los países miembros de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico). Dicha Política tiene como finalidad general el logro de una movilidad sostenida, es decir, de una actividad del transportes respetuosa con el medio ambiente, cuyo desarrollo no limite la futura movilidad de personas y de mercancías y que permita el diseño de redes de transporte puerta a puerta sobre la base de la integración y la cohesión del mercado interior de la Unión Europea.

Desde el surgimiento de la Comunidad Económica Europea (CEE), se pueden diferenciar de manera clara dos períodos, mismos que se encuentran separados en el tiempo por la firma del Acta Única Europea, ya que esta Acta introduce el marco legal que sienta las bases de la libre circulación de mercancías en el espacio económico comunitario y habilita a las empresas para prestar servicios en las mismas condiciones en cada uno de los mercados nacionales comunitarios. Las Primeras disposiciones en materia de transporte marítimo fueron dictadas por el Consejo de la CEE, en el denominado "Paquete de Bruselas" de 1977. Dichas disposiciones suponían la adopción por parte de los países miembro, de los Códigos de Conducta de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (United Nations Conference for Trade and Development -UNCTAD-).

De esta manera y con el objetivo de mejorar el funcionamiento de dicho mercado único y facilitar los intercambios comerciales entre los Estados miembros de la Unión, la Comisión Europea desarrolla la denominada Política Común de Transportes (PCT). En el año de 1986, el Consejo aprobó 4 reglamentos, estableciendo para su aplicación un calendario a ser adoptado por sus miembros, el cual concluiría en Enero de 1993. Estos reglamentos establecen, respectivamente, la aplicación de la libre prestación de servicios al transporte marítimo en los Estados Miembro y entre Estados miembros y terceros países; la modalidad del Art. 85 y 86 del Tratado de Roma de transporte marítimo y la práctica tarifaria leal del transporte Marítimo, y el último de ellos tiene por objeto salvaguardar el libre acceso del transporte marítimo al tráfico oceánico. En ese sentido a continuación se explica de manera un poco más esquemática, el alcance de cada uno de estos Reglamentos.

- ✓ Reglamento CEE 4055/1986, del Consejo del 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados Miembros y entre Estados Miembros y Países terceros.

A través de este Reglamento se proporcionaba a los Estados miembros, la libertad de poder ofrecer sus servicios marítimos dentro del conjunto de la CEE y entre la CEE y el resto de los países, anulando además los convenios existentes que entraran en conflicto con esta regulación, lo que suponía un mayor proteccionismo para los agentes económicos comunitarios.

- ✓ Reglamento CEE 4056/1986 del Consejo del 22 de diciembre, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los Transportes Marítimos. Dicha regulación eximió a la mayoría de las Conferencias Marítimas, en la práctica, de todas las políticas de competencia de la CEE, pero estableció que deberían realizarse todas las consultas a los usuarios y, en el caso de las conferencias cerradas, el desarrollar tráficos no incluidos en ellas debería ser una posibilidad abierta para todas las compañías.
- ✓ Reglamento CEE 4057/1986, del Consejo del 22 de Diciembre, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos, para la defensa de la flota comunitaria de la competencia desleal de armadores de terceros países en líneas internacionales.

Supuso la instauración de medidas antidumping que permitían a la CEE si los operadores comunitarios sufrían algún tipo de competencia basada en bajos precios, a través de la concesión de ventajas de tipo no comercial, es decir, mediante el arbitrio de medidas compensatorias.
- ✓ Reglamento CEE 4058/ 1986, del Consejo del 22 de Diciembre, sobre acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico.

Permitía a los Estados miembros coordinar sus acciones diplomáticas y otras medidas de salvaguarda contra la restricción a su comercio por parte de terceros países.

Tras la instauración del Mercado Único en el seno de la Comunidad Europea, surge la necesidad de definir una más activa Política Común de Transportes, con el fin de armonizar las prácticas en el conjunto de Estados Miembros y, fundamentalmente, de identificar las necesidades que se requieran para impulsar un proyecto de Red Europea de Transportes.

En Agosto de 1989 fue publicada una nueva versión sobre “El futuro del transporte marítimo comunitario”, el cual proponía el establecimiento de un registro comunitario de buques, así como una navegación bajo pabellón comunitario y definió al “armador comunitario” y la libre prestación de los servicios de transporte marítimo dentro de cada Estado (cabotaje). Esta última cuestión, fue reglamentada a través del Reglamento 3577/92, hecho que puso punto final al proceso de liberalización del cabotaje marítimo.

- ✓ Reglamento CEE 3577/1992, del Consejo de 07 de Diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

En ese sentido, se precisarán algunos puntos que fueron abordados en el citado Reglamento 3577/92 (7 de diciembre), por el que se aplica el principio de libre prestación de los servicios de transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo). “El año de 1992 fue clave en el desarrollo de iniciativas europeas relacionadas con el transporte marítimo, entre las que destacan las siguientes”¹⁶⁸:

- Liberalización del cabotaje marítimo (Reglamento 3577/92).
- Creación del Código Aduanero Comunitario (2913/ 92).
- Desarrollo de las redes transeuropeas de transporte.

Este principio se aplica a partir del 01 de enero de 1993, respecto de los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado. Se consideran armadores comunitarios a: 1) los nacionales de un Estado miembro conforme con la legislación de este último, que realicen sus actividades de transporte marítimo; 2) las compañías marítimas

¹⁶⁸ ARTAL Tur Arthur. *La política Europea de transporte marítimo. Op. cit. Pág. 34.*

establecidas en un Estado miembro en el cual tengan su centro de actividad principal, realizándose el control efectivo en un Estado miembro y 3) los nacionales de un Estado miembro o las compañías marítimas controladas por nacionales de la CE establecidos fuera de la Comunidad, siempre que sus buques estén matriculados en un Estado miembro y enarboles la bandera de ese Estado Miembro, de conformidad con su legislación.

La creación en 1993, del denominado Mercado Común Europeo, “fue abierto como una realidad a los intercambios comerciales intracomunitarios, los cuales requerirán la conformación de infraestructuras de transporte genuinamente transeuropeas que permitan desarrollar un tránsito creciente de bienes y factores productivos en el seno del nuevo espacio europeo”¹⁶⁹. El desarrollo del mercado único europeo, instalado el 1 de enero de 1993, supone la existencia de un potencial de crecimiento muy significativo para los intercambios comerciales intra-europeos, ante la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos que implica. En este sentido, el desarrollo de dichos intercambios comerciales se encuentra unido al propio desarrollo del sector de transporte en el ámbito europeo.

La mayor inserción de la economía europea en los procesos de globalización ha desarrollado una más que intensa red y conexión de los intercambios comerciales. “La creciente competencia portuaria ha impulsado la emergencia de ciertas áreas y ha provocado la existencia de significativas diferencias entre las zonas geográficas europeas. De esta forma, podemos constatar la conformación de determinadas áreas de influencia económica o hinterland, que nos muestran las magnitudes y la densidad de los tráficos captados o de los factores de la actividad de los puertos”¹⁷⁰.

El transporte marítimo es muy importante para la economía europea, pero “lo es mucho más si se le considera en el contexto del conjunto de las industrias y servicios marítimo (lo que se ha denominado *clúster marítimo*), el cual está constituido principalmente por”¹⁷¹:

- Transporte marítimo
 - Empresas navieras.
 - Servicios Marítimos.
 - Puertos y servicios portuarios.
- Construcción Naval
 - Astilleros de construcción y reparación.
 - Industria auxiliar.
 - Industria off-shore.
- Otras marinas
 - Armada.
 - Pesca marítima e industria conservera.
 - Deportiva.
- Otros
 - Formación (Universidades, etc.).
 - Foros Marítimos.
 - Asociaciones.

Resulta importante resaltar que los diferentes subsectores de este *clúster* marítimo están estrechamente relacionados entre sí, de tal modo que su eficacia y competitividad depende en gran medida de un desarrollo armónico y equilibrado del conjunto de todos ellos. Así por ejemplo, el transporte marítimo (empresas navieras) no puede ser eficaz sin unos puertos y servicios portuarios adecuados.

¹⁶⁹ ARTAL Tur, Arthur. La política europea de transporte marítimo y la financiación de las actividades portuarias. *Universidad Politécnica de Cartagena, España. Departamento de Economía. Pág. 1*

¹⁷⁰ NOTTEBOOM, T, Et al. Containerization and de competitive potential up stream urban ports in Europe” Maritime policy and management. *Volumen 24 (3) páginas 285-289.*

¹⁷¹ CARLIER, Manuel. El transporte Marítimo en Europa. *XXI Semana de Estudios del Mar, Melilla. 26 de septiembre de 2003. Pág. 4.*

Una de las razones a través de las cuales se ha defendido la importancia que reviste el transporte marítimo dentro de la Unión Europea, además de los de su economía de escala, es la de que el transporte marítimo posee factores externos mucho menores que los de las carreteras y por lo tanto, se trata de un modo que contribuye más eficazmente a los objetos de movilidad sostenible marcados en la Política Común de Transporte.

En términos de recorridos totales, el movimiento intraeuropeo “supera el billón de toneladas por kilómetro (t/km) realizándose la mayor parte entre países, dado que en este caso los recorridos medios son mayores (en el orden de 3,000 km) frente a los de cabotaje, los cuales cubren distancias medias de 350 km. En este último caso, los cabotajes mayores se encuentran en las relaciones con las islas. La distancia media se sitúa cercana a los 1,300 km”.¹⁷² Debido a tales razones, la Comisión Europea se dio a la tarea de diseñar medidas de promoción del transporte marítimo de corta distancia entre las que destaca el programa PACT (Pilot Actions for Combinated Transport) y su heredero, el Programa Marco Polo. Programas en los cuales se estudian las problemáticas relacionadas con el Paso por los Pirineos y la importancia del tráfico marítimo.

2.3. El Principio de Libre Prestación de los Servicios de Cabotaje Marítimo en la Unión Europea y las Ayudas Comunitarias o de Estado para el transporte marítimo.

El denominado “Paquete de Bruselas” de 1979, la Convención de Lome de 1984 entre 64 países (la CEE y las antiguas colonias de África, Asia y el Caribe), así como los reglamentos 4055 al 4058 del año de 1986, del Consejo de Ministros de la entonces Comunidad Económica Europea (CEE), y otros convenios, normas y Códigos, establecen la política comunitaria, en cuanto a la protección del comercio, el negocio naviero y la reserva del cabotaje.

Los Reglamentos 4055, 4046, 4057 y 4058 establecen, respectivamente, la aplicación de la libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países, la modalidad del Art. 85 y 86 del Tratado de Roma de Transporte Marítimo (4056/86), la práctica tarifaria leal de transporte marítimo (4057/86). El último de los reglamentos, el (4058/86) tiene por objeto salvaguardar el libre acceso del transporte marítimo al tráfico transoceánico.

En se sentido, y para poder hablar del cabotaje marítimo dentro de la Unión Europea, es preciso remitirse al Reglamento CEE 3577/92, del 07 de diciembre de 1992, a través del cual se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (Cabotaje marítimo). En dicho Reglamento se exponen algunas consideraciones, que se señalan a continuación:

Art 1. A partir del 1º de enero de 1993, la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo) se aplicará a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro, siempre que cumplan con los requisitos necesarios.

Para los efectos del citado reglamento se tendrán las siguientes definiciones¹⁷³:

¹⁷² RODRIGUEZ Dapena . *Op. cit.* Pág. 26

¹⁷³ CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Reglamento (CEE) n° 3577/ del Consejo, de 07 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transporte marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).* EUR-Lex 31992R3577-ES *Diario de las Comunidades Europeas* n° L364 de 12/12/1992 p. 007-0010.

1. Servicio de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo), los servicios que se presten normalmente a cambio de una remuneración e incluyan en particular:
 - a. *Cabotaje continental*: el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la parte continental o en el territorio principal de un solo y mismo Estado miembro, sin escalas en islas;
 - b. *Servicios de abastecimiento Off Shore*: el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre cualquier puerto de un Estado miembro y las instalaciones o estructuras situadas en la plataforma continental de dicho Estado miembro;
 - c. *Cabotaje Insular*: el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre:
 - Puertos situados en la parte continental y en una o más islas de un solo y mismo Estado miembro.
 - Puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro.
Ceuta y Melilla serán tratados de la misma manera que los puertos de las islas.

2. Armadores comunitarios:
 - a. Los nacionales de un Estado miembro establecidos en un Estado miembro, de conformidad con la legislación de este Estado miembro y que realicen actividades de transporte marítimo;
 - b. Las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuyo centro de actividad principal esté situado en un Estado miembro, realizándose su control efectivo en un Estado miembro;
 - c. Los nacionales de un Estado miembro establecidos fuera de la Comunidad o las compañías marítimas establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén matriculados en un Estado miembro y enarboles el pabellón de este Estado miembro, de acuerdo con su legislación;
 - d. Contrato de servicio público, el contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y de un armador comunitario a fin de ofrecer al público servicios de transporte suficientes.

El Reglamento (CEE) n° 3577/92, sólo cubre los servicios marítimos que se presenten normalmente a cambio de una remuneración. Por lo tanto, la mayor parte de las actividades de las embarcaciones de recreo quedan excluidas de su ámbito de aplicación.

En el caso de los buques, la legislación que resulta aplicable se rige por los siguientes parámetros: mientras que el cabotaje marítimo en el territorio de un Estado miembro estuvo reservado a los buques de ese Estado, no se planteaba ningún tipo de problema, pero con la apertura de la competencia de los buques de otros Estados Miembros, se hizo indispensable la definición de normas claras. “Por ello, la Comunidad decidió distinguir entre el cabotaje insular y otras formas de cabotaje”¹⁷⁴:

- En el caso del cabotaje continental y de cruceros (a excepción de los buques de menos de 650 TRB), la ley que se aplica es la del Estado Miembro en el que el buque esté registrado.
- En el caso del cabotaje insular, se aplica la Legislación del Estado miembro en el que tiene lugar la prestación del servicio.

¹⁷⁴ DIDIER HACE, Jean. Las repercusiones de la legislación europea en los servicios de transporte en las regiones insulares. El sistema de transportes en las Islas. *Eurisdes*. Pág. 2.

- Por lo que corresponde al transporte de mercancías o buques con un tonelaje superior a las 650 TRB, este régimen es sólo transitorio y para el año de 1999, todos los buques que realicen cabotaje insular en las aguas territoriales de un Estado miembro, en el transcurso de un viaje que provenga o tenga como destino otro Estado miembro (por ejemplo Estocolmo / Gotland / Copenhague), podrán aplicar a su tripulación la legislación que esté en vigor en el Estado miembro del que porten la bandera. Antes de esta fecha se aplicaba la Ley del Estado en que se realizaba el cabotaje.

De esta manera, “el cabotaje marítimo fue liberalizado de manera progresiva desde su entrada en vigor, el 01 de enero de 1993; sin embargo, algunos servicios estuvieron exentos de su aplicación. Hasta el año de 1999 prácticamente se liberalizaron todos los servicios”¹⁷⁵.

En el período comprendido entre 1992 y 1997 los Estados miembro que no contaban con una legislación específica sobre el cabotaje, adoptaron sus normas, tradicionalmente limitadas a los operadores nacionales, a fin de cumplir con el Reglamento 3577/92. De esta manera “se estableció lo siguiente: España expidió la Ley 27/92; Portugal, expidió el Decreto Ley 368/93 y Alemania la Ley del 15 de junio de 1994. Por lo que corresponde a Austria, Bélgica, Dinamarca, Irlanda, Luxemburgo y el Reino Unido, en estos países no cuentan con legislación alguna sobre el cabotaje. Por su parte, Finlandia, tras su adhesión del 01 de enero de 1995, adaptó su legislación al Reglamento, mediante la Ley 1362/94, del 22 de diciembre de 1994 y Suecia, a través del decreto 1996:961 de 01 de junio de 1995”¹⁷⁶.

De manera adicional, los países siguientes tienen acuerdos bilaterales y recíprocos de cabotaje con los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) o de la UE¹⁷⁷.

- Finlandia tiene un acuerdo bilateral con Noruega, celebrado el 01 de enero de 1997, que permite el acceso a los buques registrados en los registros NOR (Norwegian Ordinary Ship Register) y NIS (Norwegian International Ship Register).
- Suecia tiene acuerdos bilaterales con Noruega (inclusive NIS), Islandia, Bélgica, Dinamarca (incluido DIS -Danish International Ship Register-), Irlanda, los Países Bajos, Portugal y el Reino Unido.
- Noruega tiene acuerdos bilaterales con: Finlandia (1997), Alemania (1997), Suecia, Islandia, Dinamarca, el Reino Unido y Portugal

En el año de 1998, se presentó al CE del Consejo, la denominada Propuesta de Reglamento (CE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) N° 3577/92, por el que se aplica el principio de libre prestación a los servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), establece algunas consideraciones “entre las que se destaca el Art. 3 el que se señala que.”¹⁷⁸

(1) Por lo que respecta a los buques que presten servicios de cabotaje distintos de los contemplados en el apartado 2, todas las cuestiones relacionadas con la tripulación, serán competencia del Estado en que estén matriculados (Estado del pabellón), excepto si son menores

¹⁷⁵ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Interpretación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo). Bruselas, Bélgica. 22 de diciembre de 2003. COM (2003) 595 final.

¹⁷⁶ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Informe de la Comisión Tercer Informe sobre la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo). Bruselas, Bélgica. 24 de febrero de 2000. COM (2000) 99 final.

¹⁷⁷ Ibidem. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Op. cit. Pág. 36.

¹⁷⁸ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo). Propuesta de directiva del Consejo sobre las condiciones aplicables a la dotación de los buques que presten servicios regulares de pasajeros y de transbordadores en los Estados Miembros. Boletín UE 12- 1998 (ES). 1.12.158.

de 650 TRB, en cuyo caso podrán aplicarse las condiciones vigentes en el Estado en que el buque preste servicio (Estado de acogida).

(2) A los buques que presten servicios regulares de transbordadores y transporte de pasajeros, incluidos los servicios mixtos pasajeros-carga y los servicios regulares de crucero, les serán de aplicación las normas en materia de proporción obligatoria de ciudadanos comunitarios en la tripulación (es decir, todo el personal empleado a bordo) vigentes en el Estado de acogida. Todos los demás aspectos relacionados con la tripulación serán de competencia del Estado del pabellón.

Sin embargo, estas modificaciones propuestas no fueron aceptadas por el Comité Económico y Social, y a finales del mismo año señaló que no existían las condiciones adecuadas para modificar el Reglamento, por lo que ha permanecido sin cambios.

En 1989 la Comisión definió sus primeras directrices en cuanto a los regímenes de ayudas adoptados por los Estados miembros frente a la competencia creciente de los buques que enarbolan un pabellón no comunitario, con la finalidad de lograr una cierta convergencia entre las medidas de los Estados Miembros. Entre los objetivos generales que se establecen en estas “Directrices de ayuda al Sector Marítimo”¹⁷⁹ se destaca que los regímenes de ayuda no deben perjudicar las economías de los demás Estados miembros y debe demostrarse que no amenazan con distorsionar la competencia entre los Estados miembros en una medida contraria al interés común. Las ayudas de Estado deben limitarse exclusivamente a lo estrictamente necesario para alcanzar su objetivo y han de concederse de forma transparente. Es necesario tener en cuenta el efecto acumulativo de todas las ayudas concedidas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional o local).

La aplicación de las mismas, abarca las actividades de transporte marítimo, tal y como se encuentran definidas en el Reglamento CEE 4055/86 y en el Reglamento CEE 3577/92 es decir, al transporte por mar de pasajeros o mercancías y su alcance y cubre todas las ayudas a los transportes marítimos concedidas por los Estados miembros o por medio de recursos públicos. Esto incluye todas las ventajas financieras, cualquiera que sea su forma, subvencionada por los poderes públicos (ya sea nacional, regional, provincial o local).

Entre los objetivos de las Directrices se puede destacar lo siguiente:

- ✓ Mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente.
- ✓ Fomentar el abanderamiento o reabanderamiento de los registros del Estado Miembro.
- ✓ Contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados Miembros, al tiempo que se mantiene una flota competitiva global en los mercados mundiales.
- ✓ Mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos.
- ✓ Contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la navegación marítima de corta distancia, de acuerdo con el Libro Blanco sobre la política europea de transportes.

El objetivo de las Ayudas de Estado, en el marco de la política común de los transportes, es fomentar la competitividad de las flotas comunitarias en el mercado mundial correspondiente. Por consiguiente, para poder acogerse a los regímenes de reducciones fiscales, es preciso demostrar un vínculo con un pabellón comunitario. Como regla general, las ayudas de Estado se conceden de manera exclusiva a los buques inscritos en los registros de los Estados miembros o en algunos otros casos, se permite su aplicación, siempre que:

¹⁷⁹Estas directrices tienen su fundamento en el Art. 87, apartado 3, letra C del Tratado, o bien en el Art. 86 apartado 2.

- a. Cumplan con las normas internacionales y la normativa comunitaria, fundamentalmente con relación a la seguridad, fiabilidad, prestaciones medioambientales y condiciones de trabajo a bordo;
- b. Sean dirigidos desde la Comunidad;
- c. Su armador esté establecido en la Comunidad y el Estado miembro en cuestión demuestre que el registro contribuye directamente a los objetivos citados.

✓ Ayudas financieras.

Uno de los ejemplos más claros de financiamiento y ayuda para la expansión del transporte marítimo de un Estado miembro, es la denominada “Freight Facilities Grant (FFG)” en la Gran Bretaña. Este programa está basado en la premisa de tomar carga de caminos o carreteras congestionados y movilizarlos a través de vías navegables, lo cual tiene beneficios medioambientales y sociales, pero no son más caros. FFG, está también disponible para apoyar en cuanto a los costos extra que estén generalmente asociados con el movimiento de la carga vía marítima y compensar los costos de capital, a través de facilidades en el manejo de la carga.

Para los fines de FFG, se estableció una medida especial por el Departamento de Medio Ambiente, Transporte y Regiones de Inglaterra (DETR). A través de la cual las subvenciones deben ser iguales al valor de los beneficios medioambientales, determinados por una transacción financiera del proyecto, comparando el transporte marítimo con la alternativa por tierra. “Los beneficios son calculados tomando el tonelaje comprometido en vías navegables, más el número de años acordado (se necesita de un acuerdo para operar las facilidades por este periodo) y un estimado de cuantas millas/camión se estarían ahorrando con estas acciones. Así, los beneficios serían gravados por el múltiplo de millas/camión ahorradas, también llamadas “road value”, reflejando el costo ambiental.”¹⁸⁰

✓ Programas de Investigación.

Para poder mejorar la viabilidad comercial del transporte doméstico por agua, han sido desarrollados un número importante de proyectos o programas de investigación. El primero de ellos fue el denominado Fourth Framework Program 1994-1998 y posteriormente el llamado Fifth Framework Program 1998-2002. Estos programas fueron aplicados a través de la Iniciativa de Investigación y Desarrollo Tecnológico (Research and Technological Development initiative, RTD). Uno de los objetivos, es ayudar a las personas a quienes les corresponde la toma de decisiones políticas relacionadas con las necesidades de crecimiento y cuantificando las tendencias del transporte Europeo y evaluando el impacto de varias opciones políticas.

Los proyectos de desarrollo, relacionados con las vías navegables, han sido agrupados en la forma de “Acción Concertada” (Concerted Action) también denominadas “INCAT”, con el objetivo de que representantes del gobierno, industria y organizaciones investigadoras, intercambien ideas y promuevan la aplicación práctica de las investigaciones. Así, “se ayuda a coordinar los proyectos de investigación e identifican que tan aplicables pueden ser en cuanto al transporte por agua, teniendo en cuenta la integración de este tipo de transporte a la cadena de transporte Europeo intermodal. Algunos de estos proyectos han sido los siguientes”¹⁸¹:

SHIFTING CARGO: Este proyecto de investigación pretende incrementar la utilización de las vías navegables europeas a través de la identificación de estrategias de corto y largo plazo, así como presentar propuestas y normas para proyectos piloto.

¹⁸⁰ HOCSTEIN. *Op. cit.* Pág. 14-15

¹⁸¹ *Ibidem.* HOCSTEIN. *Op. cit.* Pág. 17

IMMUNITY: Investiga los impactos del creciente y múltiple uso de la Navegación de cabotaje y su objetivo principal es proveer de un soporte científico a las personas que desarrollan las políticas relacionadas con una navegación de cabotaje respetuosa del medio ambiente.

PROSIT: Este proyecto de “eslabones de comunicación” para la promoción del Short Sea Shipping y el transporte en vías navegables, está relacionado con el mejorar las comunicaciones entre navieros, agentes, consignatarios de la carga y compañías navieras.

CATRIV: Desarrolla un análisis conceptual para la transportación en ríos en áreas urbanas (Conceptual Analysis for Transportation on Rivers in Urban Areas). Su objetivo es normar la factibilidad técnica, económica y medio ambiental del transporte de pasajeros y bienes a través de distancias cortas en áreas urbanas a través de vías navegables, teniendo como fin reducir la congestión de las vías terrestres.

ECO: Este proyecto de investigación para el “desarrollo portuario amigable” busca soluciones prácticas y de costo para los mayores problemas medioambientales que han sido experimentados en los puertos marítimos europeos, los cuales podrían sentar las bases para la formulación de las diversas políticas de la Comisión Europea, así como las normas y la implementación de programas.

En el caso de otro tipo de Ayudas de Estado para las actividades de transporte marítimo, los Estados miembro han adoptado medidas especiales para mejorar el entorno fiscal de las compañías marítimas. Por ejemplo, mediante la amortización acelerada de las inversiones, o la posibilidad de reservar los derechos derivados de la venta de buques con exención de impuestos durante un número determinado de años, siempre que estos beneficios se vuelvan a invertir en buques. Así mismo, se considera una Ayuda de Estado el sistema que consiste en sustituir el régimen normal del impuesto de sociedades, por un impuesto sobre el tonelaje. Este impuesto sobre tonelaje implica que el armador pague un importe de impuesto directamente vinculado con el tonelaje explotado. Este impuesto ha de abonarse independientemente de los beneficios o pérdidas reales de la empresa. Dicho impuesto que entró en vigor en Grecia, se entendió progresivamente a los Países Bajos (1996), Noruega (1996), Alemania (1999), Reino Unido (2000).

Estas medidas de ayuda al sector marítimo deben ser destinadas fundamentalmente a reducir los costes y cargas fiscales y de otro tipo, que recaen en los armadores de la Comunidad, así como en los marinos de la Comunidad hasta alcanzar niveles acordes con los estándares mundiales. De acuerdo con dichos objetivos, deberán autorizarse para el transporte marítimo de la Comunidad, las siguientes medidas sobre los costes de los empleos:

- ✓ Reducción de los porcentajes de las cotizaciones sociales de los marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques matriculados en Estados miembros.
- ✓ Reducción de los porcentajes del impuesto sobre la renta de los marinos comunitarios embarcados en buques matriculados en un Estado miembro.

Para tales efectos, se señala lo que debe ser entendido por “marino Comunitario”:

- Los nacionales de la Comunidad/EEE (Espacio Económico Europeo), en el caso de los marinos que trabajen a bordo de buques, incluidos los transbordadores de carga rodada, que prestan servicios regulares de pasajeros entre puertos de la Comunidad.
- Todos los marinos sujetos a fiscalidad y/o contribuciones a la seguridad social en un Estado miembro, en todos los demás casos.

Así, se tiene que las principales ayudas de Estado, distribuidas por rubros, son las que se a continuación se anotan:

- ▲ Competencia fiscal.

Muchos Estados miembros han adoptado medidas especiales para mejorar el entorno fiscal de las compañías; por ejemplo, mediante una amortización acelerada de las inversiones o la posibilidad de reservar los beneficios derivados de la venta de los buques, con excepción de impuestos, durante un determinado número de años, siempre que estos beneficios se vuelvan a invertir en buques.

- ▲ Sustitución del régimen normal del impuesto de sociedades, por un impuesto sobre tonelaje.

El impuesto sobre tonelaje implica que el armador paga un importe de impuesto directamente vinculado con el tonelaje explotado. Este impuesto ha de abonarse independientemente de los beneficios o pérdidas reales de las empresas.

- ▲ Relevo de las tripulaciones

La ayuda al relevo de las tripulaciones pretende reducir los costes de contratación de marinos comunitarios, especialmente a bordo de buques que navegan en aguas lejanas. La ayuda, que deberá ajustarse a un límite, podrá concederse en forma de pagos o de reembolso de los costes de repatriación de los marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados miembros.

- ▲ Ayudas a la inversión

La concesión de subvenciones para la renovación de las flotas no suele producirse en los demás modos de transporte, como es el caso del transporte por carretera o el aéreo. La ayuda a la inversión en nuevos barcos debe ajustarse en cualquier caso, a lo dispuesto en el Reglamento CE 1540/98 o cualquier otra norma comunitaria que la sustituya. No obstante podrán autorizarse las ayudas a la inversión en determinadas circunstancias, con arreglo a la política comunitaria de seguridad marítima, para mejorar el equipo de los buques inscritos en los registros de los Estados miembros y para fomentar el uso de buques fiables y no contaminantes.

- ▲ Obligaciones de servicio público y contratos

La directiva de la CE señala también el problema del servicio público en vías marítimas insulares, y ofrece dos posibilidades a los Estados miembros o a sus autoridades competentes.

La primera consiste en “firmar contratos de servicio público, los cuales son el instrumento normalmente utilizado para consagrar las obligaciones de servicio público en los casos en que un enfoque horizontal aplicable a todos los armadores interesados en prestar servicio en una ruta determinada no basta para responder debidamente a las necesidades esenciales de transporte, especialmente en lo relativo a las condiciones específicas relacionadas con las condiciones generales relativas a la calidad del servicio en cuestión”¹⁸². Dichos contratos, se establecen entre las autoridades competentes de un Estado miembro (puede tratarse de una autoridad regional o local si se encuentra capacitada para ello) y un Armador de la Comunidad, con el fin de garantizar unos servicios de transporte satisfactorios. “Este tipo de contrato puede contener todo tipo de condiciones especiales, tales como la continuidad de los enlaces, su regularidad y la calidad o el número de plazas propuestas. De la misma forma, puede exigir servicios complementarios, una adaptación satisfactoria a la demanda o precisar distintos criterios referentes a ciertas rutas o a ciertos tipos de viajeros”¹⁸³.

La segunda, impone obligaciones a los servicios públicos o a la celebración de contratos de servicio público, respecto a los servicios indicados en el Art. 4 del Reglamento CEE 3577/92, en contrapartida con la autorización para cubrir enlaces de cabotaje insular. Estas obligaciones de servicio público, señalan las obligaciones que la compañía marítima no garantizaría, o no del todo, si se dedicara sólo a sus intereses

¹⁸² CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión COM (2003) 595, Bruselas, Bélgica, 2003. Pág. 14.*

¹⁸³ <http://www.eurisler.org/Textes/Transports/espanol/implicat.thm>

comerciales. La única condición impuesta por la Comunidad, es que el contrato o las obligaciones no deben generar discriminación alguna entre las flotas de los diferentes Estados Miembros. En el caso de estos servicios, las obligaciones de servicio público y de los contratos de servicio público, así como su correspondiente compensación, deben satisfacer las necesidades de dicha disposición y de las normas y procedimientos en materia de ayudas al Estado previstos en el Tratado, de acuerdo a la interpretación del Tribunal de Justicia.

La Comisión admite que si un servicio de transporte internacional es necesario para satisfacer necesidades imperiosas de transporte público, puedan imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público, siempre que cualquier compensación esté sujeta a las normas y procedimientos en materia de ayudas al Estado previstas en el Tratado antes mencionado. La duración de los contratos de servicio público deberá limitarse a un plazo razonable y no demasiado largo, generalmente del orden de seis años, ya que con contratos por un plazo mucho más largos existe el peligro de crear un monopolio (privado). De esta manera, la Comisión podrá apoyar este tipo de ayudas, con la condición de que las mismas estén destinadas a armadores comunitarios, y con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de alguno de los Estados miembros. Dichas ayudas deberán cumplir las mismas condiciones:

- Que la ayuda tenga una duración que no supere los tres años y que tenga como finalidad la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos situados en el territorio de los Estados Miembros.
- Que el servicio permita que los transportes (fundamentalmente de mercancías) realizados por carretera se realicen por vía marítima, y sin desviación del transporte marítimo en forma contraria al interés común.
- Que la ayuda contemple la aplicación de un proyecto detallado, con un impacto medioambiental preestablecido, respecto de una nueva ruta o la mejora de los servicios de una ruta existente, asociando si es necesario a varios armadores, ya que la misma línea no podrá tener ser objeto de más de un proyecto financiado y este último no podrá ser renovado, prorrogado ni repetido.
- Que la ayuda tenga como finalidad cubrir los gastos operativos del servicio en cuestión hasta un 30% o financiar la adquisición de equipos de transbordo para la prestación del servicio previsto, hasta un máximo de 10% de dichas inversiones.

Algunos Estados Miembros ayudan a su sector marítimo por medio de reducciones fiscales, mientras que otros prefieren abonar una ayuda directa, por ejemplo, en forma de reembolsos de los impuestos sobre los ingresos de los marinos. Habida cuenta de la falta de armonización actual entre los sistemas fiscales de los Estados miembros, el nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y una reducción del impuestos sobre sociedades de las compañías marítimas, tal y como se señala en el punto 3.1 (penúltimo párrafo)^{iv}

Cabe destacar que a través de la recomendación del Consejo n° 2254/96/EC del 19 de noviembre de 1996, se estableció un programa de reducción a chatarra y modernización de los buques, a través del cual se designaron fondos públicos para el chatarreo y/o modernización de la flota. Este programa tuvo un costo total de 129 millones de Euros y tuvo como principal objetivo hacer a esta industria más competitiva, mejorando su estructura y niveles de competitividad y permitiendo a algunos operadores salir a hacer negocios con un nivel aceptable de compensación. “Adicionalmente, los buques existentes podrían modernizar o remplazar su maquinaria con la ayuda de varias formas de ayuda pública, dedicada a la reestructura y eficiencia técnica. Este Programa fue establecido por la Resolución del Consejo 718/99”¹⁸⁴.

Como se señaló anteriormente, los programas TEN han sido uno de los motores primordiales para el desarrollo del transporte marítimo al interior de la Unión Europea, pero cabe señalar al programa denominado “sea motorways” o autopistas del mar. Dicho concepto incluye las rutas marinas combinadas entre los países miembros de la Unión Europea, las cuales también han sido denominadas como “Short

¹⁸⁴ HOCSTEIN. *Op. cit.* Pág. 12.

Sea Shipping” (SSS), el cual, de manera conjunta con las vías navegables interiores, forma parte del sistema de un sistema de transporte integral.

La integración de diversos modos de transporte dio como respuesta el surgimiento de una Nueva Unidad de Carga Europea Intermodal (ELIU), la cual tiene su origen en el hecho de que los contenedores marinos fueron normalizados por la norma ISO en los años 70's y existe una gran parte de la flota mundial de buques celulares que se encuentran adaptados a los mismos. “Estos contenedores representan entre otras, la ventaja de su robustez que le permite ser apilado a varias alturas y ser izado a través de grúas”.¹⁸⁵

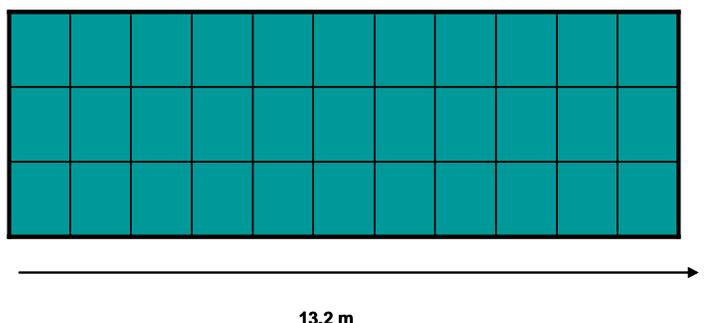
Por su parte, para el transporte terrestre en Europa son utilizados de manera principal unas cajas móviles denominadas “swap bodies” la cuales no son apilables, pero sus dimensiones se han desarrollado para optimizar la estiba en su interior de los palets^v normalizados europeos (Europalet) de 1200 mm de longitud y 800 mm de ancho. En comparación, los contenedores marítimos, cuyas dimensiones interiores no son múltiplos de las del europalet, pierden bastante espacio estibando este tipo de palets.

Para solucionar esta incompatibilidad, la Comisión ha propuesto normalizar una Unidad Europea de Carga Intermodal, la cual reúne las ventajas de los contenedores (como la posibilidad de poderlos apilar y ser izados por una parte superior) y las de las cajas móviles (de manera especial su anchura y adecuación al transporte de europalets).

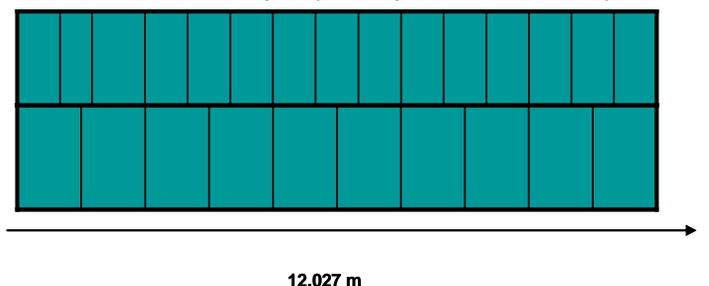
La ilustración siguiente compara la estiba de europalets en un contenedor ISO de 40 pies y en la proyectada ELIU larga.

Ilustración 12 Europallets y sus características

EILU Larga (33 europalets de 1,2 x 0,8 m)



ISO 40 pies (25 europalets de 1,2 x 0,8 m)



Fuente: Carlier, Manuel. *El transporte Marítimo en Europa*. XXI Semana de Estudios del Mar, Melilla. 26 de septiembre de 2003. Pág. 18.

¹⁸⁵ CARLIER. Manuel. *El transporte Marítimo en Europa*. XXI Semana de Estudios del Mar, Melilla. 26 de septiembre de 2003. Pág. 17.

2.4. El movimiento de mercancías a través del Cabotaje en la Unión Europea.

El transporte marítimo se basa en tres técnicas relacionadas con el acondicionamiento de los productos, su manipulado y su expedición por mar: transporte de mercancías a granel, transporte en contenedores y carga rodada (ro-ro). Cada una de ellas tiene una serie de particularidades logísticas que se encuentran intrínsecamente relacionadas con el cabotaje.

Como se indicó en el capítulo anterior, por lo que corresponde al caso particular de la Unión Europea, se puede señalar que las tres técnicas antes citadas, presentan algunas particularidades, en cuanto a las formas en las que se lleva a cabo el transporte de mercancías. En primer lugar, el transporte de mercancías a granel es desarrollado generalmente a través de servicios no regulares (tramping) los cuales dependen de los requerimientos de productos varios que sean requeridos por el sector industrial, como son materias primas y productos semiterminados (productos petroleros, carbón, cereales, abonos, productos metálicos y productos para la construcción).

Por otra parte, las líneas regulares de contenedores son una actividad de transporte destinada esencialmente al transporte de bienes de consumo entre las regiones continentales. La racionalización de los servicios transoceánicos y la reducción de escalas hacia los grandes puertos han traído consigo las herramientas necesarias para desarrollar los servicios europeos dedicados especialmente a la recolección y distribución de contenedores (feederling) a través de los puertos o centros de distribución (hubs). Así, se considera al contenedor como una parte primordial para el cabotaje europeo, librando de esta manera a la carretera de una gran número de camiones, y para el caso se desarrollan los servicios de contenedores denominados intraeuropeos, los cuales deberán ir acordes con las europaletas (45' high cube ballet Wide).¹⁸⁶ En cuanto a las Líneas regulares de carga rodada (ro-ro) éstas están basadas en gran parte, en el transbordo de camiones y vehículos de turismo en varios tipos de conexiones insulares, travesía de estrechos, conexiones entre regiones de mares interiores europeos (Báltico, Mar de Irlanda, Mancha, Adriático, Mar Negro).

El transporte marítimo sigue siendo un modo de transporte intraeuropeo de gran eficacia para el envío de mercancías a granel. Destacando que la mayor parte de dichas mercancías, se encuentra ligado al suministro de mercancías por parte de la industria: materias primas y productos semiacabados (productos petroleros, carbón, cereales, abonos, productos metálicos y materiales de construcción).

Entre los años 1997 y 1998 “se liberalizaron dos segmentos del mercado de cabotaje en los estados miembros del Sur (salvo algunas excepciones señaladas en párrafos precedentes): tales fueron, las mercancías de interés estratégico, como el agua, petróleo y sus derivados), así como los servicios efectuados por embarcaciones mayores de 650 TRB's. Esta liberalización condujo a un incremento considerable del volumen de mercancías liberalizadas (pasando de 1.8 millones de toneladas en 1995 a 43.15 millones de toneladas den 1997), que se duplicó al pasar de 13% del volumen total del tráfico en Europa del Sur en 1993, al 31% en 1997”¹⁸⁷.

Como se muestra en la tabla 9, el volumen de mercancías transportadas por cabotaje en los países de la Unión Europea, ascendió a 260.99 millones de toneladas en 1999. Por lo que corresponde al volumen de mercancías transportadas en los cinco Estados miembros afectados por la fase de liberalización iniciada el 01 de enero de 1999 (Francia, España, Grecia, Italia y Portugal) es ligeramente superior al volumen de mercancías transportadas en los diez Estados miembro cuyo tráfico ya estaba liberalizado.

¹⁸⁶CARLIER. *Op. cit.* Pág. 2

¹⁸⁷ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Informe de la Comisión. Tercer informe sobre la aplicación del Reglamento del Consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de los servicios al cabotaje marítimo (1997-1998). Bruselas, Bélgica. 24 de enero de 2000. COM(2000)99 final. Pág. 2.

Tabla 9. Toneladas movilizadas en países con liberación del cabotaje antes de 1999 vs. Países con liberalización en 1999.

Volumen Global (en millones de Toneladas)			
	1995	1997	1999
Subtotal de países en los que el cabotaje ya estaba liberalizado el 01 de enero de 1999	120.89	125.39	122.19
Subtotal de países en donde el cabotaje se liberalizó el 01 de enero de 1999	134.3	139.45	138.8
TOTAL	255.19	264.84	260.99

Fuente: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Informe de la Comisión. Cuarto informe sobre la aplicación del Reglamento 3577/922 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (1999-2000)*. Bruselas, Bélgica. 24 de mayo de 2002. COM (2002) 203 final. Pág. 10.

Durante el periodo de referencia, en los Estados miembros del Sur los servicios que siguieron NO liberalizados, fueron:

- En el tráfico continental: Los servicios regulares de pasajero y de transbordadores, protegidos hasta el 1° de enero de 1999.
- En el tráfico insular: Cabotaje insular (incluidos Ceuta y Melilla y los departamentos franceses de Ultramar, protegidos hasta el 1° de enero de 1999); los servicios regulares de pasajeros y transbordadores y los servicios efectuados por buques de menos de 650 TRB en Grecia, (que serían liberalizados el 01 de enero de 2004).

Tabla 10. Cabotaje por Tipos de Carga.

Cabotaje por Tipos de Carga (millones de toneladas)									
	Graneles secos a granel			Líquidos a granel			Mercancías diversas		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Austria	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bélgica	0	0	0	0.05	0.05	0.05	0	0	0
Dinamarca	5.9	5.7	4.7	3.8	3.9	2.3	9.5	9.7	5.8
Finlandia	1.3	1.3	2.5	4.5	5.7	4	0.1	0.1	0.1
Alemania	0.8	1.25	2.25	2.85	2.45	2.7	0.25	0.3	0.4
Irlanda	0.05	0.05	0.03	0.65	0.7	0.81	0	0	0.01
Luxemburgo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países Bajos	0.04	0.04	0.04	0	0	0	0	0	0
Suecia	5.6	5.15	3.1	7.7	7.45	7.4	0.3	0.35	2.7
Reino Unido	7.7	4.7	1.3	62.5	67.7	63.8	7.3	8.8	18.2
Subtotal Países del Norte	21.39	18.19	13.92	82.05	87.95	81.06	17.45	19.25	27.21
Francia	1.8	1.9	1.5	5.3	5.1	6.3	0.8	0.8	0.8
Grecia	10.1	9.25	9.8	9	7.9	8.5	2.8	3.9	4.2
Italia	18.7	19.2	19.8	27.5	31.4	30.8	14.1	17.4	15.6
Portugal	0.3	0.3	1	4.7	4	4.3	1	1.2	1.4
España	4.9	4.7	6.8	21.9	19.9	13.8	11.4	12.5	14.2
Subtotal Países del Sur	35.8	35.35	38.9	68.4	68.3	63.7	30.1	35.8	36.2
Total	57.19	53.54	52.82	150.45	156.25	144.76	47.55	55.05	63.41

Fuente: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Informe de la Comisión. Cuarto informe sobre la aplicación del Reglamento 3577/922 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (1999-2000)*. Bruselas, Bélgica. 24 de mayo de 2002. COM (2002) 203 final. Pág. 14.

El comercio liberalizado en 1997 en los Estados del Sur, incluía todos los cargamentos continentales transportados por buques de más de 650 TRB y representaba 43.15 millones de toneladas. La liberalización de las mercancías consideradas como “estratégicas” a partir del 01° de enero de este año, provocó un incremento notable en el volumen de cargamentos liberalizados que pasaron a ser más del doble de 1993 a 1997 (de 13% de los volúmenes totales del tráfico de Europa del Sur en 1993 a 31% en 1997).¹⁸⁸

¹⁸⁸ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Informe de la Comisión. Tercer Informe sobre la aplicación del Reglamento del Consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de Libre Prestación de Servicios de Cabotaje Marítimo (1997-1998). *Op. cit.* Pág. 13.

Para el año de 1999, los servicios de cabotaje se liberalizaron casi en su totalidad, quedando únicamente el mercado griego como protegido, estableciéndose su apertura para el 01 de noviembre del año 2002. Cabe aclarar que este año, correspondió a la antepenúltima etapa de liberalización del cabotaje comunitario, el cual se refirió a los servicios regulares de transporte de pasajeros y por transbordador, así como a los servicios de cabotaje en las islas de cinco estados miembros España, Francia, Grecia, Italia y Portugal).

En la tabla anterior, se puede observar que por lo que corresponde al movimiento de mercancías no liberalizadas, se observa una variación importante en el sector de graneles líquidos, lo cual tiene su explicación en cuanto a que dentro de este rubro se encontraban contenidas el agua potable y el petróleo y sus derivados, por lo cual al liberalizarse los mismos, los miembros de otros estados tuvieron acceso a la introducción de este tipo de mercancías.

Tabla 11. Resumen de los volúmenes de tráfico de cabotaje de mercancías en el UE entre 1993 y 1997. (Millones de toneladas)

ZONA	1993	1995	1997	1999
Norte (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia)	95.40	127.75	125.85	122.19
Sur (España, Francia, Grecia, Italia y Portugal)	125.60	134.30	139.45	138.80
TOTAL	221.00	262.05	265.30	260.99

Fuente: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Informe de la Comisión. Tercer Informe sobre la aplicación del Reglamento del Consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de Libre Prestación de Servicios de Cabotaje Marítimo (1997-1998)*. Bruselas, 24.02.2000 COM(2000)99 final. Pág. 11.

La tabla que antecede a este párrafo, muestra de manera muy clara cuál es el peso que representan los países del Sur de la Unión y que fueron los que tardaron más en abrir sus tráfico, ya que los mismos representan alrededor del 50% del total de los volúmenes movidos a través de este tipo de tráfico en la Unión Europea, situación que como se señaló anteriormente, responde a diversos factores y condiciones, entre los que se destacan las características geográficas de cada uno de ellos.

2.5. Los puertos marítimos en la Unión Europea.

“Los puertos son instalaciones que tienen como función principal la transferencia de mercancías y de pasajeros entre el mar y la tierra y viceversa. La Unión Europea (Parlamento Europeo, 1993) define los puertos en términos de área portuaria, constituida por un conjunto de muelles, dársenas y superficie terrestre, donde se realizan las operaciones de servicio a buques y carga. Se incluye dentro de esta área tanto la infraestructura (muelles, áreas de almacenamiento, astilleros, etc.), como la superestructura que incluye unidades fijas construidas sobre la infraestructura (edificios, talleres, etc.) como equipos móviles (grúas, etc.). Para acceder al área portuaria es preciso contar con infraestructuras de acceso marítimo (canales de acceso, ayudas a la navegación, etc.) y terrestre (carreteras, redes ferroviarias y ríos de navegación interior.”¹⁸⁹

Los puertos marítimos son considerados como vitales para la Unión Europea, en dos sentidos: en cuanto a comercio y a desarrollo del transporte. “La competitividad Europea en una creciente economía global depende de un transporte eficiente y con costos competitivos de transportación. Los puertos son puntos cruciales en el transporte intermodal, transfiriendo bienes y pasajeros entre los modos de transporte terrestre y marítimo. Una alta eficiencia portuaria contribuye a la integración de los modos de transporte en un solo sistema, permitiendo también una mejor utilización de los trenes”¹⁹⁰.

En la mayor parte de países del mundo, prácticamente todas las importaciones y exportaciones son realizadas a través del mar. El transporte marítimo requiere que existan las facilidades portuarias

¹⁸⁹ GONZALEZ SERRANO, María Elena et al. La eficiencia de los servicios de infraestructura portuaria en España: una aplicación al tráfico de contenedores *Febrero de 2003, Pág. 4. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Ponencia presentada en el X Encuentro de Economía Pública: 6 y 7 de febrero de 2003. Universidad de La Laguna de Tenerife, España.*

¹⁹⁰ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. Brussels, 10.12.1997. COM (97) 678 final. Pág. 10. Traducción Libre de la Autora.*

suficientes, que permitan el intercambio con el transporte terrestre y con la navegación interior, de manera tal que se requieran puertos eficientes para ayudar a la economía en términos de aprovisionarse en su interior y facilitar la distribución. Este sector se caracteriza por su gran diversidad en estructura, explotación, organización y régimen jurídico, aspectos en los que se observan grandes diferencias regionales. “Diversos factores están intensificando la competencia entre los puertos y el interior de los mismos, poniendo de relieve los elementos que obstaculizan los flujos comerciales entre los Estados Miembros. Estos factores son”¹⁹¹:

- 1) Liberalización del mercado interior.
- 2) Evolución de las tecnologías (aplicación de las tecnologías de la información y normalización de las unidades de carga).
- 3) Desarrollo de la red transeuropea, que permite a los usuarios y operadores el mayor número de opciones en un entorno intermodal.

La instauración del Mercado Único Europeo, el 1º de enero de 1993, dio lugar a una realidad en el espacio económico de la Comunidad Europea a través de la cual se buscó desarrollar el potencial asociado a la creación del referido espacio económico. “Las políticas europeas se han dirigido hacia el aprovechamiento de las nuevas oportunidades derivadas de este mercado europeo, buscando la conformación de infraestructuras genuinamente europeas, que al ser financiadas por presupuestos comunitarios y nacionales, permitan establecer un tránsito creciente de bienes y factores productivos en el seno del espacio europeo”¹⁹².

Las prácticas liberalizadoras establecidas en Europa de manera específica para este tipo de transporte, favorecieron el fortalecimiento del sector marítimo-portuario europeo, el cual está caracterizado por una tendencia hacia la concentración de los servicios. “Esta concentración se manifiesta tanto en lo que se refiere a la organización del transporte marítimo en sí mismo, aprovechando *economías de escala*, así como en su participación en la mayor medida de lo posible, en las cadenas integradas de transporte de mercancías y en los servicios añadidos relacionados con las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones”¹⁹³. Tradicionalmente, los servicios portuarios se desarrollaban en un entorno caracterizado por los derechos exclusivos y los monopolios de hecho o de derecho, de índole pública o privada. “En el ámbito de la manipulación de las mercancías, las estructuras tradicionales han sido a menudo desafiadas con éxito, y las restricciones han sido regularmente suprimidas en muchos mercados, que de este modo han tomado una orientación más comercial, admitiendo una mayor participación del sector privado y, como se suele reconocer en general, aumentando la eficacia y practicando unos precios más acordes con criterios de mercado”¹⁹⁴.

De esta manera, se pueden señalar que los principales puertos de Europa son los que se mencionan a continuación:

¹⁹¹ <http://europa.eu.int/scadplus/leg/es/lvb/l24163.htm>, el 12 de mayo de 2006.

¹⁹² ARTAL Tul Andrés. La política de transporte marítimo y la financiación de las actividades portuarias. *Departamento de Economía. Universidad politécnica de Cartagena, España. Pág. 1,*

¹⁹³ RODRIGUEZ Dapena, Álvaro. El transporte marítimo en el contexto europeo y mundial. *Op. cit. Pág.18,*

¹⁹⁴ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios. *Bruselas, Bélgica. 13.3.2001 COM (2001) 35 final. 2001/0047 (COD), Pág. 4.*

Tabla: 12. Clasificación de los Puertos Europeos

ÁREA GEOGRÁFICA	P U E R T O S
Mediterráneo	El Pireo, Salónica, Trieste, Venecia, Ravene, Gloia Tauro, Nápoles, Palermo, Livorno, Le Spazia, Génova, Marsella, Barcelona, Tarragona, Castellon, Algeciras, Valencia.
Puertos del Norte	Southampton, Le Havre, Rouen, Dunkerque, Thomasport, Londres, Felixtowe, Brugge-Zeebrugge, Amberes, Amsterdam, Rotterdam, Breme-Bremerhaven, Hamburgo.
Báltico y Escandinavia	Hamina, Kotke, Rauma, Stockholm Oslo, Fredarskad Gotemborg, Aarhus, Heisinborg, Malmoa, Copenhague, Lübeck.
Regiones periféricas del Atlántico	Hull, Grimsby-Immingham, tees & Hartlepool, Belfast, Clide-Glasgow, Liverpool, Dublin, Bristol, Cork, Nantes-Saint Nazaire, Bordeaux, Bilbao, Leixoes, Lisboa.

Fuente: ISSEMAR. *Synthese N° 44, Avril 2002. Trafics portuaires europeéens classement de 56 ports évolution 1970/2000. Pág.1.*

2.5.1. Los antecedentes y la normatividad aplicable.

El Tratado de Roma, por el cual se establecía la creación de la Unión Europea, en su artículo 3 señalaba que “una Política Común de Transportes”, era un campo que requería de la acción de la Comunidad Europea y se resaltó la necesidad de elaborar una política común de Transporte que potenciara el desarrollo de un mercado común desde los países fundadores de la Comunidad; sin embargo, todas las acciones desarrolladas se enfocaban básicamente hacia el sector del transporte marítimo (ya se mencionó en el apartado anterior el proceso a través del cual se instauraron diversas medidas para la evolución del mismo) y el sector de los puertos quedó fuera de cualquier documento. Fue hasta el año de 1997 que se creó un Grupo de Trabajo de los Puertos Comunitarios, el cual tuvo entre sus objetivos el estudiar el marco institucional por el cual se regían los mismos, así como el identificar las acciones que tendieran hacia mejorar la competitividad de dicho sector. “Derivado de los trabajos realizados por este grupo se llegó a la conclusión de que “los puertos existentes no presentan una razón que justifique la inclusión y desarrollo de una política especial que abarque este ámbito”¹⁹⁵. Estas conclusiones marcaron la pauta para lo que se ha conocido como Política de No-Intervención en materia de puertos.

Esta Política fue en gran medida el resultado de la no existencia de referencia alguna de los puertos dentro del Tratado de Roma, además de que no existía claridad en cuanto al sistema de votación que se tenía dentro del Consejo, ya que hasta ese momento se requería que todas las decisiones fueran tomadas por unanimidad o bien, por mayoría de votos, pero al existir divergencias en cuanto a las “diferentes reglas en materia de transporte marítimo y costero, así como de diversas filosofías relacionadas con la organización y manejo de los puertos, además de las diferencias derivadas de las mismas políticas europeas, no permitían la inclusión del tema portuario dentro de las dos categorías de votación, y la aclaración de términos podría derivarse en objeciones a las diversas iniciativas que pudieran haberse presentado en el Consejo”¹⁹⁶

No fue sino hasta mediados de la década de los 80’s, que se consideró por parte de la Comisión Europea, que los puertos son una parte muy importante entre los medios de transporte marítimo y terrestre, por lo cual se propuso se examinara su reglamentación. En el Documento denominado “ Hacia una política Común de Transportes: Transporte Marítimo”, la Comisión revisó su trabajo en materia de puertos y expuso la elaboración de diversos análisis de manera conjunta con las Autoridades de cada Puerto; el primero de dichos estudios estaría encaminado a establecer las diferencias en materia de financiamiento, infraestructura, operaciones y superestructura de los mismos, y el segundo análisis giraría en torno a determinar cuáles de dichas diferencias significarían serios problemas a la competencia.

Hubo que esperar efectivamente hasta 1991 para que la Comisión Europea se planteara incluir el sistema de transporte marítimo en la Política Común de Transporte y se interesara por la actividad de la industria portuaria. Fue entonces cuando comenzaron a abordarse los principales problemas del sector y se hizo un

¹⁹⁵ CHLOMODIUS, Constantinos. The EU Port Policy in a Historical Perspective. *European Research Studies Vol. 8 (1), 21-42. 2005. Traducción Libre de la Autora. Pág. 8.*

¹⁹⁶ CHLOMODIUS. *Op. cit. Pág. 12. Traducción Libre de la Autora.*

esfuerzo por integrar las diferentes sensibilidades nacionales en una única estrategia común, válida para todas las instalaciones comunitarias. De esta manera dio comienzo el denominado “Foro de Industrias Marítimas (MIF; Maritime Industries Forum)”¹⁹⁷ creado por la Comisión; en él participaron representantes de las diferentes industrias afectadas, institutos de investigación, universidades y administraciones competentes en el ámbito del transporte marítimo y del sector portuario “con el ánimo de diseñar el marco que permitiera conectar los puertos entre sí y hacerlos más competitivos. Con esta misma filosofía y para que los intereses del sector portuario estuvieran también presentes en el seno de la UE, se creó un año más tarde la Organización de Puertos Europeos (ESPO).

A partir del mismo, se comenzó a considerar que la competitividad que representara el sector transportes, se traduciría en una condición necesaria para alcanzar el éxito en cuanto al establecimiento de un mercado único y todas las acciones que derivadas del mismo pudieran surgir (como la eliminación de barreras, medidas de liberalización, incluyendo los trasportes y el movimiento de personas al interior de la Unión). Así, se decide establecer una armonización entre los diversos modos de transporte que interactuaban en el traslado de bienes y personas, lo cual daría por resultado la interconexión y la consiguiente creación de redes de transporte.

Hacia 1993, la Comisión y el Parlamento Europeo instauran diversas acciones, las cuales estarían encaminadas a establecer el marco normativo de la industria portuaria, señalando para el caso, algunos principios para una posible “Política Portuaria Europea”, destacando los siguientes¹⁹⁷:

- a) Modernización y disponibilidad de las capacidades portuarias, que permitan responder a las demandas del mercado, así como a los cambios en las operaciones del puerto y el transporte marítimo.
- b) Que exista una libre y justa competencia entre los puertos y las operaciones que en ellos se desarrollan, de acuerdo con las reglas de la Comunidad.
- c) La integración de los puertos dentro de la Política Portuaria Comunitaria, con el objeto de crear un sistema europeo de transporte.
- d) La aceptación social de la política Europea y el desarrollo portuario, a través de medidas de enseñanza y niveles de organización, así como de protección al medio ambiente.

En 1996, se emite la decisión N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de Julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹⁹⁸, y dentro de la misma, se señala una serie de consideraciones relacionadas de manera particular con los puertos, entre las que se puede mencionar: los puertos marítimos permitirán el desarrollo del transporte marítimo y constituirán los puntos de acceso marítimo a las islas y los puntos de interconexión entre el transporte marítimo y los demás medios de transporte. Los puertos marítimos proporcionarán equipo y servicio a los operadores de transporte. Su infraestructura aportará una serie de servicios para el transporte de pasajeros y mercancías, incluidos servicios de transbordadores y de navegación de corta y larga distancia y la navegación costera, tanto dentro de la Comunidad como entre ésta y terceros países.

Para el año de 1997, se firma el denominado “Tratado de Amsterdam” a través del cual se reforzó el papel que la Unión Europea tendría que ejercer en cuanto al establecimiento de una estructura que permitiera una cohesión social y territorial de los Estados Miembros, de manera tal que las políticas establecidas a partir de esta fecha hacían énfasis en la necesidad de redistribuir las cargas, tomando como base principal al transporte marítimo y reducir los problemas que representaban las congestiones de las vías terrestres; además, se reduciría el impacto a la atmósfera en cuanto a la reducción en la emisión de gases contaminantes. En consecuencia, se sentaron las bases para el desarrollo de corredores transeuropeos, en

¹⁹⁷ CHLOMODIUS. *op. cit.*, Pág. 16. Traducción Libre de la Autora.

¹⁹⁸ PARLAMENTO EUROPEO. Decisión N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de Julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. *Diario Oficial n° L228, de 09/09/1996. P-01- 0104.*

los cuales se combinarían diversos modos de transporte para alcanzar los mejores resultados de cada uno de ellos pudiera ofrecer.

Las iniciativas surgidas a partir de entonces, permitieron sentar las bases para desarrollar la cadena de transporte transeuropeo y replantear la estrategia marítima de la Unión; se redactó el Libro Verde de 1997 y el Libro Blanco de 1998 sobre el sector portuario; además se publicaron diversas directivas que subrayaron la necesidad de incrementar la calidad de los servicios portuarios y de potenciar su liberalización, y se realizaron numerosos informes en el Parlamento Europeo a lo largo de toda la década de los 90's acerca de la situación de los puertos comunitarios.

En 1999 el Parlamento Europeo emitió un nuevo reporte por medio del cual se puso de manifiesto la importancia de este sector para la Unión, y destacó la necesidad de llevar a cabo acciones programadas y sistematizadas, que estuvieran enfocadas hacia el desarrollo de iniciativas tales como:

- a) Integración de una política portuaria, a través de la Política Común de Puertos.
- b) Los puertos como puntos de transbordo de mercancías y personas, dentro de las cadenas intermodales.
- c) Desarrollo del Short Sea Shipping
- d) Transparencia en la financiación y armonización de los sistemas de cobro.
- e) Servicios portuarios y el acceso a los mercados.
- f) Puertos, seguridad marítima y la protección del medio ambiente.
- g) Investigación y desarrollo.

A manera de ejemplo, la secuencia de todos estos pasos dados desde la Administración Comunitaria en favor del diseño de una Política Portuaria Común, se señala en la siguiente tabla:

Tabla.13. Principales desarrollos en materia de Puertos en la Unión Europea

AÑO	ACONTECIMIENTO
1957	Firma del Tratado de Roma (comienzo de la Política Comunitaria de Transporte).
1970	Redacción del primer documento comunitario acerca del sector portuario.
1974	Inclusión del transporte marítimo en la Política de Transporte Comunitaria.
1985	Llamada de la Comisión a la necesidad de articular una Política Común de Transporte Marítimo.
1987	El Acta Única Europea entra en vigor.
1991	Firma del Tratado de Maastricht de la Unión Europea (para el desarrollo de una política de transporte intermodal-redes TEN-T).
1992	Redacción de un Libro Blanco acerca del futuro de la Política Común de Transporte.
1995	Publicación del Documento de Política del Transporte Marítimo de Corta Distancia (primer establecimiento de una Política Europea de Puertos).
1997	Firma del Tratado de Ámsterdam y Redacción de un Libro Verde acerca de los Puertos y la Infraestructura Marítima.
1998	Se integran documentos estratégicos, relacionados con la Política Común de Transportes en la Unión Europea, abarcando el desarrollo sustentable y las políticas de cohesión.
1999	Surgimiento de nuevas propuestas de la Política Europea en materia de Puertos Marítimos.
2000	Inclusión de los puertos europeos en la Trans European Transport Network.

Fuente: CHLOMODIUS, Constantinos. *The EU Port Policy in a Historical Perspective*. European Research Studies Vol. 8 (1), 21-42. 2005. Pág. 4. Traducción Libre de la Autora.

El desarrollo de los puertos, ha sido una respuesta a las demandas económicas de los denominados hinterlands (*o zonas de influencia*) del mercado interno. Su creación y desarrollo han sido influenciados por factores históricos, geográficos, políticos y económicos, los cuales se han traducido en diferentes objetivos: políticos, modelos de gestión, propiedad de la infraestructura y las regulaciones en el ámbito mundial. Destaca después de la Segunda Guerra Mundial, la importancia que cobraron los combustibles

derivados del petróleo, así como los aceites, lo que permitió la construcción de grandes embarcaciones destinadas para la movilización de este tipo de productos en gran escala, ya que su utilización minimizaba los costos unitarios por concepto de la transportación, al tiempo que permitía a la creciente industria de la refinación el poder abastecer mercados en zonas sensibles. “Esta situación puso de manifiesto las acciones que cada uno de los países llevaba a cabo para la reconstrucción de sus industrias y la importancia de los puertos comienza a ser cada vez mayor, ya que en los mismos se comienzan a instalar empresas que estarían dedicadas a la transformación de las materias primas, pero por el otro lado, se comienza a valorar la necesidad de contar con mejoras que permitan la facilitación del comercio que es llevada a cabo a través de los mismos. De esta manera, la clasificación de los puertos de la red Europea, se considera de acuerdo a las siguientes categorías”:¹⁹⁹

- A. Puertos Marítimos con una importancia internacional: puertos cuyo volumen de tráfico total anual sea igual o superior a 1.5 millones de toneladas de flete o 200,000 pasajeros, que salvo casos excepcionales, están conectados con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte, desempeñando por tanto, un papel importante en el transporte marítimo internacional.
- B. Puertos marítimos con una importancia comunitaria, que no estén incluidos en la Categoría A. Estos puertos tienen un volumen de tráfico anual de 0.5 millones de toneladas de flete, como mínimo, o entre 100,000 y 199,999 pasajeros; están conectados, salvo casos excepcionales, con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte y equipados con instalaciones de transbordo necesarias para el transporte marítimo de corta distancia.
- C. Puertos de Acceso Regional: puertos que no reúnan los criterios correspondientes a las categorías A y B, pero que están situados en las regiones insulares, periféricas y ultraperiféricas y conectan por mar estas regiones entre si y/o con las regiones centrales de la Comunidad.

A lo largo de la costa europea se encuentran puertos locales, nacionales e internacionales, organizados por autoridades locales y centrales, autónomos y dependientes de agentes privados. Las principales diferencias radican en lo que respecta al objeto que es perseguido con el desarrollo de la actividad portuaria, ya que mientras que en algunos puertos predomina el ofrecer un servicio público, en otros prevalece su vertiente más comercial; así mismo, en los primeros existe una autoridad pública que regula y responde por su gestión y en los segundos, la intervención estatal se limita a defender el interés general.

De acuerdo con el “Libro Verde sobre puertos e infraestructura marítima” los puertos pueden ser propiedad del Estado; de Gobiernos Regionales o Locales o de empresas privadas. Su manejo depende regularmente de las Autoridades Públicas y está sujeto a diversas normas, reglas y supervisiones. En el pasado, los puertos tenían la tendencia de ser considerados comúnmente como unos facilitadores del comercio y como polos de crecimiento para el desarrollo regional y nacional, proveyendo servicios de interés económico general por el sector público, los cuales debían ser pagados a través de impuestos. En épocas pasadas, se pensaban a los puertos como polos de desarrollo regional o nacional, a través de los cuales el sector público proveía determinados servicios de interés general que debía financiar el contribuyente; sin embargo, en la actualidad, se consideran los puertos como entidades comerciales que deben financiarse mediante los ingresos generados por su actividad.

Sin embargo, existen determinadas infraestructuras que todavía se siguen considerando como bienes públicos en la mayoría de los Estados miembros, tales como las ayudas a la navegación o los propios diques del recinto portuario, así como determinados servicios portuarios náutico-técnicos, señalando así, que la función de las Autoridades Portuarias se está configurando como “arrendadoras” de las infraestructuras portuarias y destinadas a la gestión y financiación de las instalaciones que son fundamentales para la explotación del puerto en su conjunto.

¹⁹⁹ PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Decisión N° 1346/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo del 22 de mayo del 2001, por la que se modifica la decisión N° 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto n° 8 del anexo III. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. 6.7.2001., 1.185/1.

De acuerdo con los modos de propiedad mencionados anteriormente, se puede establecer una distinción entre los “diferentes modelos de gestión existentes de acuerdo al grado de participación del sector público en la gestión portuaria (ordenados de mayor a menos grado de intervención pública)”²⁰⁰, los cuales se citan a continuación:

“*Operative Port*”. En este modelo, las inversiones, operaciones y prestación de servicios, están a cargo de la Autoridad Portuaria (AP) que depende del Estado directa o descentralizadamente a través del Gobierno Regional. Supone que tanto la gestión diaria, como la planificación de las actividades presentes y futuras están completamente en manos del sector Público.

“*Tool Port*”. La Autoridad Portuaria provee en este caso, las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, mientras los servicios pasan a ser desarrollados por empresas privadas. Por tanto, existe ya cierta participación del sector privado en la producción de los servicios portuarios.

“*Landlord Port o puertos Concesionarios*”. La Autoridad Portuaria proporciona la infraestructura básica y la iniciativa privada obtiene en régimen de concesión, la construcción, financiación y explotación de las superestructuras e infraestructuras básicas. Definiendo como “infraestructuras básicas”, aquellas que ostentan la categoría de bienes o servicios públicos, necesarias para el correcto desarrollo de la actividad marítima con unas mínimas garantías de seguridad y éxito. Adicionalmente, las terminales se encuentran equipadas por la propia empresa concesionaria y la infraestructura básica permanece bajo la responsabilidad del sector público.

“*Private ports*” o *privatización integral*. En este caso, la transferencia de la propiedad del sector público al privado es completa e irreversible, tanto en lo que afecta a las áreas de gestión y prestación de servicios como en temas de financiación de las inversiones pertinentes (tanto las básicas como las complementarias).

“*Modelo de División*”. Supone la creación de una compañía de capital público y privado que gestiona y explota el puerto.

Tras analizar las características de los diferentes sistemas de gestión portuaria implantados en los países de la Unión Europea, la Comisión ha detectado tres modelos alternativos: *el hanseático, el anglosajón y el latino*.

El hanseático es adoptado en países como Alemania, Bélgica y Holanda, en ellos, la gestión del puerto la asume la Administración Local, que además, es la propietaria de sus instalaciones y afronta toda su financiación.^{vii}

El anglosajón, propio del Reino Unido y Dinamarca, destaca por la fuerte presencia de la iniciativa privada en los puertos y presenta cuatro variantes según la responsabilidad de gestión recaiga en el municipio, los más pequeños (como Bristol), en el estado (por ejemplo Esberg), en un organismo público (Copenhague) o en la iniciativa privada (Manchester), si bien en este último caso se está tratando de reducir la autonomía de los responsables portuarios para introducir cierto grado de control estatal en el desarrollo y planificación de esta actividad.

Cabe mencionar que el modelo latino, implantado en los países mediterráneos, se caracteriza por combinar dos modos de gestión: la realizada directamente por el Estado y la efectuada por organismos autónomos. En ambos casos, la tendencia actual es la de incorporar criterios de actuación empresarial propios de la iniciativa privada a la prestación de los servicios portuarios, de manera que estimule la competencia

²⁰⁰ ARTAL Tur, Andrés. La política europea de transporte marítimo y la financiación de las actividades portuarias. *Op. cit.* Pág. 12.

dentro del sector.²⁰¹ En ese sentido, el puerto se convierte en una “empresa de servicios para los nuevos usuarios” y por lo tanto, debe contemplar las respuestas de libertad de tarifas (acelerando la libre y leal competencia) y la ganancia de la autofinanciación (mediante el principio de la buena gestión). Un puerto se conforma como un núcleo de actividades logísticas, como un asentamiento de industrias y servicios y un instrumento que favorezca la intermodalidad de los transportes y los intercambios de los clientes.

A manera de inventario, la Comisión Europea procedió a clasificar las distintas tipologías de la propiedad y la gestión de los puertos comunitarios, esto prueba la existencia de una amplia gama de modelos que oscilan desde aquellos que pueden ser considerados como departamentos de la Administración, en donde se aprecia una subordinación absoluta a las decisiones adoptadas en otras instancias, hasta aquellos puertos que están instituidos como empresas, cuyas decisiones de gestión se basan en consideraciones estrictamente económicas, sin influencia estatal alguna. “Esta diversidad nos revela los distintos grados de intervención y funcionamiento de las actividades y servicios en función del mercado. Por ello, la clasificación atendiendo a los criterios de propiedad, autonomía de gestión, régimen de financiación y sistemas de tarificación, recuperación de costes y condiciones y condiciones de acceso nos ayudan a perfilar el grado de funcionamiento y nos determinan los procesos de especialización portuaria a la vez que nos subraya las distintas características inherentes a la localización geográfica”²⁰².

Tabla 14. Estructura Organizativa de los Puertos

	PÚBLICA TIPO I	PÚBLICA TIPO II	PÚBLICA TIPO III	PRIVADA TIPO IV
Propiedad	Pública	Pública	Mixta	Privada
Autonomía de Gestión	Muy Limitada	Limitada	Alta	Completa
Responsabilidad de la Gestión Portuaria	Gestionado por el Estado Puerto Instrumental * Puerto Anfitrión **	Puerto Anfitrión ** (Predominante) Puerto Instrumental*	Puerto de Servicios Completos ***	Puerto de Servicios Completos ***
Financiación Pública Externa	Intensa	Importante	Muy Limitada	Inexistente
Prácticas de Recuperación de Costes	No prioritario	Recuperación parcial (predominante)	Total en Servicios Parcial en infraestructuras	Recuperación total de costes
Acceso a la Prestación de Servicios	Licitación Abierta Acuerdo Directo	Acuerdos Directos (Predominante)	Acuerdos Directos	Normalmente procedimiento cerrado
Importancia Relativa por Tráfico	Limitada (8%)	Muy Importante (75%)	Limitada (7%)	Limitada (10%)
Tipos de Organización utilizada por los Estados miembros de la Unión Europea	Dinamarca Grecia Francia Portugal Alemania Italia	Bélgica Dinamarca Finlandia Francia Alemania Grecia Países Bajos Portugal España Suecia Italia	Dinamarca Irlanda Suecia Reino Unido	Reino Unido
* Puerto Instrumental: <i>En el que la Autoridad Portuaria no sólo proporciona la infraestructura básica, sino también algunas instalaciones a los operadores.</i>				
** Puerto Anfitrión: <i>En el que la Autoridad Portuaria coordina el desarrollo del mismo y gestiona únicamente la infraestructura básica.</i>				
*** Puerto de Servicios Completos: <i>Una empresa se encarga de la gestión del puerto. Dicha empresa consiste a menudo en un holding mixto de operadores públicos y privados.</i>				

Fuente: COMISIÓN EUROPEA (2001). Documento de trabajo sobre los regímenes de financiación pública y los sistemas de tarificación del sector portuario de la CEE. 2001. Bruselas Bélgica. 14-02-2001. En González Laxe, Fernando. Economía Marítima y tipologías portuarias. Boletín Económico del Instituto de Investigaciones Económicas. N° 2717. del 21 de enero al 03 de febrero de 2001. Universidad de la Coruña. Pág. 28.

²⁰¹ CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. La política pública de la Unión Europea. Marco Institucional del Sector Portuario. Bruselas, Bélgica. Cap. 2. Pág. 38.

²⁰² GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Economía Marítima y tipologías portuarias. Boletín Económico del Instituto de Ciencias Económicas. N° 2717. del 21 de enero al 03 de febrero de 2002. Universidad de la Coruña. España. Pág. 28.

2.5.2. La evolución y el desarrollo

Debido al creciente empleo de los contenedores en la década de 1960, comenzó un proceso de cambio dramático, el cual, se reflejó más claramente en el Norte de Europa. La naturaleza del capital intensivo de las líneas navieras y su necesidad de utilización al máximo para poder obtener los rangos más adecuados en cuanto a la recuperación de las inversiones realizadas, incrementó la presión sobre los puertos para mejorar sus capacidades productivas y la eficiencia en sus operaciones.²⁰³ Uno de los resultados más palpables de esta condición, fue la necesidad de contar con grandes inversiones dedicadas al mejoramiento de la infraestructura portuaria, así como la adquisición de equipo para el manejo de carga, de manera tal que el modelo portuario europeo se ha venido estructurando con base en las siguientes características:

- a. Implantación de las grandes compañías navieras en un número reducido de puertos europeos.
- b. Impulso de intermodalismo y conexión con las redes europeas del transporte y del ferrocarril.
- c. Redefinición de los puertos en función del tamaño y carga de los barcos que pueden recalar, la reducción de los costes de los servicios, la disminución del tiempo de espera, y facilidades administrativas; la conexión del transporte intermodal y mejoras de las redes de transporte terrestre y del sistema de tarifas específicas y a la carta.
- d. Los acuerdos entre armadores y propietarios de barcos tratan de formalizar nuevas alianzas con el objeto de compartir espacios de los buques para rentabilizar los viajes.

Los puertos en la Unión Europea reflejan su diversidad en términos geográficos, distribución de la población, así como los niveles y tipos de su actividad económica. Una primera caracterización, está dada en función del tráfico de mercancías generado y por el número de contenedores movidos, la cual permite explicar el papel del nuevo sistema portuario europeo. La mayor inserción de la economía europea en los procesos de globalización ha desarrollado una más que intensa red y conexión de los intercambios internacionales. La creciente competencia portuaria ha impulsado la emergencia de ciertas áreas y ha provocado también la existencia de diferencias significativas entre las zonas geográficas europeas²⁰⁴, de manera tal, que se han establecido algunas categorías:

Puertos del Norte, abarcan desde la desembocadura del Río Elba hasta el Sena, buscan la distribución de las mercancías a escala continental y para ello su radio de influencia sobrepasa el territorio en el que se localiza el puerto, cubriendo en consecuencia los mercados de Sur y Este europeo. Por su parte, “los puertos del Sur europeo plantean otra lógica, caracterizada por el aprovechamiento de las ventajas “transit time”, o sea ganar tiempo en la distribución de las mercancías hacia los territorios continentales, evitando el poder de atracción de los mega puertos ubicados en el Norte”.²⁰⁵

En esta zona o región, se concentra de manera preferente la industria y la población, aquí el transporte tanto marítimo como el terrestre tienen una importancia vital ya que por sus puertos circula alrededor del 50% del comercio marítimo de la Unión Europea. Los puertos de esta región están altamente especializados, sobre todo en el manejo de cargas especiales y en transporte por contenedores, lo cual hace posible que exista una gran concentración de áreas fuertemente consolidadas económicamente, las cuales están interconectadas entre sí a través de redes del transporte que refuerzan el papel de “hub” o centro de concentración y distribución, al integrar conexiones, servicios y prestaciones. Dichos puertos ofrecen también, una importante plataforma de funciones portuarias, tales como la distribución, almacenaje y el establecimiento de un gran número de líneas regulares y de tráficos contenerizados, garantizando de esta manera una relación permanente con otros puertos del mundo.

²⁰³ HARALAMBIDES, H.E. *Ports and regional development in Europe: a Historical perspective*. Center of Maritime Economics and Logistics (MEL). Erasmus University Rotterdam. Pág. 2.

²⁰⁴ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Desarrollos de la Europa Portuaria. ICE. *Boletín Económico*. N° 2792. 12 al 25 de enero de 2004. Pág. 48.

²⁰⁵ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Puertos y Transporte Marítimo: ejes de una nueva articulación global. *La voz de Galicia*, Diciembre de 2004. Pág. 143.

Los puertos de esta región han presentado un crecimiento elevado en cuanto al volumen de mercancías que es operado a través de los mismos; sin embargo, como un resultado de la concentración de este tráfico, algunas conexiones terrestres han enfrentado problemas en cuanto a su capacidad y congestión: muchos más cuellos de botella que rompen las cadenas logísticas de distribución. Además, muchos de estos puertos tienen problemas relacionados con la profundidad disponible en los canales de acceso y muelles, así como de la anchura con la que se cuenta en las dársenas, lo cual se constituye como un importante impedimento para que los buques de gran calado puedan acceder a los mismos.

Zona del Arco Atlántico destaca por servir como una plataforma a las industrias pesadas situadas cerca de las ciudades-puerto (refinerías, centrales eléctricas, químicas, etcétera) y a las industrias agrarias (fábricas, cereales, etcétera). Por lo tanto, se está ante la presencia de intercambios de mercancías a granel vinculadas a las actividades industriales y agrarias que desempeñan un papel muy importante en las economías regionales y que requieren fuertes espacios de almacenamiento para dichos intercambios. En los puertos de esta zona la actividad del tráfico marítimo está limitada por la influencia de la economía de la ciudad-puerto y por el potencial de su zona de influencia. “Estos puertos se caracterizan por formar parte de la “periferia europea”, en la medida en que geográficamente están bastante distanciados de los centros económicos. Se encuentran distribuidos desde el Algarve y hasta Escocia (2,500 km. Y 26 regiones y territorios subnacionales)”.²⁰⁶

La fortaleza de esta zona del “Arco Atlántico” se destaca por el gran número de operaciones que son desarrolladas por grandes buques que transportan mercancías a granel, que sirven para proveer a las grandes industrias pesadas situadas cerca de los puertos, tales como refinería, estaciones generadoras de energía y plantas químicas, las cuales conectan a Europa con el resto del mundo. Sirven así mismo, al sector agrícola a través de la importación de alimento para el ganado y exportando granos y cereales. Sin embargo, los puertos situados en estas zonas enfrentan problemas en cuanto a los niveles de tráfico que son movidos a través de ellos. Esta situación limita las oportunidades de expansión, debido principalmente a que los puertos no tienen los mismos mercados y los niveles de población son muy diferentes con relación a otras regiones. “De hecho, en muchos de los casos sus zonas de influencia efectivas, no van más allá de 200 kilómetros de la costa. Otro problema principal es que los puertos están interconectados de una manera inadecuada y no existen corredores de transporte que vayan del Este al Oeste y viceversa”²⁰⁷.

Zona Mediterránea. Esta zona es compleja y diversa ya que en ella se aprecian múltiples contrastes en escalas, niveles de desarrollo, organizativo y de relaciones comerciales. Su tendencia es hacia la especialización en el tráfico de contenedores y en la mejora de la integración de los puertos en la cadena de transportes. Existen enormes diferencias en cuanto a la escala, desarrollo y establecimiento de relaciones comerciales. De manera general, los puertos de la región se han quedado rezagados con relación a sus competidores del Norte en términos de inversión, precios eficiencia en la administración y acceso físico a grandes mercados Europeos. Para poder facilitar el crecimiento, principalmente en el tráfico de contenedores, se han adoptado medidas tales como una rectificación organizacional y operacional de los problemas en las redes de conexión terrestre, “así como el desarrollo de sistemas logísticos y de información portuaria, los cuales sean compatibles con el desarrollo terrestre y que al mismo tiempo, promuevan el short sea shipping, particularmente con la finalidad de incrementar las cadenas económicas con los países que no forman parte de la Unión”.²⁰⁸

²⁰⁶ GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Desarrollos en la Europa Portuaria. *Op. cit.* Pág. 50.

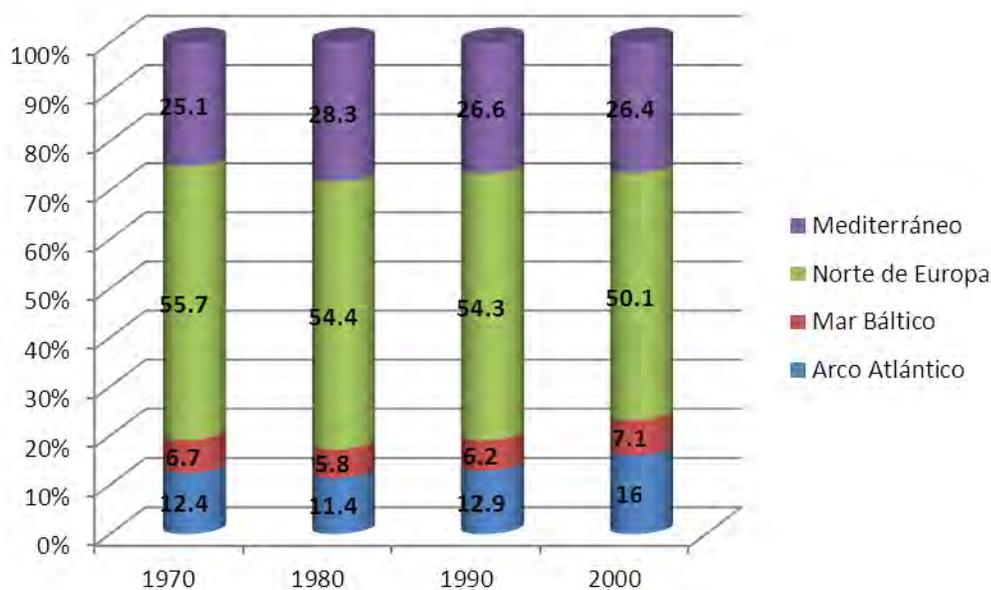
²⁰⁷ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. *Brussels, 10.12.1997. COM(97) 678 final.* Pág. 29.

²⁰⁸ *Ibidem.* COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Op. cit.* Pág. 30

Zona del Báltico presenta una dinámica que representa una apertura para el área, sirviendo como enlace a nuevos intercambios comerciales y permitiendo el desarrollo de nuevos niveles de cooperación portuaria, donde existe una progresiva especialización de los flujos de carga y de los equipamientos portuarios de la zona, los cuales la dotan de una gran potencialidad. Esta región se presenta como una zona de cambio y transición. La apertura de la Europa del Este ha proporcionado nuevas oportunidades para el comercio, ya que el transporte marítimo presenta un potencial bastante considerable para la región debido a que, por su ubicación geográfica, el Báltico ofrece las rutas de transporte más cortas. Así, su sistema portuario está constituido por un gran número de puertos de medianos a pequeños, muchos de los cuales cuentan con una gran especialización.

Para poder alcanzar los objetivos que se han propuesto en esta zona, es necesario establecer relaciones que permitan potenciar el crecimiento del transporte marítimo, integrándolo y relacionándolo de la manera más óptima con otros medios de transporte, y de manera particular en aquellos puertos de tráfico internacional. Para ello, se ha buscado la aplicación de sistemas denominados “EDI” (Electronic Data Interchange).

Gráfica 3
Tráficos Marítimos Europeos, de acuerdo a su área geográfica.
(En porcentajes)



Fuente: GONZÁLEZ Laxe, Fernando. Boletín Económico del ICE N° 2792, Pág. 49

En la gráfica que se presenta, se puede observar la manera en la que se ha distribuido la participación de las diferentes zonas en las que se dividen los puertos europeos, teniendo las siguientes consideraciones:

Los puertos del Norte, pasan de manejar el 55% de la carga hasta llegar al 50%, mientras que las zonas del Báltico y del Arco Atlántico, incrementan sus movimientos. Esta situación se puede explicar debido a que los puertos del norte, de manera tradicional, ya tienen muy bien delimitadas sus áreas de influencia y en el caso del Báltico y del Arco Atlántico, la modernización de puertos tales como Algeciras, Valencia, Génova y Barcelona (entre otros) ha permitido el establecimiento de nuevos hubs, a través de los cuales se distribuyen las mercancías.

ⁱⁱ Las Actas de Navegación inglesas fueron una serie de leyes que, comenzando por la dictada el 9 de octubre de 1651, restringieron el uso de barcos extranjeros en el comercio de Inglaterra (más tarde Gran Bretaña y sus colonias). Surgieron como

consecuencia de la Revolución de 1648, en respuesta al conflicto económico. El resentimiento contra estas leyes motivó las guerras anglo-holandesas y la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.

Adam Smith la llamó quizá la más sabia de todas las regulaciones comerciales de Inglaterra. Fue el primer paso de Inglaterra para convertirse en la potencia naval más importante del mundo. Referencia consultada el 16 de mayo de 2009, 19:19 hrs en [http://es.wikipedia.org/wiki/Actas_de_Navegaci%C3%B3n_\(Inglaterra\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Actas_de_Navegaci%C3%B3n_(Inglaterra))

ⁱⁱⁱ Jean Colbert, ministro de Luis XIV (1643-1715), desarrolló rigurosa y sistemáticamente el mercantilismo, que lleva su nombre. Procuró hacer surgir la economía francesa a través de una severa intervención estatal, traducida en protección y estímulo a las actividades económicas en general y a las industrias en particular. Se elaboraron reglamentos de control de calidad en la industria de artículos de lujo; se crearon manufacturas reales y se abolieron los impuestos aduaneros internos. A la vez, se dictaban normas que protegían la construcción naval, las concesiones a compañías de comercio nacionales, la mantención de aranceles altos a las importaciones y la intensificación de la colonización, tanto en África (Senegal) como en América (Luisiana, Canadá, Guayana, Santo Domingo). Referencia consultada el 16 de mayo de 2009, a las 19:26 hrs., en <http://209.85.173.132/search?q=cache:YdhBhOQjsYcJ:cmadariag.googlepages.com/09ABSOLUTISMOMERCANTILISMOARTESCIENCIASOCIEDADENLOSSIGLOSXVIXVIIIXVIII.doc+jean+colbert+navegacion&cd=31&hl=es&ct=clnk&gl=mx>

^{iv} Definición del concepto de Registro de un Estado Miembro. Se entenderá por “Registro de un Estado Miembro”, un registro sujeto a la Legislación de un Estado miembro que se aplique en sus territorios que formen parte de la Comunidad.

1. Todos los primeros registros de los Estados miembros serán registro de un Estado miembro.
2. Constituyen asimismo registros de un Estado miembro, los siguientes registros, situados en los Estados miembros y sujetos a su legislación.
 - Registro Internacional Danés (DIS)
 - Registro Internacional Alemán (ISR)
 - Registro Internacional Italiano
 - Registro Internacional de Madeira (MAR)
 - Registro Internacional de Islas Canarias
3. Los demás registros no se consideran registros de un Estado miembro, aunque constituyan en la práctica la primera alternativa para los armadores establecidos en dicho Estado miembro. En efecto, estos Registros se sitúan en territorios en los que el Tratado no se aplica, ya sea parcial o totalmente, y están sujetos a la legislación de dichos territorios. Por consiguiente, no se considerarán registros de un Estado miembro, los registros siguientes:
 - El registro de las Islas Kerguelen (el Tratado no se aplica en este territorio)
 - El registro de las Antillas neerlandesas (se trata de un territorio asociado; sólo se aplica en la parte IV del Tratado; dispone de su propio régimen fiscal)
 - Los registros de:
 - La Isla de Man (sólo algunas partes del Tratado se aplican en esta Isla -véase la letra C del apartado 5 del artículo 227 del Tratado-. La legislación fiscal es competencia exclusiva del Parlamento de la Isla de Man.
 - Bermudas e Islas Caimán (estas islas se incluyen en los territorios asociados a la Comunidad; sólo se aplica en ellas la parte IV del Tratado; disponen de autonomía fiscal.
4. En el caso de Gibraltar, el tratado es plenamente aplicable y el registro de Gibraltar, a los efectos de las presentes directrices se considera un registro de un Estado miembro.

^v Un “palet” es un almacén de madera, plástico u otro material empleado en el movimiento de carga ya que facilita el levantamiento y manejo con grúas o montacargas; este almacén permite el agrupamiento de la mercancía sobre el mismo, constituyendo una unidad de carga.

^{vi} Este foro sirvió para poner de relieve la ineficiencia de los puertos comunitarios y la necesidad de mejorar la calidad de los servicios prestados en ellos.

^{vii} También cabe la posibilidad de que la financiación de las inversiones recaiga en el gobierno regional, o incluso en el nacional. En este modelo, al considerar que las instalaciones portuarias son bienes públicos, la inversión en diques exteriores, esclusas y dragado de canales de acceso se hace a fondo perdido, mientras que los costes variables de explotación y manipulación de la carga se pretenden cubrir con el cobro de tarifas vinculadas a su uso.

3. El Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping en la Unión Europea.

En el capítulo anterior se señaló la importancia que tiene el cabotaje marítimo al interior de los países que conforman la Unión Europea, a través del cual se han aprovechado los puertos con los que cada país cuenta, para resolver sus necesidades económicas y comerciales. Sin embargo, el cabotaje implica la limitante de que el mismo debe ser llevado a cabo entre puertos de un mismo país; así, al paso del tiempo y con los objetivos que persigue el Tratado de Roma, entre los cuales se destaca la integración comercial y la cohesión social, surgió la necesidad de establecer un tipo de tráfico intra-europeo, que hiciera posible que los buques y mercancías que pertenecieran a alguno de los miembros, tuviera el mismo tratamiento que recibiría por su propio país.

En el Libro Blanco denominado “El desarrollo futuro en la Política Común de Transportes” en diciembre de 1992, la Comisión estableció las prioridades a futuro basadas en la reconciliación de la demanda y su movilidad junto con los requerimientos ambientales, de acuerdo con el principio de “movilidad sustentable”.²⁰⁹ Señalaba también, que derivado de un análisis que se llevó a cabo para conocer las distancias que se tenían que recorrer para realizar el traslado de mercancías, se había llegado a la conclusión de que “para el año de 1989, el 66% del total de los bienes son movidos en aproximadamente 50 km., el 20% recorre distancias de entre 50 y 150 km., y el restante 14% distancias mucho más largas”.²¹⁰

En el Art. 82 del referido instrumento se estableció que el sector marítimo había desempeñado un rol muy importante en el movimiento de bienes entre los estados miembro; sin embargo, el mismo había estado limitado debido a factores geográficos, así como al necesario empleo de otros medios de transporte que le complementarían. Por primera vez en la Política Común, se habla de un “short sea transport” o transporte de corta distancia, el cual debía aprovechar los movimientos de cabotaje que se tenían al interior de los diferentes países y regiones, con la finalidad de emplear diversos modos de transporte que eficientaran los trayectos y tiempos de recorrido. Se identificaron también, las posibles limitantes a las que se tendría que enfrentar, entre las que se destacaron: costos por el manejo de cargas y por cambio de un modo a otro, retrasos en la operación y la existencia de una compleja documentación que permitiera el ingreso y salida tanto de las mercancías como de las embarcaciones.

Posteriormente, en su comunicado de 1995, la Comisión proponía que: “para los efectos de la presente comunicación se entenderá por navegación marítima de corta distancia, el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puntos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países europeos no ribereños de los mares cerrados que rodean Europa”.²¹¹

La mejor traducción al español de la expresión inglesa “*Short Sea Shipping (SSS)*” sería sin duda *navegación de cabotaje*. Sin embargo, en la terminología comunitaria se prefiere reservar el significado más jurídico que técnico de “*transporte marítimo en el interior de un mismo Estado*”. Por ello, el Short Sea Shipping se traduce normalmente al español como “Transporte Marítimo de Corta Distancia” (TMCD). “Cuando se habla de Short Sea Shipping en Europa, siempre se hace referencia a un transporte marítimo integrado en una cadena logística puerta a puerta, multimodal y como alternativa al transporte

²⁰⁹ COMMISSION IF THE EUROPEAN COMMUNITIES. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of Regions. “The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges. Bruselas, Bélgica. COM(95) 317 final 05 de Julio de 1995. Pág. A-3. Traducción Libre de la Autora.

²¹⁰ OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. The future development of the common transport policy: a global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. Communication from the Commission. Document Drawn up on the basis of COM (92) 494 final. December 2, 1992. Bruselas, Bélgica. Pág. 8.

²¹¹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones “el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible- Segundo Informe Bienal de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999- 1999/2164 (COS), Diario Oficial de las Comunidades Europeas. 7 de julio de 2000. Pág. 1.

terrestre puro (fundamentalmente por carretera)”.²¹² De esa manera, para los efectos de este trabajo, se tomará esta definición como base, destacando que a lo largo del presente Capítulo se emplearán las abreviaturas “TMCD” o “SSS” de manera indistinta.

Otra de las acepciones señala que el Transporte Marítimo de Corta Distancia (“Short Sea Shipping” en inglés) fue definido por la Comisión Europea en su comunicado acerca del “Desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa”, COM (1999) 317 como “*el transporte por mar de mercancías y pasajeros situados entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa*”.²¹³

El Transporte Marítimo de Corta Distancia engloba todos aquellos tráficos marítimos que no impliquen travesías interoceánicas. Éstos “comprenden fundamentalmente la navegación costera y las comunicaciones por barco de los territorios insulares, incluyendo en el caso de la Unión Europea (UE) tanto el transporte marítimo dentro de un Estado miembro, o tráfico de cabotaje, como el transporte marítimo entre Estados miembros en el seno del mercado interior europeo, por la mar o a través de las vías fluviales navegables. El tráfico marítimo en cualquier Estado de la Unión y otros Estados como Noruega, Islandia (o los países pertenecientes al Área de Libre Comercio Europea o EFTA) u otros situados en las riberas del Mar Negro, Báltico o Mediterráneo, se halla también definido por la Unión Europea como transporte marítimo de corta distancia, dada su similitud con los anteriores tráficos citados”.²¹⁴

En particular, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa se extiende también al transporte marítimo internacional entre puertos de los Estados Miembros de la Unión Europea y de otros Estados situados en el Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Báltico. Si bien es cierto, el transporte marítimo ofrece grandes ventajas, especialmente para el interés general y a mediano y largo plazo, para el usuario concreto del transporte, a corto plazo, las situaciones se convierten en contrarias ya que el transporte por carretera suele ser más barato, más rápido, más fácil de contratar y más flexible. Sin embargo, el Transporte Marítimo de Corta Distancia se basa en la complementariedad entre el modo de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres y no necesariamente en la sustitución de los mismos. Su desarrollo implicaría el favorecer los distintos modos de transporte a través de la interconexión e interoperabilidad de las redes de transporte marítimas y terrestres.

En resultado, el Transporte Marítimo de Corta Distancia se basa también en la competencia entre las cadenas marítimo- terrestres y las exclusivamente terrestres, vistas en su conjunto, es decir, vistas desde su origen hasta su destino final. Su desarrollo implica favorecer el desarrollo de una oferta adecuada para las primeras, de forma que puedan competir razonablemente con las segundas, siempre que se den las condiciones físicas y de mercado.²¹⁵

Salvo en casos excepcionales, ni el modo marítimo ni el ferroviario por sí solos, pueden ofrecer un servicio puerta a puerta, por lo que para la distribución final, el transporte por carretera es insustituible. Por lo tanto, el SSS sólo puede ser una solución para ciertos tramos de transporte, siendo necesario complementarlo con tramos de transporte terrestre (carretera o ferrocarril); en consecuencia, el SSS es en realidad, parte de un transporte multimodal.²¹⁶ Esta situación se puede apreciar de manera más clara en el esquema que se presenta a continuación:

²¹² DIRECCIÓN DE MARINA CIVIL, Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. *Madrid, España. Pág. 32.*

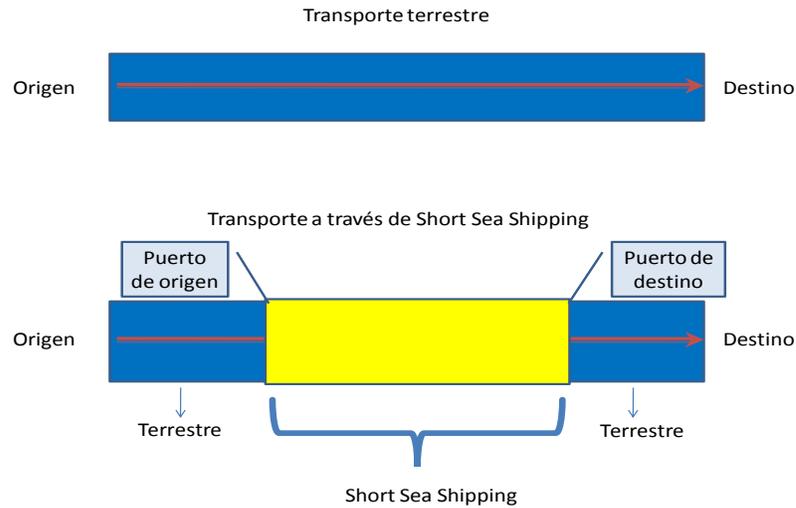
²¹³ MINISTERIO DE FOMENTO. Informe sobre el cabotaje comunitario o transporte marítimo de corta distancia. Documento para el Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea a Celebrar en Gijón en Mayo- Junio 2000. Propuestas de contenido. *Madrid, España. 2000. Pág. 4.*

²¹⁴ ARTAL Tul, Andrés. Comercio exterior en la Unión Europea y Política Común de Transporte, el Transporte Marítimo de Corta Distancia y la Intermodalidad. *Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena. Pág. 4.*

²¹⁵ MINISTERIO DE FOMENTO. *Op. cit. Pág. 5*

²¹⁶ DIRECCIÓN DE MARINA CIVIL *Op. cit. Pág 34*

Ilustración 13.
Cadena de Transporte Marítimo & Cadena de Transporte incluyendo Short Sea Shipping



Fuente: Foschi, Alga. "Politiques Communautaires de soutien au short sea shipping (SSS). Discussion Papers. Conalla di e- papers del Dipartiment di Scienze Economiche- Università di Pisa. Pisa Italia. 2004. Pág. 6,

En la ilustración, se puede apreciar la manera en la que se complementa el transporte marítimo con el terrestre, para poder ofrecer servicios puerta a puerta, ya que por sí mismo, únicamente podría ofrecer el servicio puerto a puerto, con lo que se estaría cortando la cadena de suministro y por consiguiente se originarían problemas para los usuarios de los servicios en sus operaciones comerciales.

La demanda de servicios de transporte es una consecuencia del crecimiento económico general, que se ha presentado en la Unión Europea, todo ello derivado de un mercado internacional en el que realizan sus operaciones comerciales todos los Estados Miembros. El transporte marítimo de corta distancia o "Short sea shipping" tiene el potencial de contribuir a reducir las congestiones de vías derivadas del transporte terrestre. De esta manera, el Transporte Marítimo de Corta Distancia integraría principalmente los siguientes tipos de tráficos marítimos²¹⁷:

- Los tráficos de transbordo por rodadura (Ro-Ro o "Roll on-Roll Off"), muy adecuados para el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia al garantizar un alto nivel de eficiencia en la prestación de servicios portuarios y minimizar con ello los costes y tiempos de tránsito de la mercancía a su paso por los puertos.
- Los tráficos servidos por operativas portuarias tradicionales (Lo-Lo o "Lift on-Lift Off"), especialmente contenedores igualmente muy apropiados al transporte o cabotaje intermodal, aunque precisan de operativa y equipamiento más específicas para realizar un cambio de modo eficaz.
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia está enfocado a la mercancía general y también está abierto al tráfico de graneles sólidos y líquidos con suficiente masa crítica y regularidad, incluyendo los "neogranes" (papel, madera tratada, productos de acero y siderúrgicos, autos, etc.) y los graneles líquidos de productos petrolíferos y químicos en paquetes ("parcel trade").
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia abarca de manera incipiente, al tráfico marítimo de mercancías peligrosas, sujeto a importantes restricciones cuando se pretende cubrir largas distancias. El alto grado de maduración de sectores como el químico puede obligar a incrementar y reenfozar los sistemas de transportes de productos químicos hacia cadenas marítimo-terrestres.

²¹⁷ MINISTERIO DE FOMENTO. *Op. cit.* Pág. 6

El transporte marítimo de corta distancia posee varias ventajas comparado con el transporte terrestre. Europa es una gran península penetrada por varios mares interiores, ríos y canales, por lo que su particular geografía la convierte en un espacio idóneo para el desarrollo del transporte por vías acuáticas, contando con un litoral de 67,000 Km. “Los centros industriales y comerciales no se encuentran alejados, por regla general más de 400 km. de un puerto y aproximadamente entre un 60% y un 70% de estos centros industriales poseen fácil acceso a las zonas costeras, localizándose a no más de 150 ó 200 Km. de éstas. Europa posee además, una red de vías navegables interiores de 25,000 km., de las cuales 12,000 km., se hallan incluidas dentro de las denominadas redes transeuropeas de transporte”²¹⁸.

Algunas ventajas comparativas con respecto del transporte terrestre (y de manera particular, con relación al transporte por carretera), son las siguientes:

- ✓ La menor saturación de las infraestructuras marítimas y menor coste de las mismas, con respecto a la congestión del tráfico por carretera así como algunos “cuellos de botella” (como los Alpes o Los Pirineos) y los costes de las necesarias ampliaciones de las infraestructuras que pudieran ser enormes. Estos problemas podrían ser considerablemente aliviados si se produjera un cambio en el modo de transportar las mercancías, del transporte terrestre al marítimo.

El ámbito marítimo hace que no exista restricción de capacidad infraestructural al flujo de mercancías y pasajeros encuadrados en el concepto de Transporte Marítimo, a excepción de la que pueda existir en los puertos. Por el contrario, las infraestructuras de carretera y el ferrocarril, además de costosas, cuentan con una capacidad que puede limitar el flujo del transporte, sobre todo en aquellos puntos críticos de concentración de cargas y viajeros, y en particular, en entornos urbano-metropolitanos.²¹⁹

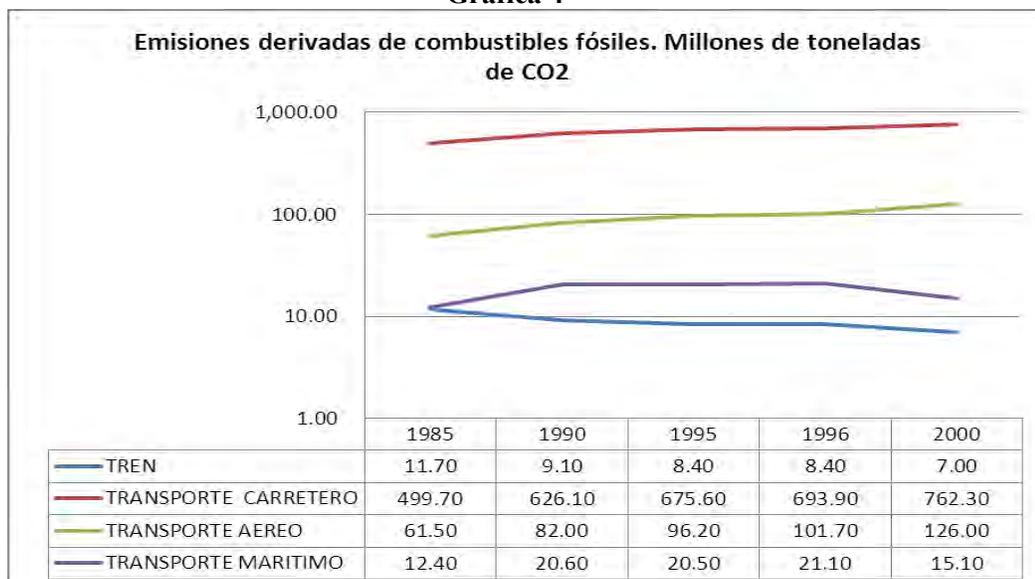
- ✓ El menor consumo energético y consecuentemente menor emisión de dióxido de carbono (CO₂) y otros contaminantes a la atmósfera, debido a que la eficacia energética del transporte marítimo (consumo de combustible/tm x km) es la más alta de todos los medios de transporte. Por ello “un trasvase modal hacia el transporte marítimo de corta distancia podría constituir un importante elemento de la estrategia comunitaria para cumplir las obligaciones derivadas del Protocolo de Kyoto²²⁰ al Convenio Marco de la ONU sobre cambio climático de 1992”^{viii}. Esta condición de transporte menos contaminante, se puede observar en la grafica que sigue, destacando la situación en la que se encuentra el transporte marítimo, con relación a los diferentes modos de transporte, en cuanto a la emisión de CO₂.

²¹⁸ ARTAL Tul, Andrés. *Comercio Exterior en la unión Europea y Política Común de Transporte: El transporte marítimo de corta distancia....* Pág. 7.

²¹⁹ MINISTERIO DE FOMENTO. *Informe sobre cabotaje comunitario o transporte marítimo de corta distancia. Documento para el Consejo Informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea. Gijón. España. Mayo-Junio. 2002. Pág. 13.*

²²⁰ DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Decisión 94/69/CE, Protocolo de Kyoto sobre Cambio Climático. 15 de diciembre de 1993.*

Gráfica 4



Fuente. Elaboración de la Autora con base en información obtenida en Eurostat, European Union Energy & Transport in Figures, 2002 Y 2003. European Commission. Directorate General for Energy and Transport. Bruselas, Bélgica

Se puede señalar también que el transporte marítimo es el esquema más amigable con el medio ambiente, en términos de niveles de contaminación. Por ejemplo, para el año de 1993, en cuanto a emisiones del CO₂ (en gramos por tonelada-kilómetro), 30 corresponden al transporte por mar, mientras que al ferroviario, corresponden 41, al carretero 207 y al aéreo 1,206. Esta referencia puede apreciarse de claramente en la siguiente tabla:

Tabla 15. Emisiones Totales Específicas (gramos/tonelada-km)

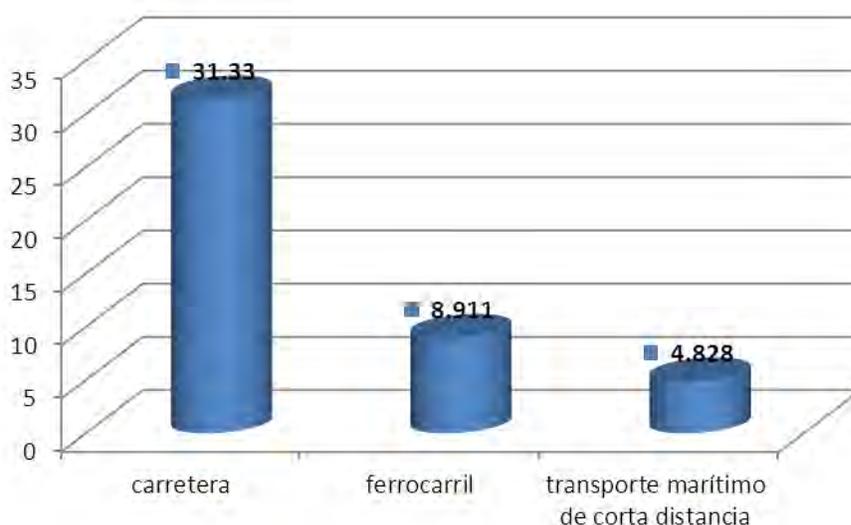
CONTAMINANTE	TREN	TRANSPORTE POR AGUA	CARRETERA	TUBERÍAS	AIRE
CO ₂ (Dióxido de Carbono)	41	30	207	10	1,206
CH ₄ (Metano)	0.06	0.04	0.3	0.02	2
VOC ₁ (Compuestos orgánicos volátiles)	0.08	0.1	1.1	0.02	3
NO _X (Óxidos de nitrógeno)	0.2	0.4	3.6	0.02	5.5
SO ₂ (Bióxido de azufre)	0.05	0.12	2.4	0	1.4

Fuente: WHITELEG, JOHN. *Transport for a sustainable future: the case of Europe*. 1993. En Commission of the European Communities. COM(95) 317 final. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of Regions. "The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges. Bruselas, Bélgica. 05 de Julio de 1995. Pág. A-5. Traducción Libre de la Autora.

De igual manera, la eficiencia energética del transporte marítimo es muy superior a la de otros modos de transporte. "En términos de rendimiento, el transporte marítimo consume 4.8 gramos por tonelada kilómetro, es decir, unas 7 veces menos que el transporte por carretera, cuyo consumo es de 31.1 gramos/tonelada-kilómetro".²²¹

²²¹ MINISTERIO DE FOMENTO. *Op. cit.* Pág. 14.

Gráfica 5
Media de consumos de combustibles.
En gramos/tonelada-kilómetro



Fuente: DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. “El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible”. Segundo Informe Bienal de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999-1999/2164 (COS), 7 de julio de 2000. Pág. 26.

- ✓ La mayor seguridad. Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, un 96 por 100 de las víctimas de accidentes de transporte se produce en accidentes de carretera. La tasa de muertos en el transporte marítimo, (incluyendo la tripulación) es de 1.4 muertos por cada 100 millones de pasajeros-km; 40 en el ferrocarril y 100 en la carretera. A nivel mundial, la media de muertes por accidentes de transporte marítimo es de 700/año, mientras que sólo en le UE mueren en la carretera más de 42,000 personas al año.

Por lo que corresponde a los beneficios en materia de seguridad, se puede señalar que a pesar de la imagen negativa producida por ciertos accidentes marítimos en aguas de la Unión Europea, los índices de siniestralidad del transporte marítimo, y particularmente los del transporte marítimo de corta distancia, son comparativamente muy inferiores a los de otros modos. “Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte durante el período 1990-1996, el número medio anual de fallecidos en accidentes en el transporte marítimo fue de 140, frente a las 40,000 personas al año en el transporte por carretera (96% de las víctimas mortales de todos los accidentes de transportes). No obstante, en igual periodo para el transporte por ferrocarril, el número medio de víctimas mortales fue de 114”.²²²

- ✓ La mejora de las comunicaciones entre los Estados miembros, y en especial con las regiones periféricas de la UE, reforzando así la cohesión de la Comunidad. Es evidente que en las zonas distantes, con carencias en infraestructuras terrestres, el desarrollo de éstas no sólo resulta muy costoso, sino que también es lento, mientras que el establecimiento de una línea marítima puede darse de manera casi inmediata.
- ✓ La garantía del tiempo de viaje estipulado. El transporte marítimo de corta distancia no está tan expuesto como el terrestre a problemas que se producen en las infraestructuras (accidentes, reparaciones, ampliaciones, etc.) por lo que su fiabilidad es mucho mayor. A diferencia del

²²² MINISTERIO DE FOMENTO. Op. cit. Pág. 13

transporte marítimo de larga distancia, el short sea shipping representa recorridos cortos, por lo que se produce la ventaja de la regularidad, en cuanto a cumplir con los tiempos de llegada a puerto.

- ✓ El mayor grado de internalización de los costes externos en el caso del transporte marítimo. Esta ventaja, aunque más difícil de cuantificar resulta de gran importancia, ya que existen ciertos costes derivados de la actividad del transporten que con frecuencia no se trasladan totalmente a los usuarios. Los principales costos externos en el caso del transporte son, por orden de importancia:
 - a. Los vinculados a la saturación de las infraestructuras (retrasos, consumo adicional, etc.)
 - b. Accidentes.
 - c. Contaminación medioambiental.

Así mismo, el short sea shipping presenta diversos obstáculos, entre los cuales se destacan:

- ✓ Los Estructurales: ni el modo marítimo ni el ferrocarril por si solos, pueden ofrecer servicios de transporte puerta a puerta, salvo situaciones especiales, por lo que se requiere una complementariedad con el transporte carretero, debido a que la carretera es finalmente, el modo irremplazable para la entrega final de la mercancía.
- ✓ Los Administrativos: el procedimiento aduanero tiende a ser más rígido y complejo para el transporte marítimo que para el transporte terrestre ya que las mercancías que son movidas a través de transporte terrestre conservan su estatuto comunitario siempre que no transiten por algún estado no miembro, mientras que en el caso del Short Sea Shipping, las mercancías al ser movilizadas por mar, pierden su estatuto comunitario, lo que provoca estrictos controles documentarios y físicos en puerto de destino.
- ✓ La Flexibilidad: El transporte por carretera presenta ventajas tales como velocidad, flexibilidad, vialidad y bajo coste, fortaleciendo así el mercado interior de la Unión Europea, favoreciendo de esta manera su infraestructura viaria y la entrega de las mercancías puede ser llevada a cabo puerta a puerta, mientras que en el caso del transporte marítimo, este necesita forzosamente, de algún otro medio que complemente la operación.
- ✓ No existe sistematización de los movimientos que se llevan a cabo a través del mismo. Esto significa que no hay horarios regulares y por consiguiente, no existe una planeación de los días y horarios de entrada y salida de los buques, dado que los mismos responden a las necesidades mismas de la producción y compra-venta de mercancías, lo cual pudiera traducirse en una incorrecta operación dentro del puerto en el que se realizará su atención.

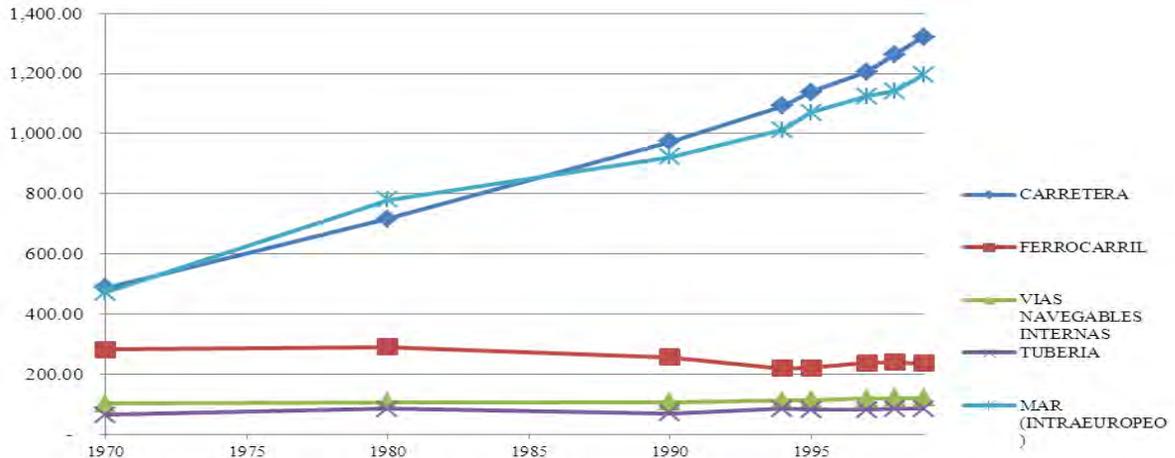
3.1. La evolución y el desarrollo en la década de 1990.

Como se mencionó, la Unión Europea tiene una configuración geográfica muy favorable, en la cual, el papel del transporte por agua juega un papel determinante. “Su línea costera (incluyendo los Estados miembros) tiene más de 67,000 km, de largo. Muchos centros industriales y comerciales están situados a menos de 400 km. de un puerto; aproximadamente el 60 ó el 70% de todos los centros industriales europeos se encuentran localizados entre 150 ó 200 km., de las costas y los buques multipropósitos pueden penetrar a la red europea de ríos y canales. Europa se beneficia de contar con una red de alrededor de 25,000 km., de vías navegables, de las cuales 12,000 se encuentran insertas dentro de las Redes Transeuropeas de Transporte. Esto permite conexiones directas con canales y ríos que penetran de manera directa con otros puertos Europeos, países Escandinavos y del Centro y del Este de Europa”.²²³

²²³ COMMISSION IF THE EUROPEAN COMMUNITIES. COM(95) 317 final. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of Regions. “The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges. Bruselas, Bélgica. 05 de Julio de 1995. Anexo 1. Pág. 4. Anexo-. Traducción Libre de la Autora.

El transporte marítimo de corta distancia aumentó considerablemente en la década de 1990, teniendo un ritmo de crecimiento casi igual que el transporte carretero. Aumentó casi un 17% en 1999 con relación a los volúmenes movilizados en 1990. Sin embargo, el transporte por carretera, se movió con tasas de crecimiento de alrededor del 26%.

Gráfica 6
Bienes transportados en la Unión Europea EU- 15 (1000 millones de toneladas /km)



Fuente: DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones “*el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible*”. Segundo Informe Bienal de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999- 1999/2164 (COS), 7 de julio de 2000. Pág. 5.

El transporte por carretera tiene un mercado con el cual el transporte marítimo de corta distancia no puede competir, ya que por sus propias características, resulta prácticamente imposible llegar a lugares remotos o que están en medio de las montañas o alejados de algún puerto o centro de distribución; sin embargo, en distancias más largas es más competitivo, por lo que se emplea de manera preponderante para movilizar mercancías de un país a otro y no tanto para realizar tráficó internos.

Gráfica 7
Distancia Media de transporte por tonelada



Fuente: COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones “*el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible*”. Segundo Informe Bienal de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999- 1999/2164 (COS), Diario Oficial de las Comunidades Europeas 7 de julio de 2000. Pág.7.

Como se mencionó en párrafos anteriores, el Transporte Marítimo de Corta Distancia, tiene una importancia trascendental al interior de la Unión Europea. Como se puede observar en la tabla siguiente, el Transporte Intraeuropeo, representaba para el año 1970 alrededor del 80% y para 1999 se llegó hasta casi el 88% del total de su movimiento comercial realizado por mar.

Tabla 16. Transporte de cabotaje marítimo en los Estados miembro de la UE

TRANSPORTE MARÍTIMO 1000 T/KM					
	EU-15 Internacional (Intraeuropeo)	%	Doméstico	%	Total
1970	374.9	79.39	97.3	20.61	472.2
1980	632.8	81.00	148.4	19.00	781.2
1990	770	83.40	153.3	16.60	923.3
1991	800	83.78	154.9	16.22	954.9
1992	826.2	84.83	147.8	15.17	974
1993	810.4	85.26	140.1	14.74	950.5
1994	869.8	85.74	144.7	14.26	1014.5
1995	916.5	85.63	153.8	14.37	1070.3
1996	914	85.21	158.6	14.79	1072.6
1997	1124	87.82	155.9	12.18	1279.9
1998	1142	87.42	164.3	12.58	1306.3
1999	1197	87.89	164.9	12.11	1361.9
2000	1270	87.74	177.5	12.26	1447.5

Fuente: Elaboración de la autora con base en datos obtenidos en: EUROPEAN UNION *Energy & Transport in Figures, 2002 y 2003*. European Commission. Directorate General for Energy and Transport. Bruselas, Bélgica.

En el año de 1992, la Comisión Europea lanzó el comunicado denominado “Nuevos retos para las industrias Marítimas” (COM (91) 335), el cual tuvo como resultado la creación del Foro de las Industrias Marítimas (“Maritime Industries Forum” MIF). En este Foro se encuentran integradas en el ámbito europeo, navieros, puertos y astilleros, entre otros y, a partir de su creación se emitió la recomendación de “promover al transporte marítimo de corta distancia y multimodal, incluyendo:

1. Los problemas que dificultan el uso del transporte marítimo como alternativa al terrestre.
2. Los problemas relativos al desarrollo de servicios más rápidos.

El 11 de marzo de 1996, el Consejo emitió la “Resolución (96/C 99/01)”²²⁴ a través de la cual se establecieron diversas consideraciones para el Short Sea Shipping, entre las que destacan las siguientes:

- La capacidad y disponibilidad de espacio en este tipo de transporte.
- El potencial para contribuir al desarrollo de las regiones periféricas de la Unión Europea.
- La posibilidad de extender las rutas de este tipo de transporte con costos muy bajos de inversión.

Para el desarrollo del Short sea shipping, se establecieron ocho importantes corredores comerciales en la Unión Europea, tres de los cuales van más allá de sus fronteras externas, mismos que a continuación se señalan:

- España-Reino Unido.
- Portugal-Reino Unido.
- España/Portugal-Alemania.
- Italia/Grecia-Reino Unido/Irlanda.
- Italia-Países del Danubio.
- Benelux/Alemania-Países Nórdicos.

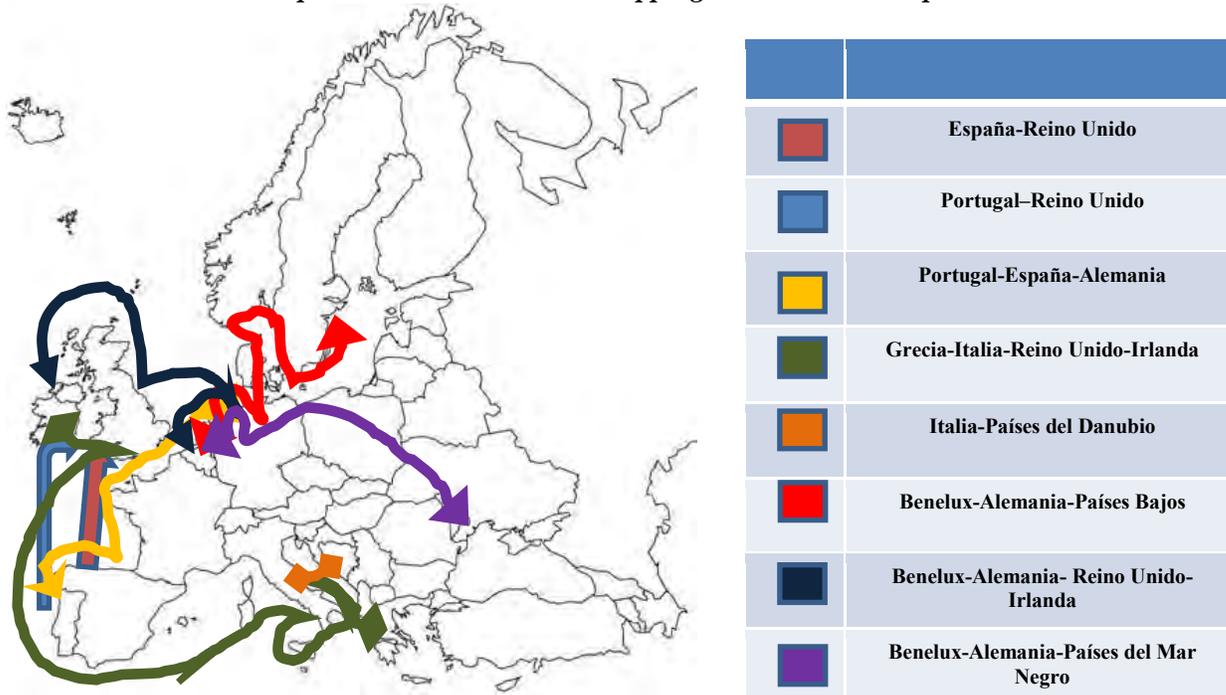
²²⁴ COUNCIL OF EUROPEAN UNION. Official Journal C099, 02/04/1996. P.001- 002

- Benelux/Alemania-Reino Unido/Irlanda.
- Benelux/Alemania-Área del Mar Negro.

Las operaciones del short sea shipping comenzaron a través de la zona del Mar del Norte para conectar a los países que no colindan, y posteriormente sus rutas se han ido expandiendo hasta alcanzar costos que son una alternativa competitiva para la transportación terrestre. Así, se ha logrado implementar servicios eficientes entre Suecia y Alemania, entre los puertos de Hamburgo y Rotterdam, y entre la costa sudeste de Inglaterra y el puerto interior de Duisburg, Alemania.

Estas rutas se muestran de manera más gráfica en la Ilustración que se presenta a continuación, en donde se pueden apreciar las rutas de Short Sea Shipping y los puntos que estarían entrelazando.

Ilustración 14
Principales rutas de Short Sea Shipping en la Unión Europea



Fuente: Elaboración de la Autora

El transporte marítimo de corta distancia cuenta con un régimen aduanero especial, el cual tiene como objeto simplificar los servicios regulares que transportan principalmente mercancías comunitarias (es decir, despachadas a libre práctica en la Comunidad), entre dos o más puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad. Esta situación se originó debido a que de manera normal, las mercancías pierden su condición de “comunitarias” cuando la embarcación en la que están siendo transportadas se mueve de un puerto a otro, pero a través de este régimen especial dichas mercancías continúan teniendo su carácter de “comunitarias”.^{ix}

El principio básico, es que “las mercancías transportadas por vía marítima se consideran no comunitarias y, por tanto, son sujetas a control aduanero. Si son comunitarias, se debe presentar en la aduana una prueba de esta categoría, de manera tal que las mercancías puedan circular libremente con arreglo a las normas del mercado único”.²²⁵

²²⁵ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, El Consejo, El Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una*

A través del denominado “servicio marítimo regular autorizado” las autoridades aduanales consideran que las mercancías transportadas por esos servicios no abandonan el territorio aduanero de la Comunidad y no es necesario demostrar el estatuto comunitario de las mercancías. “Estos servicios son una especie de puente entre varios puntos del territorio aduanero de la Comunidad sin controles aduaneros al entrar o al salir del puente. No obstante, las mercancías no comunitarias transportadas por esos servicios deben acogerse al procedimiento de tránsito aduanero”.^{226 x}

Dicha categoría puede ser concedida a los barcos que hacen escala exclusivamente en puertos de la Comunidad. En este caso, las mercancías que están a bordo se consideran comunitarias y, al ser desembarcadas, pueden circular libremente, como si atravesaran una frontera interna de la CE. “A las mercancías no comunitarias transportadas en un servicio de este tipo, se les aplican las normas del régimen de tránsito comunitario, es decir, deben disponer de una declaración T1 y se debe presentar una garantía de pago de los derechos de aduanas”.²²⁷

Por lo que corresponde a los puertos, estos deben ofrecer a todos los usuarios, los mismos servicios y en algunos se han desarrollado sistemas particulares que responden a las necesidades del transporte marítimo de corta distancia, como lo es el establecimiento de terminales independientes en donde se pueda atender tanto a las embarcaciones que arriban en este tipo de tráfico, como a las mercancías que en ellas se transportan. Además, al ser consideradas como las conexiones para realizar los enlaces intermodales, es necesario que tengan las capacidades suficientes para llevar a cabo las conexiones con el transporte ferroviario y terrestre, bajo las mejores condiciones.

Es muy importante mencionar que las rutas del Short Sea Shipping que se observaron con anterioridad, se encuentran íntimamente relacionadas con el desarrollo que tuvieron los puertos europeos a partir de la década de 1990, tal como se pudo apreciar en el Capítulo 2 de este trabajo. Por lo que a continuación se presenta un listado de los principales puertos europeos, los cuales se encuentran vinculados con los flujos comerciales exteriores e intra europeos.

alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. *Segundo informe bienal de aplicación. Bruselas, 29.06.1999.COM (1999) 317 final. Pág. 4.*

²²⁶ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Documento de trabajo de la Comisión, Regímenes aduaneros simplificados aplicables al transporte marítimo de corta distancia: “servicio marítimo regular autorizado”. Bruselas, 17.3.2004. SE (2004) 333. Pág. 4.

²²⁷ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, El Consejo, El Comité Económico y Social u el Comité de las Regiones. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. *Segundo informe bienal de aplicación. Bruselas, 29.06.1999.COM (1999) 317 final. Pág. 4.*

Tabla 17. Principales puertos Europeos 1970- 1999.

Puerto, País	Millones de toneladas cargadas/descargadas			
	1970	1980	1990	1999
Rotterdam, NL	226	276	288	320
Antwerp, B	78	82	102	130.5
Hamburg, D	47	63	61	85.9
Marseille, F	74	103	90	94.1
Le Havre, F	58	77	54	67.5
Amsterdam, NL	21	34	47	64.1
Grimsby & Imm., UK	n.a	n.a	59.7	50
London, UK	64	48	58	47.9
Genoa, I	53	51	44	50.8
Tees & Hartlep., UK	23	38	40	51.5
Trieste, I	27	38	34	47.6
Algeciras, E	8	22	25	44
Bremen/B' haven, D	23	25	28	44.8
Dunkirk, F	25	41	37	45.3
Forth Ports UK	25	29	25.4	41.1
Wilhelmshaven UK	22	32	16	43.4
Southampton, UK	28	25	29	34.8
Milford Haven, UK	41	39	32	33.8
Gothemburg, S	20	22	26	33.1
St. Nazaire, F	n.a.	n.a.	24.9	36.6
Calais, F	n.a.	n.a.	n.a.	31.9
Zeebrugge, B	8	12	30	35.5
Barcelona, E	n.a.	n.a.	18	29.8
Felixtowe, UK	n.a	n.a	16.1	31.6
Liverpool, UK	31	13	23	30.6
Valencia, E	n.a.	n.a.	n.a.	25.2
Tarragona, E	4.4	19.8	24.2	27.3
Bilbao, E	11	21	25	27.5
Dublin, IRL	7	7	8	21
Pireas, EL	n.a.	n.a.	9.9	15.6
Leixoes, P	n.a.	n.a.	12.1	13.5
Copenhagen, DK	6	7	9	14.9
Lisbon, P	9	14	14	11.6
Helsinki, FIN	4	5	8	10.9

Fuente: Elaboración de la Autora con base en información obtenida en Eurostat, *European Union Energy & Transport in Figures, 2002 y 2003*. European Commission. Directorate General for Energy and Transport. Bruselas, Bélgica

3.2. Los Programas de apoyo para el Transporte Marítimo de Corta Distancia.

En el año de 1988, y dado que uno de los objetivos fundamentales de la Unión, es mantener la cohesión económica y social de los Estados que la integran, se instauró la creación de diversos fondos económicos encaminados a fomentar las inversiones y así, eliminar las diferencias en el desarrollo de los Estados.

El primero de estos fondos, fue el denominado Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), mismo que constituyó la principal fuente de financiación comunitaria para inversiones en infraestructura, destacándose que en el período 1989-1993, se destinaron 8,000 millones de euros para proyectos de infraestructura del transporte, de los cuales el “70% estuvo destinado a carreteras y autopistas, el 16% a ferrocarriles, el 3% a aeropuertos, el 5% a puertos y el 4.5 restante a otras medidas relacionadas con el transporte (transporte intermodal, transporte público y estudios de transporte)”²²⁸.

Otro fondo fue el denominado Fondo de Cohesión; de él, alrededor del 50% de sus reservas se destinan a invertir en proyectos de mejora para la infraestructura de transporte, y de manera particular al desarrollo de la Red Transeuropea (RTE), cabe señalar que entre 1993 y 1999, más de 5,000 millones de euros se destinaron al establecimiento de importantes enlaces en la RTE (60% para carreteras y autopistas, 23%

²²⁸ COMISIÓN EUROPEA. Cohesión y transporte. Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones. Bruselas, Bélgica, 1998. COM 98. Pág. 6

ferrocarriles, 4.4% para aeropuertos y 0.5% para transporte marítimo). Estos fondos se constituyeron como una importante fuente de financiación de infraestructura de transporte, contribuyendo a mejorar la accesibilidad en las regiones periféricas y remotas de la Unión.

Hacia el año de 1993, la Comisión de las Comunidades Europeas llevó a cabo un taller sobre transporte por agua, en el cual participaron las industrias marítimas de los Estados Miembro. A través del mismo, se identificaron y establecieron diversas áreas de desarrollo para este tipo de transporte, surgiendo así el denominado “Cuarto Programa Marco”, mediante el cual se emitieron diversas recomendaciones, entre las que se pueden destacar: la investigación y desarrollo de sistemas tecnológicos para hacer los buques más rápidos, mejoras en los tiempos de carga y descarga, establecimiento de sistemas de información que permitieran una mejor y más rápida identificación de las mercancías. Estas recomendaciones dieron como resultado la creación de diversos programas encaminados a la investigación y desarrollo de programas de transporte, entre los se pueden señalar los denominados EURET (European Research and Development Program for Transport), APAS (Actions de Préparation, d'accompagnement et du suivi) y COST (European Cooperation in the Field of Scientific and Technological Research); sin embargo, no se ahondará en los mismos, ya que sólo se emplearon como programas de investigación y referencia. Este Programa Marco, tuvo una duración de 4 años y a través del mismo se invirtieron más de 12 millones de Euros en el desarrollo de programas de investigación.

Por otra parte y desde el punto de vista de apoyo económico, desde 1995 y hasta el año 2000, la Comisión lanzó diversos programas de ayuda denominadas “Acciones Piloto en el ámbito del Transporte Combinado (PACT “Pilot Actions for Combined Transport” por sus siglas en inglés) para el desarrollo de iniciativas innovadoras que se traduzcan en potenciar el reequilibrio de cargas desde la carretera, hacia otros modos de transporte, como lo es el caso del transporte marítimo de corta distancia.

✓ Programa PACT

Este Programa se creó como instrumento financiero destinado para la promoción del transporte intermodal y es un programa comunitario de acciones en materia de transporte combinado (transporte de mercancías que utilizan la carretera como un medio auxiliar al transporte principal por ferrocarril o por vía marítima. La ruta tiene que estar situada en el territorio de, al menos, dos Estados miembros), este convenio fue establecido de acuerdo con la Resolución del Consejo n° 2196/98 para otorgar asistencia financiera en acciones innovadoras para promover el transporte combinado (intermodal)²²⁹.

Su objetivo es mejorar la competitividad del transporte combinado con respecto al uso exclusivo del transporte por carretera. Dentro del Programa PACT no se financian proyectos puros de infraestructura ni proyectos de investigación y desarrollo. Las aplicaciones del PACT deben estar en relación con las medidas comerciales para la prestación de los servicios de transporte combinados.

Los destinatarios son dos o más empresas, administraciones o personas interesadas de al menos dos Estados miembros. Al tratarse de un Programa Piloto, los interesados deberán presentar proyectos específicos para su aprobación y financiación por la Unión Europea sin que existan proyectos comunitarios propiamente dichos. Se financia hasta un 50% del coste total del proyecto.

Así mismo, tiene como finalidad el incrementar la competitividad de modos de transporte más o menos agresivos con el medio ambiente así como con las vías navegables y apoyar la introducción de nuevas tecnologías y métodos de innovación. Como algunos ejemplos de la aplicación de este Programa se pueden mencionar:²³⁰

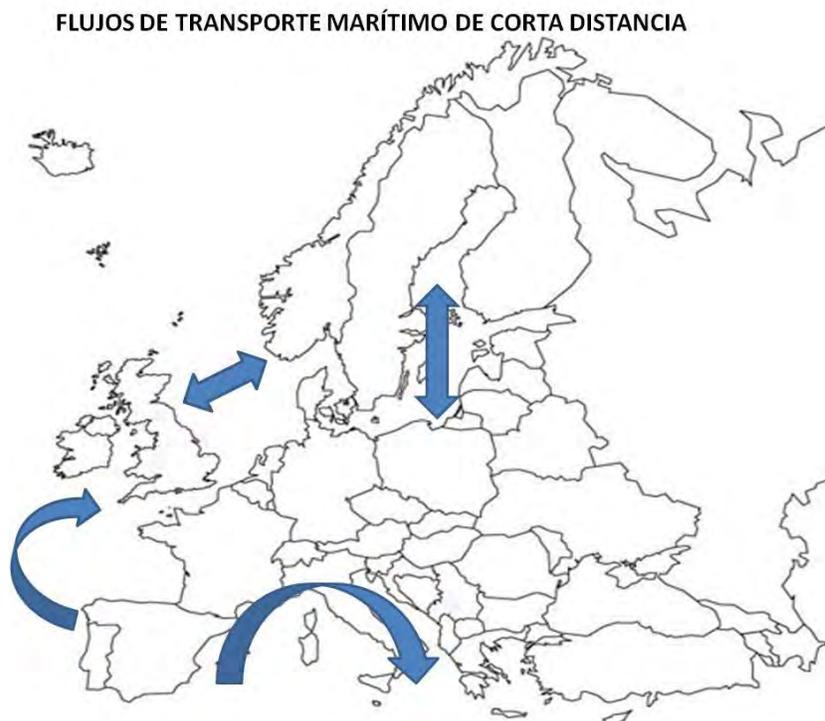
²²⁹ HOCHSTEIN. *Op. cit.* Pág. 13

²³⁰ HOCHSTEIN. *Op. cit.* Pág. 14

- El servicio de barcaza entre Lille y Róterdam, a través del cual se dejan de emplear alrededor de 50 camiones por día, esto en un transitado corredor.
- Servicio intermodal tren-barcaza entre los puertos Novara y los puertos del Rhin.
- Servicio costero (mar-río) entre Zeebrugge, Bélgica y Duisburg, Alemania. Inició en 1998 y el desarrollo del mismo estaría dado a través del movimiento de buques de tipo Ro-Ro, integrando el servicio de contenedores, así como un servicio buque-ferrocarril desde el centro de España y hasta Alemania, a través del puerto de Bilbao.
- Un nuevo servicio combinado tren/mar entre Suecia e Italia vía Alemania y Austria. Este servicio traslada más de 500,000 toneladas, las cuales ya no deben ser movidas vía terrestre y reduce en dos días el tiempo de entrega.
- Un servicio de transporte marítimo entre La Rochelle-Le Havre y Róterdam. Dio comienzo en 1997 y a través del mismo se pretendió emplear a los dinámicos puertos franceses como puntos de conexión entre la red de vías de navegación interior, con la finalidad de eliminar los largos trayectos carreteros; sin embargo, el mismo no alcanzó su objetivo de movilizar por lo menos 10,000 TEU's en su primer año de operación.
- Puerto de Dunkerque, por medio del cual se utilizan gabarras (barcazas) para el transporte de Lille (Francia) a Dunkerque (tramo fluvial) y posteriormente se emplea el SSS en el tramo Dunkerque-Amberes-Rotterdam-Felixtowe-Le Havre. El proyecto dio comienzo en 1996 y al concluir ese mismo año, se había superado la meta establecida en movilizar 10,000 TEU's.
- Establecimiento de un servicio de transbordador entre Moerdijk (Países Bajos) y San Petesburgo (Rusia) con dos salidas semanales, enfocado principalmente al desplazamiento de remolques y cajas móviles.
- Proyecto de explotación de una terminal en el puerto de Turku (Finlandia). Tuvo por objeto mejorar las instalaciones portuarias para poder explotar un servicio combinado de ferrocarril-transbordador entre dicho puerto y Estocolmo. Incluyó también el desarrollo de un sistema informático que permitía conocer en tiempo real, la ubicación de los contenedores. Su resultado fue la reducción del 80% en el tiempo para la realización de trámites.
- Proyecto de remolques para terminales. En su primera fase participaron los puertos de Trelleborg, así como diversos operadores de Suecia, Alemania e Italia, y se desarrolló entre 1996 y 1997. Tuvo como finalidad incrementar los movimientos intermodales a través de un transbordador con la ruta Trelleborg-Rostock, a través del empleo de montacargas y remolques de plataformas, que faciliten las maniobras de carga- descarga.
- Servicio intermodal entre los países bajos y Rusia. Consistió en la implementación de un servicio de transbordador entre los puertos de Moerjdick (Países Bajos) y San Petesburgo (Rusia) con dos salidas a la semana. Fue de las primeras rutas en emplear el contenedor de 13,6 mts (europalets). A través de la misma se realizó el movimiento de dichos contenedores con un ahorro de 2 a 3 días, respecto al mismo trayecto efectuado únicamente vía terrestre.
- Servicio Intermodal Irlanda-Francia, con conexión con ferrocarril en Italia. Dio inicio en 1997 y a través del mismo, se instauró la movilización de contenedores, cajas móviles y semirremolques entre Irlanda e Italia, desarrollándose también centros de distribución entre Cheburgo y Novara, así como un servicio marítimo entre Rosslare o Dublín y Cherburgo. Contemplaba la creación de una cadena intermodal y el establecimiento de un sistema de localización de las unidades de carga. Con él, se logró la movilización del 75% del total de las unidades intermodales entre Irlanda e Italia²³¹.

²³¹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones "el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible- Segundo Informe Bial

Ilustración 15
El Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Unión Europea



Fuente: Elaboración de la Autora.

Como ya se ha observado, el Transporte Marítimo de Corta Distancia surgió como tal hasta el año 1999, y es en este mismo año que se estableció, por parte de la Comisión Europea, el papel de este modo de transporte para “favorecer la movilidad duradera y segura, fortalecer la cohesión en el seno de la Unión y mejorar la eficacia dentro de un planteamiento intermodal. Su objetivo debe ser descongestionar las carreteras de los Estados Miembros y mejorar la cadena intermodal”.²³² La Comisión reconoció que el desarrollo de los servicios de transporte marítimo de corta distancia podría causar dificultades financieras en los Estados Miembros y por tal motivo estableció una serie de medidas tendientes a la promoción de este tipo de actividades, las cuales debería cumplir, entre otras, con las siguientes condiciones:

- La ayuda no debe superar los tres años y deberá tener como finalidad la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos entre los Estados Miembros.
- Que el servicio a establecerse permita que los transportes (principalmente los de mercancías) realizados por carretera, se realicen por vía marítima.
- Que la ayuda contemple la aplicación de un proyecto detallado, donde se señale su impacto ambiental, respecto de una nueva ruta o bien, de una ruta ya existente.
- El financiamiento no sería otorgado en más de una vez a la misma línea (aunque tuviera varios proyectos) y dichos apoyos no podrían ser renovados, prorrogados ni repetidos.
- La ayuda tendría por finalidad cubrir los gastos operativos del servicio hasta un 30% o bien, financiaría la adquisición de equipos de transbordo para el servicio previsto, hasta en un 10% de las inversiones realizadas.

de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999- 1999/2164 (COS), *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* 7 de julio de 2000. Pág.33.

²³² COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Comunicación C (2004) 43 de la Comisión- Directrices Comunitarias sobre ayudas del Estado al Transporte Marítimo. 2004/C 13/03. . *Diario Oficial de la Unión Europea*.17 de Abril de 2004. Pág. 10.

- Que los servicios a desarrollarse, pudieran ser fácilmente comerciables.
- ✓ Programa TEN-T

El Tratado de Maastricht sentó las bases para el establecimiento de las redes trans-Europeas, en los sectores de telecomunicaciones, energía y transportes. Las TransEuropean Networks (TENs), son una pieza clave para la creación de un mercado interno y para reforzar la cohesión social. Su desarrollo incluye la interconexión y la interoperación de las redes de cada país, así como el acceso a las mismas por parte de los Estados Miembro. Sus objetivos son: el apoyo a estudios relacionados con proyectos de infraestructuras, incluyendo estudios preparatorios de viabilidad de evaluación y el apoyo a proyectos de construcción.

En el caso del transporte marítimo, se establecieron como líneas de acción primordiales: a) la construcción de los eslabones faltantes dentro de las redes ya existentes, o bien, eliminar los cuellos de botella a través de sistemas más eficientes en el manejo de las cargas, y b) la noción de un sistema multimodal por medio de la complementación de otros modos de transporte y la mejora en la infraestructura portuaria.

De la misma manera, por lo que corresponde a los puertos, se señalaron como puntos focales: a) la creación de nuevas infraestructuras portuarias, b) mejorar las conexiones con el transporte terrestre, c) optimizar las conexiones que se tuvieran con el transporte terrestre dentro de los recintos portuarios y d) mejorar las áreas de acceso del mar hacia los puertos, es decir, las ayudas a la navegación, limpieza de hielos, etc.)

El programa ha servido como un punto central en la formación y desarrollo de nuevos corredores de transporte dentro de la Unión Europea. Todos los proyectos identificados como parte de las denominadas Trans European Transport Networks “TEN-T” gozan de prioridad en cuanto a financiamiento e implementación. Las vías interiores navegables comprenden una parte importante en “los corredores TEN-T, incluyendo el eje del Rin; el eje norte-sur que une los Países Bajos, Bélgica y Francia; el eje Este-Oeste, que enlaza el Norte de Alemania, Bélgica y los puertos de Holanda con el Oeste, el Río Elba y otros ríos del Este. El eje Sur-Este se enfoca principalmente en el Río Rin. En 150,000 km. de rutas de transportación, destinadas como TEN-T, cerca de 20,000 km., o el 12 % son vías navegables interiores”.²³³

La mayor parte del financiamiento para el Desarrollo de las Redes Transeuropeas (TEN) está incluido en los presupuestos nacionales de cada uno de los países miembros de la Unión Europea. Este programa se encuentra complementado por otro proyecto denominado “Corredores de Transporte Pan Europeos” (Pan European Transport Corridors), los cuales conectan las Redes Transeuropeas con países del centro y este de Europa y con conocidos como los “Corredores Helsinki”

Otro de los resultados de la aplicación de estos programas de apoyo, fue el que se estableciera que las Administraciones de cada uno de los Estados Miembro designara un enlace local (“focal point”) en materia de Transporte Marítimo de Corta Distancia, cuya labor principal sería el proporcionar a todos los agentes interesados en el cabotaje, la información correspondiente a la normativa por la que se rige, así como datos comerciales que pudieran resultar de su interés.

De manera adicional, la Comisión a través de la Conferencia realizada en Bruselas en el mes de febrero de 1995, aprobó los denominados “Proyectos MARIS” (Maritime Information Society) los cuales tenían como objetivo el integrar y fomentar la protección ambiental y la competitividad industrial para todas las actividades marítimas a través de la información y tecnologías de comunicación. Son de destacar 4 proyectos:

²³³ HOCHSTEIN. *Op. cit.* Pág 15

- SAFEMAR: Seguridad marítima y del medio ambiente. Se enfocó en desarrollar un sistema de reportes de los barcos que transportaran mercancías peligrosas o contaminantes. Tuvo como resultado la creación de un Sistema Integrado para la Administración de los Sistemas de Información de los Buques.
- MARTRANS: Logística. A través del mismo se logró establecer un sistema de comunicación entre los puertos del G-7, para tener la información en tiempo real del estatus de las mercancías, misma que estaría disponible tanto para el transportista, como para el cliente.
- MARVEL: Manufacturas industriales. Se enfocó hacia la industria de la construcción naval, estableciendo redes de información entre astilleros, para mejorar los procesos productivos de embarcaciones y contar con información referente a los procesos de construcción de embarcaciones, así como de los requerimientos que este tipo de industrias necesita.
- MARSOURCE: Contribuyó al desarrollo de una red de información de los buques pesqueros integrando información oceanográfica y cartográfica; permitió un mejor manejo de la información de los recursos pesqueros, así como de los requerimientos de mercado de este sector, mejorando los estándares de productividad de los productos acuícolas.

Los programas, impactaron de manera directa en el desarrollo del SSS debido a que han permitido mejorar los procesos para el intercambio y manejo de información tanto en las terminales portuarias como en los buques mismos, estableciendo una programación adecuada, además de que se sentaron las bases para la integración de un sistema de información estadística.

También, se fomentó el empleo de los EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administrations Commerce and Trade) a través de los cuales se establecieron estándares para el intercambio electrónico de datos bien estructurados, particularmente en cuestiones comerciales y de servicios.

3.3 Las Autopistas del Mar.

Las Autopistas del Mar surgen como una alternativa a las congestionadas redes de transporte de mercancía terrestre, “proponiéndose una red de transporte intermodal que concentrara flujos de mercancías en determinados puertos con prestaciones de ro/ro, fundamentalmente sobre un esquema de transporte marítimo de corta distancia, basado en ferries de alta velocidad, que cubren travesías de pocas horas en un margen de tiempo donde resultan competitivos en el transporte por carretera”.²³⁴

La definición de las Autopistas del Mar podría ser “una Autopista del Mar es un corredor para el transporte internacional e intracomunitario de mercancías entre por lo menos dos áreas marítimas costeras de Europa. Las cuales fueron creadas como soporte de la política de infraestructuras de transporte con los siguientes objetivos iniciales”:²³⁵

1. Eliminar los cuellos de botella.
2. Realizar los tramos que faltan para concretar las redes nacionales.
3. Integrar las zonas periféricas o aisladas.
4. Reducir los costes de tráfico en tránsito cooperando terceros países.
5. Mejorar los enlaces y accesos a pasillos terrestres-marítimos, así como a los corredores de transporte combinado.

²³⁴ MORENO Navarro, Jesús Gabriel. Una nueva ordenación de los transportes: las autopistas del mar. *Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios, Madrid, España. Consejo Superior de Investigaciones Científicas SIC. 2008. Pág 350.*

²³⁵ RODRIGUEZ Dapena, Álvaro. El transporte marítimo en el contexto europeo y mundial. Ministerio de Fomento. *Op. cit. Pág. 24.*

6. Acondicionar enlaces de gran calidad entre los principales centros urbanos, incluyendo los enlaces de alta velocidad.
7. Garantizar un alto nivel de seguridad para el transporte.

Otra de las acepciones señala que “una Autopista del Mar se define como el segmento marítimo que conecta dos puertos (o cualquier combinación de puertos entre dicho segmento), interconectados a su vez, con las redes transeuropeas y los corredores intermodales que, salvaguardando la cohesión social, configuran un sistema intermodal eficiente, donde las mercancías son rápidamente transferidas entre modos a través de la optimización de las operaciones portuarias, superando las barreras naturales y las áreas sensibles así como los obstáculos geográficos.”²³⁶ Entre sus funciones se puede señalar el asegurar la interconexión de las regiones y las conexiones con las regiones periféricas, así como garantizar el acceso de la Unión Europea y de los mercados mundiales. Según el informe Van Miert (27 de junio de 2003) “la función de una verdadera Autopista del Mar consiste en reemplazar a las autopistas terrestres, ya sea para evitar la saturación de los corredores terrestres, o bien para acceder a los países separados del resto de la Unión Europea por el mar”.²³⁷

Se puede considerar que el surgimiento de las Autopistas del Mar, es complementario al Transporte Marítimo del Corta Distancia o Short Sea Shipping, debido a que en el short sea, se busca realizar los movimientos de mercancías vía marítima, aprovechando las ventajas que se tienen en cuanto a capacidades de carga, así como de poder librar las barreras geográficas que impiden el flujo de los productos, y a través de las Autopistas del Mar se pretende instaurar una ruta preestablecida, en la cual los puertos de origen y destino se tengan perfectamente delimitado; además, se deben indicar los puntos intermedios en los que podrían arribar.

Las Autopistas del Mar pretenden “dotar al mar de una especie de vía permanente, que se puede entender como un puente o autopista virtual. Es imprescindible establecer rutas prefijadas y no cambiar los puertos determinados, por lo menos en el corto plazo, ya que de ser así, se podría generar una confusión entre los usuarios de la vía, lo cual haría inviable su utilización sistemática”.²³⁸ Dado que es una autopista virtual y no física, como las terrestres, se requiere contar con horarios que determinen la frecuencia para la entrada y salida de cada uno de los puertos que forman parte de la misma y así, poder ofrecer servicios puerta a puerta que se complementen a la perfección con el transporte terrestre en sus diversas modalidades, como el ferroviario y el carretero.

En estas Autopistas del Mar, se considera al buque como una herramienta de transporte que sirve para movilizar mercancías, la cual utiliza y prolonga la infraestructura que está representada por los puertos y los servicios que en ellos se ofertan tanto para el buque mismo como para las mercancías. Así mismo, las Autopistas del Mar, establecen diversos criterios que conllevan a la eficiente operación de las mismas, entre los que se puede señalar:

- a) Sistemas de información y gestión del tráfico.
- b) Mejora de la compatibilidad en la cadena de transportes (incluyendo infraestructura, unidades de carga, etc.)
- c) Servicios Portuarios eficientes, y de manera particular, lo que se refiere a la optimización en el manejo de la carga.
- d) Procedimientos aduanales ágiles y simplificados.
- e) Sistemas de información avanzados. Localización (tracking) y seguimiento (tracing) de los equipos y de la carga.
- f) Mejoras tecnológicas en los buques, las cuales permitan una mayor eficacia y seguridad, dando como resultado una mayor velocidad en la operación.
- g) Mejoras en las conexiones terrestres entre los puertos y sus zonas de influencia.

²³⁶ TXABER Gori. El Puerto de Bilbao en las Autopistas del Mar. *Revista Serikat... Edic. Pág 18.*

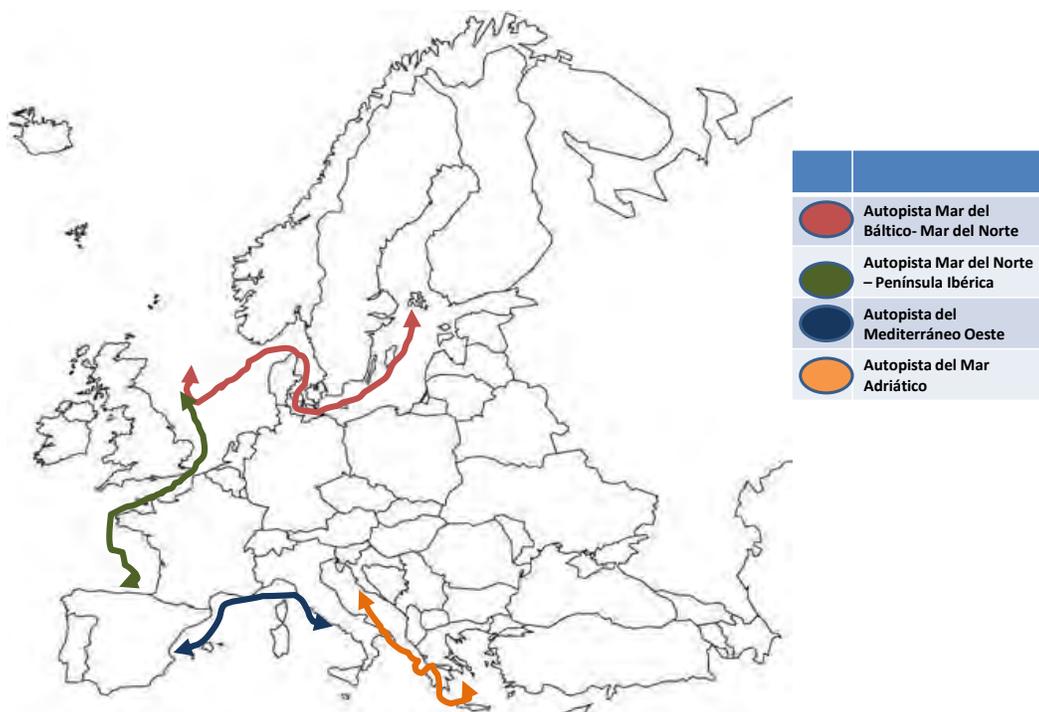
²³⁷ ISEMAR. Nota técnica sobre las Autopistas del Mar. *Burdeos, Francia. 5 de Diciembre de 2003. Pág. 5.*

²³⁸ GONZÁLE Laxe, Fernando. Las Autopistas del Mar en el contexto europeo. *Instituto Universitario de Estudios de la Coruña. Boletín Económico. N° 2902, del 01 al 05 de enero de 2007. Pág. 42.*

Así mismo, se identifican cuatro posibles Autopistas concretas:

1. Autopista entre el Mar Báltico y el Mar del Norte que conectaría los países del Mar Báltico con Europa Central.
2. La Autopista entre el Mar del Norte y la Península Ibérica, que conectaría la Península Ibérica a través del Océano Atlántico, con Europa Central.
3. La Autopista del Mediterráneo Oeste, que uniría España, Francia e Italia.
4. La Autopista del Mar Adriático que cubriría el Mar Adriático y Grecia.

Ilustración 16
Autopistas del Mar

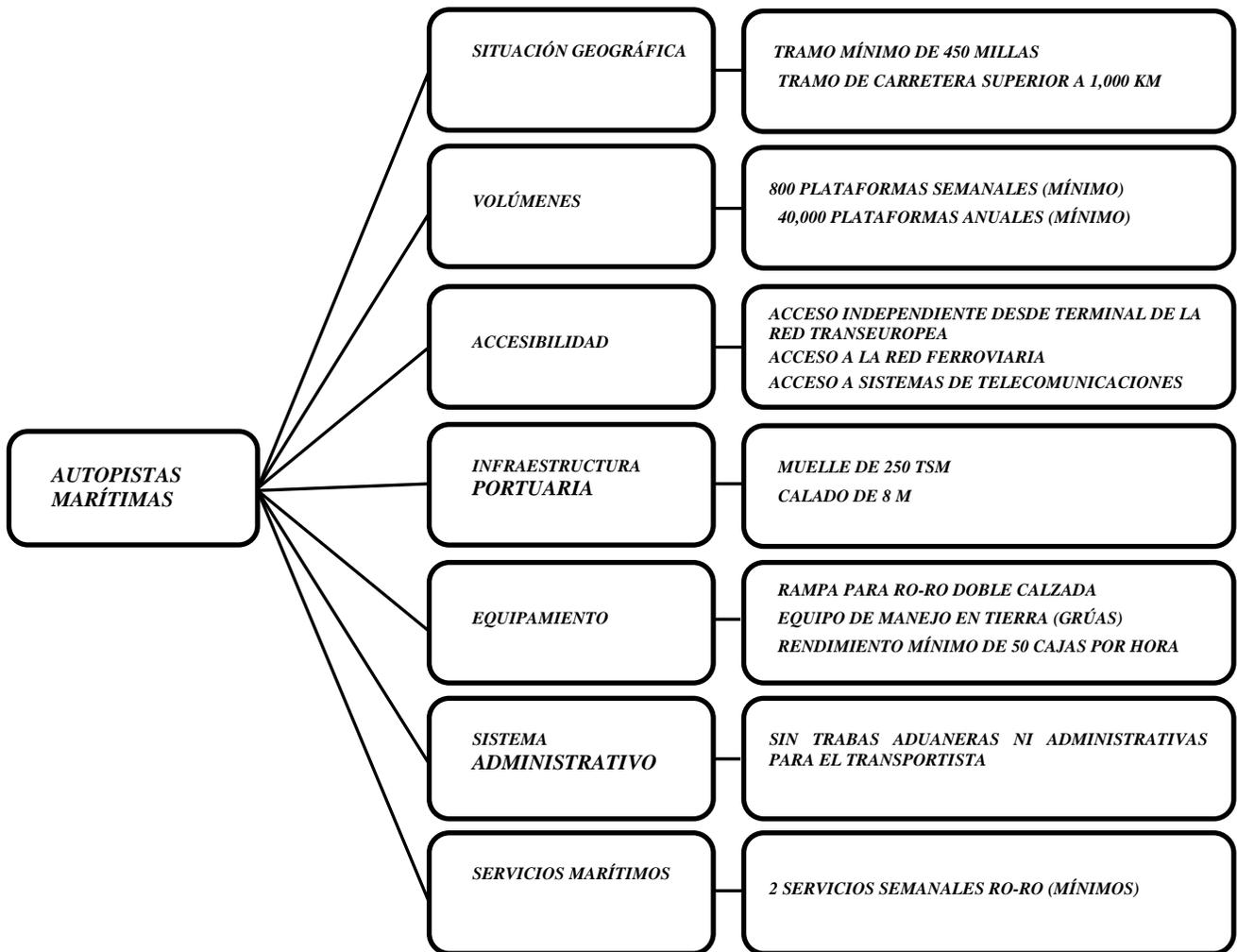


Fuente: Elaboración de la Autora

El desarrollo de una Autopista del Mar, depende en gran medida de las condiciones geográficas, así como de las características de los puertos que se pretende unir, por lo que de manera inicial se requiere que los tramos marítimos que una, sean superiores a las 450 millas, movilizandando un mínimo de 40,000 plataformas anuales y que se cuente con una red de comunicaciones altamente eficiente en los puertos a los que se arriba. Por lo que corresponde a la infraestructura del puerto, esta debe contar con “una línea de atraque de 250 m., calado superior a los 8 m., una rampa ro-ro de doble calzada, grúas portacontenedores, sistemas administrativos que no representen trabas y la garantía de por lo menos dos salidas semanales”²³⁹.

²³⁹ TXABER, Gori. *Op. cit.* Pág 19

Ilustración 17
Requisitos de las Autopistas Marítimas



Fuente: Esquema elaborado por la autora con base en información obtenida en TXABER, Gori. *El Puerto de Bilbao en las Autopistas del Mar*. Revista Serikat N° 14. Julio de 2008. Barcelona, España. Pág. 19

Como se puede apreciar en el esquema anterior, las Autopistas del Mar deben cumplir con una serie de requisitos que les permitan ofrecer servicios que complementen la operación portuaria y que juegan un papel determinante para los servicios comerciales puerta a puerta. Dichas condiciones deben ser cumplidas por los puertos que pretenden consolidarse como centros de distribución de las mercancías que se movilizan dentro de los parámetros que para el caso ha establecido la Unión Europea.

^{viii} El protocolo de Kyoto es el instrumento más importante para la lucha contra el cambio climático. La Unión Europea ratificó la Convención Marco de las Naciones Unidas, relativa al cambio climático, adoptada en Nueva York el 09 de mayo de 1992. Dicha ratificación se realizó el 15 de diciembre de 1993 y entró en vigor el 21 de marzo de 1994. A través de ese Convenio, las partes se comprometieron a volver a situar en el año 2000, los niveles que se tuvieron en cuanto a la emisión de contaminantes a la atmósfera que se tenían en el año de 1990.

Hacia el año de 1995, en la reunión de las partes, celebrada en Berlín, Alemania, se acordó negociar otro protocolo que estableciera las medidas de reducción de las emisiones de los países industrializados en el periodo posterior al año 2000, así el 11 de diciembre de 1997, se aprobó el denominado "Protocolo de Kyoto". El mismo se aplica a las emisiones de los gases que a continuación se mencionan, los cuales generan el efecto invernadero:

Dióxido de Carbono (CO2)

Metano (CH₄)

Óxido Nitroso (NO₂).

Hidrofluorocarbonos (HFC)

Perfluorocarbonos (PFC)

Hexafluoruro de Azufre (SF₆).

Para alcanzar sus objetivos, a través del Protocolo se establecieron, entre otras, las siguientes:

- Reforzar o establecer políticas nacionales de reducción de las emisiones (aumento de la eficacia energética, fomento de formas de agricultura sostenibles, desarrollo de energías renovables, etc.)
- Cooperar entre las partes contratantes, a través del intercambio de información, coordinación de políticas nacionales con vistas hacia la eficacia de mecanismos de cooperación, así como la aplicación de mecanismos de desarrollo limpio).

^{ix} *Son mercancías comunitarias: las obtenidas totalmente en el territorio aduanero de la Comunidad, sin aporte de mercancías procedentes de terceros países o de territorios que no formen parte del territorio aduanero de la Comunidad y las importadas de países o territorios que no formen parte del territorio de la Comunidad y despachadas a libre práctica.*

^x *El tránsito es un régimen aduanero importante al que los transportistas e importadores pueden acoger unas mercancías para que estas pasen por un territorio dado sin pagar los derechos exigibles normalmente, ni estar sujetas a medida de política comercial cuando las mercancías entran o salen de ese territorio (Transito puro). Así mismo, permite que las mercancías sean transportadas hasta un lugar del interior de un territorio donde se efectuarán (para su despacho a libre práctica o su exportación) los trámites de despacho de aduana (transito interior o de proximidad). Más allá de estas dos funciones primordiales del tránsito, éste también se aplica a la transferencia de mercancías que se encuentren incluidas en otro régimen aduanero suspensivo o cuando se acabe de producir la ultimación de dicho régimen desde un lugar del territorio aduanero a otro.*

II. Las Conclusiones.

Después de haber realizado un análisis de la información que se ha dado a conocer a través de la presente investigación, se puede establecer una serie de planteamientos que ayudarán a presentar una respuesta en cuanto a los objetivos que se propuso alcanzar. De esta manera, en lo que se refiere al primer objetivo general, que establecía que el Transporte Marítimo de Corta Distancia es el medio más efectivo para el traslado masivo de mercancías en la Unión Europea, se concluye que la hipótesis planteada se cumple parcialmente, ya que el Transporte Marítimo de Corta Distancia es altamente efectivo en cuanto a la movilización a gran escala de productos que requieren recorrer trayectos largos, destacándose que la distancia media que recorre una tonelada, por este medio de transporte, es de aproximadamente 1400 kilómetros, mientras que en el terrestre es de apenas 100. También quedó demostrado que este tipo de transporte está limitado a desarrollarse únicamente entre puertos que tengan las capacidades suficientes para realizar las operaciones carga y descarga, es decir que este modo de transporte por sí mismo no puede prestar servicios puerta a puerta, tal como ocurre con el caso del transporte carretero, por lo cual se requiere de un sistema de transporte integrado que complemente su operación.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia representa una serie de ventajas con respecto a los otros modos de transporte, entre las que se puede destacar las siguientes:

- a) La situación geográfica de Europa, al estar en una península y tener varios territorios insulares en los cuales el movimiento terrestre es prácticamente imposible, requiere el empleo de embarcaciones para realizar operaciones comerciales,
- b) La existencia de múltiples vías navegables al interior del territorio europeo permite su empleo, como un feeder, o alimentador de otros modos de transporte.
- c) Contribuye a reducir las congestiones en las vías terrestres, ya que puede transportar un mayor número de mercancías en un solo movimiento; como ejemplo, un ferry puede movilizar 50 camiones, los cuales al no transitar por las autopistas y carreteras, dejarían de generar problemas viales, en ese trayecto.
- d) Sortean de manera eficiente los denominados cuellos de botella, como lo son los pasos a través de los Alpes, mismos que se constituyen como obstáculos en los cuales el transporte terrestre se enfrenta a más complicaciones para operar.
- e) En materia de consumo de energía es mucho más eficiente que otros modos de transporte, teniendo un consumo de casi 5 gramos de combustible por tonelada/kilómetro, es decir, 6 veces menos que el transporte carretero.

También se debe señalar que tiene desventajas en comparación con otros modos de transporte, debido a que:

- a) No tiene la misma flexibilidad que el transporte carretero, ya que está sujeto a horarios de embarque-desembarque, así como de atención en el puerto.
- b) No puede funcionar por sí mismo, salvo en las operaciones que tengan como finalidad una comunidad portuaria. Forzosamente necesita complementarse con trenes o camiones que distribuyan las mercancías en una menor escala al interior del territorio europeo, es decir, forma parte de una cadena de transporte integrado.
- c) Requiere contar con terminales portuarias que operen de acuerdo con horarios preestablecidos y que cuenten con la infraestructura necesaria para sus operaciones de carga-descarga.
- d) No puede ofrecer servicios puerta a puerta.

Por lo que toca al segundo objetivo general, relativo al análisis de los orígenes del Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Unión Europea, se concluye que el mismo surgió como una respuesta ante la aplicación de la Política Común de Transportes y en particular, del Reglamento CEE 4055/ 1986, a través del cual se estableció el principio de libre prestación de los servicios de transporte marítimo entre Estados Miembro y entre Estados Miembro y Terceros Países; así como la entrada en vigor del Reglamento CEE 3577/1992, mismo que estableció el principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados Miembro; este último, enfocándose particularmente al tráfico de cabotaje, de manera tal que la apertura en este tipo de servicios implicaba el establecimiento de una normatividad que señalara reglas claras para la operación de un transporte intra comunitario, ya que un mismo buque podría dejar y recoger bienes en un puerto o puertos de cualquier otro país, por lo cual se hizo necesaria la creación de una figura, en este caso, el Transporte Marítimo de Corta Distancia, que involucrara todos los actores que participarían en el desarrollo de las operaciones, y así, establecer el papel que cada una de las partes desempeñaría.

Se deduce también que esta nueva figura surgió a partir de las rutas que ya se tenían establecidas entre algunas naciones (como España e Inglaterra o Francia y Alemania), a través de las cuales se movilizaban productos o personas, y que servirían de base para desarrollar nuevos trayectos.

Con respecto al tercer objetivo general de este trabajo, que era dar a conocer el funcionamiento de los programas que la Unión Europea ha aplicado para apoyar y desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia, se infiere que dado que uno de los objetivos fundamentales de la Unión Europea es el mantener la cohesión económica y social entre sus Estados Miembro, se establecieron diversos “programas marco”

los cuales tuvieron entre sus finalidades el emitir recomendaciones referentes a sistemas tecnológicos y sistemas de información que pudieran servir como herramienta para eficientar el rastreo de las mercancías, y mejorar los esquemas de carga y descarga que emplean las embarcaciones.

Por otra parte, en el aspecto de inversiones, se instrumentaron diversos fondos económicos que estuvieron encaminados a incentivar el desarrollo de este modo de transporte, así como a fortalecer el Transporte Marítimo de Corta Distancia, dando a conocer las ventajas que el mismo representa. El más importante de los instrumentos de promoción, fue el denominado “Acciones Piloto en el ámbito del Transporte Combinado” (PACT por sus siglas en inglés), y estuvo encaminado a vincular las actividades de transporte combinado, empleando de manera preponderante el transporte marítimo y el ferrocarril y, como complemento, el transporte terrestre.

En lo que se refiere al primer objetivo particular o específico establecidos en la presente investigación a través del cual se buscó dar a conocer el marco conceptual o de referencia que rige las actividades de transporte marítimo y los puertos marítimos, se llegó a las siguientes consideraciones:

- Se entenderá como transporte marítimo al proceso de mover personas y bienes a través de embarcaciones, buques y barcas a través de los océanos, lagos, canales y ríos. Esto es llevado a cabo de manera frecuente, con objetivos comerciales, de recreación y en algunos casos, militares.
- El transporte marítimo se clasifica, de acuerdo a las zonas en las que realiza sus operaciones, destacando la navegación costera, navegación de altura y navegación de cabotaje y el régimen legal bajo el que se rigen sus actividades, es el derecho marítimo. Una segunda clasificación se encuentra relacionada con la manipulación de los productos, entre los que se puede señalar el transporte a granel, el transporte de contenedores y el transporte de carga rodada (ro-ro)
- Se denomina cabotaje al tráfico marítimo comercial que se realiza entre puntos de la costa relativamente cercanos y de un país determinado, buscando que el mismo sea efectuado a través del empleo de embarcaciones matriculadas y de propiedad de nacionales del país en el que se esté llevando a cabo la navegación.
- La evolución tecnológica de la que han sido objeto las embarcaciones ha sido una respuesta a las necesidades comerciales en el ámbito internacional. El surgimiento de las máquinas impulsadas por vapor implicó que ya no se requieran de grandes tripulaciones para maniobrar las velas y en su lugar, se dio más importancia a las capacidades de carga. Así mismo, el empleo de materiales más resistentes para su construcción, como el hierro y el acero hizo posible que se desarrollaran buques más grandes y especializados, con capacidades particulares que han servido como referencia para denominarlos, tales como los buques tamaño cabo; los panamax y los Very Large Crude Carriers, entre otros.

- El empleo de cajas de metal también denominadas contenedores, de peso y volúmenes estandarizados en el ámbito internacional, permitió el establecimiento de servicios de transporte integral, en donde la misma caja puede ser empleada a bordo de un buque, un ferrocarril o un tráiler, surgiendo el denominado transporte puerta a puerta; además, protege a las mercancías de las inclemencias del tiempo y se ha constituido como el medio más apropiado para la movilización de mercancías ya que facilita sus operaciones de carga y descarga.
- Los puertos son definidos como lugares naturales o construidos en la costa o a orillas de un río, en el cual las embarcaciones tengan protección contra los vientos y tenga las condiciones para atender a los buques que arriban, en cuanto a sus operaciones de carga y descarga de mercancías o de embarque y desembarque de personas.
- Los puertos se clasifican en puertos naturales o artificiales. La diferencia radica en que los primeros funcionan como abrigos naturales durante las tormentas a las embarcaciones y los segundos cuentan con una serie de transformaciones realizadas por el hombre para mejorar sus zonas de acceso y atención. Otra clasificación está dada en función de sus actividades, existiendo los puertos de paso y los puertos de entrada; los de paso son aquellos en los que las embarcaciones sólo se reabastecen de provisiones o combustibles primordialmente, mientras que los de entrada se constituyen como puntos de transbordo de las mercancías hacia otros modos de transporte, y generalmente deben contar con importantes espacios dedicados al almacenaje de las mercancías. Otra división puede hacerse a partir de las actividades que se realicen en el mismo: comerciales, pesqueros, deportivos y militares.
- Los puertos han sido objeto de privatizaciones, las cuales han dado como resultado el establecimiento de una categorización por generaciones de los mismos. Creándose los puertos de primera, segunda y tercera generación, los cuales se diferencian entre sí de acuerdo con sus características organizativas, de producción y el origen de las inversiones de las que son objeto. De esta manera, los de primera generación, se distinguen por enfocarse hacia el manejo de carga general, no prestan servicios adicionales a los buques ni a las mercancías, las cargas son atendidas de manera individualizada y frecuentemente con poco tiempo de programación. Los de segunda generación se caracterizan por considerarse como centros de transporte en donde se prestan una gran cantidad de servicios industriales y comerciales, su zona de influencia se extiende de manera muy importante hacia el manejo de graneles, y tienen el equipamiento necesario para realizar este tipo de actividades. Por su parte, los de tercera generación manejan cargas generales y contenerizadas, se constituyen como grandes centros de distribución (hubs) hacia otros modos de transporte. Cuentan con terminales especializadas, así como con una organización portuaria y sus operaciones se realizan a través de sistemas modernos de comunicación para el manejo y monitoreo de la carga.

Con respecto al segundo objetivo particular mediante el cual se indicó que se tendría como propósito describir los antecedentes históricos del transporte marítimo en la Unión Europea, además de realizar un análisis de la Política Comunitaria en Materia de Transporte Marítimo, particularmente en lo que corresponde al transporte marítimo que se realiza entre los puertos comunitarios, se llegó a las siguientes conclusiones:

- Debido a sus condiciones geográficas, la Unión Europea ha dependido desde sus orígenes, del transporte marítimo. La mayor parte de sus vías navegables fueron construidas entre los siglos XVII y XIX, y para el siglo XX debieron ser modificadas para permitir el acceso de buques de portes mayores.
- El establecimiento de una política única Común en materia de Transportes surgió como una necesidad de establecer mejoras para desarrollar un sistema integrado de transporte, las cuales debían seguir importantes lineamientos en materia de seguridad y protección al medio ambiente. Una de las acciones principales para alcanzar estas metas, fue la creación del denominado “Libro Blanco” que establece la Política Común, la cual estableció como objetivos primordiales el garantizar la movilidad de personas y mercancías hacia el interior del mercado único europeo, además de mejorar el acceso a las regiones insulares y las zonas periféricas. Además, estableció las bases para liberalizar los mercados, crear las denominadas redes transeuropeas y fomentar la intermovilidad.
- En el caso de las redes transeuropeas, éstas tienen como finalidad el eliminar los cuellos de botella que implica la situación geográfica del continente, dividido por cadenas montañosas y diversos cuerpos de agua. Las redes también desarrollan los denominados “corredores terrestres-marítimos, a través de los cuales se buscaría emplear estos modos de transporte de manera complementaria, aprovechando las ventajas que cada uno de ellos representa en su ámbito de operaciones
- El concepto de “intermodalidad” pretende incrementar la eficiencia y competitividad en el sector transportes, evitando el uso de sólo uno de sus tipos, y constituir un sistema de operación puerta a puerta integrando varios modos de transporte.
- Se establecieron los siguientes corredores comerciales, que integran el sistema del Transporte Marítimo en la Unión Europea:
 - ✓ “Arco o Banana Azul” abarcando desde el norte de Italia y hasta Londres, pasando por Alemania y con dos barreras naturales a sortear: la barrera alpina y el Canal de la Mancha.
 - ✓ “Arco del Mediterráneo”. Se estableció en las zonas Mediterráneas de España, Francia e Italia. Su importancia radica en poder aprovechar los flujos comerciales que se dan entre estos países, además de la cercanía con el Norte del Continente Africano.

- Se dictaron diversos Reglamentos normativos relacionados con la libre prestación de los servicios de transporte marítimo:
 - ✓ Reglamento CEE 4055/1986, del Consejo del 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados Miembros y entre Estados Miembros y Países terceros.
A través de este Reglamento se proporcionaba a los Estados miembro, la libertad de poder ofrecer sus servicios marítimos dentro del conjunto de la CEE y entre la CEE y el resto de los países, anulando además los convenios existentes que entraran en conflicto con esta regulación, lo que suponía un mayor proteccionismo para los agentes económicos comunitarios.
 - ✓ Reglamento CEE 4056/1986 del Consejo del 22 de diciembre, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los Transportes Marítimos.
Esta regulación eximió a la mayoría de las Conferencias Marítimas, de todas las políticas de competencia de la CEE, pero estableció que deberían realizarse todas las consultas a los usuarios y, en el caso de las conferencias cerradas, el desarrollar tráficos no incluidos en ellas debería ser una posibilidad abierta para todas las compañías.
 - ✓ Reglamento CEE 4057/1986, del Consejo del 22 de Diciembre, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos, para la defensa de la flota comunitaria de la competencia desleal de armadores de terceros países en líneas internacionales. Se permitió a la CEE, si los operadores comunitarios sufrían algún tipo de competencia, instaurar medidas antidumping basadas en bajos precios, mediante la concesión de ventajas de tipo no comercial, es decir, mediante el arbitrio de medidas compensatorias.
 - ✓ Reglamento CEE 4058/ 1986, del Consejo del 22 de Diciembre, relativo a la acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico. A través del mismo, se permitía a los Estados miembros coordinar sus acciones diplomáticas y otras medidas de salvaguarda contra la restricción a su comercio por parte de terceros países.
- Por lo que corresponde de manera particular al cabotaje, el mismo se haya inscrito dentro del marco del Reglamento CEE 3577/92, del 07 de diciembre de 1992. A través del cual se señalaba que a partir del 01 de enero de 1993, la libre prestación de los servicios de transporte dentro de un Estado Miembro (Cabotaje marítimo) se aplicaría a todos los armadores comunitarios que emplearan buques matriculados en un Estado miembro.

- Como respuesta a la aplicación del Reglamento anterior, los diversos países diseñaron las denominadas “Directrices de ayuda al sector marítimo” que tenían entre sus objetivos el mejorar el transporte marítimo para hacerlo eficaz, seguro, fiable y no contaminante y contribuir al fomento de la navegación marítima de corta distancia. Estas directrices de ayuda se tradujeron en el establecimiento de diversos proyectos a través de los cuales se alentaba la inversión, como el denominado “Freight Facilities Grant” de la Gran Bretaña, que estableció diversas subvenciones económicas relacionadas de manera directa con los beneficios medioambientales que se obtuvieran, comparando el transporte marítimo con la alternativa por tierra.
- Los puertos marítimos constituyen una parte muy importante dentro de las redes transeuropeas de transporte, considerando que los mismos permiten el desarrollo del transporte marítimo y se constituyen como puntos de acceso e interconexión con las islas y el resto de los medios de transporte.
- Dentro de la red Europea, se establece la siguiente clasificación de los puertos:
 - A. Puertos Marítimos con importancia internacional: aquellos cuyo volumen de tráfico anual sea igual o superior a 1.5 millones de toneladas, son puntos de conexión con el transporte terrestre.
 - B. Puertos marítimos con importancia comunitaria: con un volumen de tráfico anual de .5 millones de toneladas. Cuentan con puntos de enlace terrestre, así como de instalaciones para el transbordo de mercancías.
 - C. Puertos de Acceso Regional. Los que están situados en las regiones insulares, periféricas y ultraperiféricas, conectando por mar estas regiones, pero que no cumplen con los requisitos establecidos para las categorías A. y B.
- De acuerdo con su ubicación geográfica, los puertos europeos ha sido divididos en varias categorías:
 - ✓ Puertos del Norte: Abarcan desde la desembocadura del Río Elba hasta el Sena. Esta zona concentra las mayores industrias y poblaciones. Son altamente especializados, principalmente en el manejo de contenedores y cargas especiales. Se consolidan como importantes centros de distribución y de conexión con otros modos de transporte.
 - ✓ Zona del Arco Atlántico: Están distribuidos desde la zona de Algarve en España y hasta Escocia. Sirven como plataforma a las industrias pesadas ubicadas cerca de las ciudades. Forman parte de la periferia europea, generalmente están muy distanciados de los grandes centros económicos y se encuentran limitados a las relaciones Ciudad-Puerto.

- ✓ Zona Mediterránea: abarca los puertos de la costa Mediterránea de España, Francia e Italia, influenciando otras zonas como el norte de África. Es la zona en la que existen mayores diferencias entre los diferentes puertos, ya que no hay homogeneidad en cuanto a los tipos de instalaciones que tienen ni los servicios que ofrecen. Están muy rezagados en comparación con los puertos del Norte.
- ✓ Zona del Báltico. Su ubicación permite el acceso a otras vías navegables interiores, como ríos que conectan con países de la región, principalmente con los de Europa del Este. Es la Zona que ofrece las rutas más cortas y sus puertos están considerados con la categoría de regionales.

Finalmente, el tercer objetivo concreto consiste en la realización de un análisis de los programas de apoyo que aplican los países al interior de la Unión Europea, principalmente en lo relativo al Transporte Marítimo de Corta Distancia. Al respecto, el denominado Fondo de Cohesión el cual ha sido uno de los instrumentos que más han beneficiado a este tipo de transporte ya que entre 1993 y 1999 se hizo una contribución de aproximadamente 5,000 millones de euros, destinados a mejorar los puntos de enlace o de conexión de la Red Transeuropea de Transporte (RTE), es decir, funcionó como una importante fuente de financiamiento en materia de infraestructura.

Así mismo, se crearon las Acciones Piloto en el Ámbito del Transporte Combinado PACT (por sus siglas en inglés), que surgieron como instrumentos financieros destinados para promover el transporte intermodal o combinado, es decir que empleen la carretera como un medio auxiliar al transporte ferroviario o marítimo. Su aplicación está dada en función de los beneficios comerciales que se obtengan de emplear planes de acción o de desarrollo de manera particular a un proyecto específico, aportándoles hasta el 50% del costo del mismo.

También se instrumentaron las redes transeuropeas (TransEuropean Networks) que tenían, entre otras funciones, la creación de nuevas infraestructuras portuarias, eliminar los cuellos de botella a través de sistemas eficientes para el manejo de cargas y mejorar las conexiones terrestres dentro de los puertos. A través de estas redes se han establecido corredores tales como el eje Norte-Sur, que une los Países Bajos, Bélgica y Francia; el eje Este-Oeste, que enlaza el Norte de Alemania, Bélgica y los puertos de Holanda con el Oeste, el Río Elba y otros ríos del Este. El Eje Sur-Este, el cual se enfoca de manera principal al Río Rin.

Por último, surgió la figura de las llamadas Autopistas de Mar, que se instrumentaron como la última etapa alcanzada dentro de las políticas de transporte. Las mismas se definen como “un corredor para el transporte internacional e intracomunitario de mercancías entre por lo menos dos áreas marítimas costeras

de Europa. Su funcionamiento radica en que las mismas se constituyen como una alternativa a las redes de transporte terrestre, integrando dos o más modos de transporte y aprovechando el potencial que cada uno de ellos representa para la movilización de mercancías o personas. Estas Autopistas del Mar, aprovechan las ventajas del Short Sea Shipping, y a través de ellas se instituyen rutas preestablecidas, con itinerarios y cargas fijas. Para el caso, se han desarrollado 4 Autopistas concretas:

1. Autopista entre el Mar Báltico y el Mar del Norte.
2. Autopista entre el Mar del Norte y la Península Ibérica.
3. Autopista del Mediterráneo Oeste.
4. Autopista del Mar Adriático.

Para establecer una Autopista del Mar, es necesario que se cumpla con las siguientes condicionantes: los tramos marítimos a recorrerse deben ser de por lo menos 450 millas y se deben movilizar por lo menos 40,000 plataformas anuales; debe disponerse de una red de comunicaciones terrestres altamente eficientes; el puerto al que conecte debe contar con un muelle de por lo menos 250 metros de atraque y un calado superior a los 8 metros, así como contar con rampas ro-ro de doble calzada, con grúas portacontenedores y sistemas administrativos funcionales.

III. LA BIBLIOGRAFÍA.

ARTAL Tul Andrés. *La política de transporte marítimo y la financiación de las actividades portuarias*. Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena, España. 24 pp.

ARTAL Tul, Andrés. *Comercio en la Unión Europea y Política Común de Transporte. El transporte marítimo de corta distancia y la Intermodalidad*. Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena. España. 2004. 19 pp.

ARTAL Tur, Andrés. *La política europea de Transporte marítimo y la financiación de las actividades portuarias*. Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena. 2005. España. 29 pp.

BELTRÁN Montiel, L. *Curso de Derecho de Navegación*. Buenos Aires, Argentina. Ed. Astrea, 1992.

CAMARERO Orive, Alberto y González Cancelas, Ma. Nicoleta. *Short Sea Shipping: una alternativa de transporte con futuro o una realidad próxima?*. Revista de obras públicas. Universidad Politécnica de Madrid. Octubre de 2004. N| 3.448. Págs. 19 a 32.

CARLIER, Manuel. *El transporte Marítimo en Europa*. XXI Semana de Estudios del Mar, Melilla, España. 2003. 15 pp.

CERVANTES Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Ed. Porrúa México 2004. 1050 pp.

CHLOMOUDIS. Constantinos. & Pallis, Athanasios *The EU Port Policy in a Historical Perspective*. European Research Studies. Vol. 8. N° 1, September 2009. Págs. 21-42.

CMPR- NESTEAR. *The regions in favor of a European transport policy at the service of the territory. Introductory report*. February 2002. 41 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Cohesión y Transporte. Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones*. Bruselas, Bélgica. COM (98). 1998. 27 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación C (2004) 43 de la Comisión - Directrices Comunitarias sobre ayudas del Estado al Transporte Marítimo*. 2004/C 13/03. Diario Oficial de la Unión Europea. 17 de Abril de 2004. 12 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Refuerzo de la Calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios*. Bruselas, Bélgica. 13.2.21001. COM (2001)35 final. 2001/0047 (COD). 36 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Interpretación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo)*. Bruselas, Bélgica. 22 de diciembre de 2003. COM (2003) 595

final. 87 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios*. Bruselas, Bélgica. 13.3.2001 COM (2001) 35 final. 2001/0047 (COD). 95 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Informe de la Comisión Tercer Informe sobre la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo)*. Bruselas, Bélgica. 24 de febrero de 2000. COM (2000) final 99 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Informe de la Comisión. Tercer informe sobre la aplicación del Reglamento del Consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de los servicios al cabotaje marítimo (1997-1998)*. Bruselas, Bélgica. 24 de enero de 2000. COM (2000) 99 final. 75 pp.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro (cabotaje marítimo). Propuesta de directiva del Consejo sobre las condiciones aplicables a la dotación de los buques que presten servicios regulares de pasajeros y de transbordadores en los Estados Miembros*. Boletín UE 12- 1998 (ES). 1.12.158.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Resolución del Parlamento sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones “el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible- Segundo Informe Bienal de Aplicación (COM (1999) 317- C5-0206/1999- 1999/2164 (COS), Diario Oficial de las Comunidades Europeas 7 de julio de 2000. 33 pp.*

COMISIÓN EUROPEA. *Cohesión y transporte. Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones*. Bruselas, Bélgica, 1998. COM(98). 27 pp.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*. Brussels, 10.12.1997. COM(97) 678 final. 40 pp.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. COM(95) 317 final. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of Regions. The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges*. Bruselas, Bélgica. 05 de Julio de 1995. Anexo 1.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Report from the Commission to the Council on the Implementation of the Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1995- 1996) and on the economic and social impact of the liberalization of island cabotage*. Brussels, 17.06.1997. COM (97) 296 Final. 43 pp.

CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Reglamento (CEE) n° 3577/ del Consejo, 07 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transporte marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)*. EUR-Lex 31992R3577-ES Diario de las Comunidades Europeas n° L364 de 12/12/1992 p. 007-0010.

CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Directrices comunitarias sobre ayudas del Estado al transporte marítimo (97/C205/05) (DO C 205 de 5.7.1997, p 5)*, en Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – Directrices Comunitarias sobre ayudas del Estado al Transporte Marítimo (2004/C 13/03). Diario Oficial de la Unión Europea, C13/4, 17.1.2004.

CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *La política pública de la Unión Europea. Marco Institucional del Sector Portuario*. Bruselas, Bélgica. Cap. 2. 75 pp.

CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *Libro Blanco - La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM/2001/0370 final*. Bruselas, Bélgica, 2001.

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL (FAL/65). México. Diario Oficial de la Federación. Decreto Promulgatorio. 05 septiembre de 1983.

CUADERNOS DE LOGÍSTICA. *El transporte marítimo*. Ed. ICG Mange, España, 2003.

DE PANDO y Villarroya. José Luis. *Diccionario Marítimo*. Madrid, España. Ed. Cossat, S.A. 1956.

DE RUS, G. *Economía y política de transporte: España y Europa*. Madrid. Ed. Civitas. 1992, En ARTAL Tul, Arturo. *La Política Europea de Transporte Marítimo y la financiación de las actividades portuarias*. Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena. España. Pág. 3.

DIDIER Hace, Jean. *Las repercusiones de la legislación europea en los servicios de transporte en las regiones insulares. El sistema de transportes en las Islas*. Eurisdes. Pág. 2.

DIRECCIÓN DE MARINA CIVIL. *Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia*. Madrid, España. Pág. 32.

EUROSTAT. *Panorama of transport. Overview of transport in the European Union*. European Commission, Part. I & II. 145 y 139 pp. 2003.

FOSCHI, Alga. “Politiques Communautaires de soutien au short sea shipping (SSS). Discussion Papers. Conalla di e- papers del Dipartiment di Scienze Economiche- Università di Pisa. Pisa Italia. 2004.

FRIAS, Isidro et Gusan, M. del Carmen. *Modelización del transporte marítimo internacional*. Universidad de Santiago de Compostela. Facultad de Economías Económicas. Working paper series. Economic Development N° 57. Santiago de Compostela, España. 2002.

GARRIGUES, J. y A, et al. *La participación de España en las Comunidades Europeas*. Estudio Jurídico y Textos fundamentales. Ed. Tecnos. Madrid, España. 1974.

GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier. *Problemática del cabotaje en México*. México. Ed. Porrúa. 2002.

GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Desarrollos en la Europa Portuaria*. Boletín Económico de ICE N° 2792. del 12 al 25 de Enero de 2004. Págs. 47 a 54.

GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Economía Marítima y Tipologías Portuarias*. Boletín Económico del Instituto de Ciencias Económicas N° 2717. Universidad de la Coruña. Coruña, España. 2002.

GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Las autopistas del mar en el contexto europeo*. Instituto Universitario de Estudios de la Coruña. Boletín Económico. N° 2902, del 01 al 05 de enero de 2007. Pág. 42.

GONZÁLEZ Laxe, Fernando. *Las nuevas estrategias de los Desarrollos Portuarios Europeos*. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad da Coruña. Resumen de la ponencia presentada en la 9ª Conferencia Internacional de Ciudades y Puertos. Lisboa 5 al 9 de julio de 2004. 12 pp.

GONZÁLEZ SERRANO, María Elena et al. *La eficiencia de los servicios de infraestructura portuaria en España: una aplicación al tráfico de contenedores* Febrero de 2003, Pág. 4. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Ponencia presentada en el X Encuentro de Economía Pública: 6 y 7 de febrero de 2003. Universidad de La Laguna de Tenerife, España.

HACHE, Jean-Didier. *Las repercusiones de la Legislación Europea en los Servicios de Transporte de las regiones insulares. El Sistema de Transporte en las Islas*. Eurisles 8 pp.

HARALAMBIDES, H.E. *Ports and regional development in Europe: a Historical perspective*. Center of Maritime Economics and Logistics (MEL). Esarsmus University Rotterdam. Pág. 2.

HOCHSTEIN, Anatoly. *Domestic water transport. Comparative review USA- European Union*. Universidad de Nueva Orleans. Arlington, Vancouver. Estados Unidos de América. 2002.

INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMÍA MARÍTIMA. *Nota técnica sobre las Autopistas Marítimas*. Seminario CR.P.M. Arco Atlántico / Burdeos. 13- 14 enero de 2004.

ISAWA, Michiro. *Historia del comercio marítimo mundial*. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). Escuela Náutica Mercante, Cap. Al. Fernando Siliceo y Torres. Veracruz, México. Colección Académica. 1988.

ISEMAR. *Nota Técnica sobre las Autopistas del Mar*. Seminario C.R.P.M.- Arco Atlántico. 5 de diciembre de 2003. 8 pp.

LEE, Laurie. *El Maravilloso mundo del transporte*. Madrid, España. Aguilar Ediciones. 1971.

LEWIS, Edwars. *Barcos*. Ed. Time Life. Holanda. 1969. 190 pp.

MINISTERIO DE FOMENTO. *Análisis, Información y Divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad. La Política Europea de Transporte*. Madrid, España. Cap. 2. Pág. 46.

MINISTERIO DE FOMENTO. *Informe sobre el Cabotaje Comunitario o transporte marítimo de corta distancia. Documento para el Consejo Informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea a celebrar el Gijón en Mayo-Junio 2002. Propuestas de Contenido*. 33 pp.

MINISTERIO DE FOMENTO. *La aportación del Transporte por carretera a la intermodalidad*. Madrid, España, 2003. Págs. 46 a 69.

MORENO Navarro, Jesús Gabriel. *Una nueva ordenación de los transportes: las autopistas del mar*. Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografía de los Servicios, Madrid, España. Consejo Superior de Investigaciones Científicas SIC. 2008. Págs. 349 a 354.

NOTTEBOOM, T, Et al. *Containerization and de competitive potencial up stream urban ports in Europe Maritime policy and management*. Volumen 24 (3) Págs. 285-289.

NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. *Oficios. Comunicaciones y Transportes. Tomo 6*. México. Ed. Cumbre, S.A. 1985.

OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *The future development of the common transport policy: a global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. Communication from the Commission. Document Drawn up on the basis of COM (92) 494 final. December 2, 1992. Bruselas, Bélgica. Págs. 8-45.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. CONFERENCIA PARA EL DESARROLLO Y EL COMERCIO (UNCTAD). *El transporte marítimo en 1991*. Nueva York, Estados Unidos Americanos. 1993. 125 pp.

PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. *Decisión N° 1346/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo del 22 de mayo del 2001, por la que se modifica la decisión N° 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto n° 8 del anexo III*. Diario Oficial de las Comunidades Europeas. 6.7.2001/, 1.185/1.

PARLAMENTO EUROPEO. *Decisión N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de Julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte*. Diario Oficial n° L228, de 09/09/1996. P- 01- 0104.

PONTI, Valery. *Historia de las comunicaciones. Transportes marítimos*. Navarra, España. Ed. Salvat Editores de México, S.A. 1966. 156 pp.

PORTALES Rodríguez, Genaro de Jesús. *Transportación Internacional*. México, 2001. Ed. Trillas. 147 pp.

PSARAFTIS, Harilaos. *An Analysis of the European Union ports policy*. Nacional Technical University Of Athens. IMAM 2005 Conference. 10 pp.

RAVINA Arturo, O. *Actualidades en Derecho de la Navegación*. Ed. IAIES. Buenos Aires, Argentina. 1999.

RAVINA, Arturo O. *El régimen de cabotaje*. Universidad de Buenos Aires. Disertación presentada en el Foro Iberoamericano, realizado el 27 de septiembre de 2001 en San Pedro Sula, Honduras.

RIGAU Ferrer, José. *Historia de la Navegación. Bilbao, España. Editorial Cantábrica. 1967*.

RODRÍGUEZ Dapena, Álvaro. *El transporte marítimo en el contexto Europeo y Mundial*. Ministerio de Fomento, Puertos del Estado. Madrid, España.

SERRANO Martínez, José María. *Evolución del Tráfico Marítimo en España durante los últimos decenios*. Universidad de Murcia. Papeles de Geografía N° 32. 2000 Págs. 165-182.

SOBARZO, Alejandro. *Régimen Jurídico de Alta Mar*. México. Ed. Porrúa. 1995.

SOLÍS Guillén, O. *Derecho Oceánico*. México, Ed. Porrúa. 1978.

TXABER, Gori. El Puerto de Bilbao en las Autopistas del Mar. Revista Serikat N° 14. Julio de 2008. Barcelona, España. Pág 19.

TYLER, Frank. *Historia de la Navegación a vela*. Barcelona, España. Ultramar Ediciones, S.A. 1999.

VALDALISO, Jesús María. *Entre el mercado y el Estado: La Marina Mercante y el Transporte marítimo en España*.

VARGAS Carreño, Edmundo. *América Latina y el Derecho del Mar*. México. Ed. Fondo de Cultura Económica. 1973.

WACKERMAN, Gabriel. *Los transportes, el comercio, el turismo y el sistema económico mundial*. Laboratoire de recherches internationales el échanges. Instituto de Geografía. Universidad de la Sorbona, París, Francia.

WALTON. Oliver. *Making Modern Shipping: Making a modern world. A concise history of Modern Comercial Shipping, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited*. UK. 2000.