

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**  
**SEMINARIO DE ESTUDIOS JURIDICOS ECONOMICOS**

**LA MARINA MERCANTE**  
**Ensayo Juridico Economico**

**T E S I S**

Que para obtener el título de :

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P r e s e n t a :**

**ALVARO LOPEZ ZENTENO**

México, D. F.

1969



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.

A mi madre:

Sra. Eloísa Zenteno Medina  
Guía e inspiración que con  
el ejemplo de su vida ple-  
na de virtudes, encauce la  
mía hacia el futuro.

A mis hermanas:

Marina

Guillermina y

María Concepción

A los Mexicanos que hicieron po  
sible el Lema:

"LA MISMA OPORTUNIDAD PARA TODOS"

Al Maestro:

Lic. Moisés Gómez Granillo, agradezco  
el haber dirigido esta Tesis, sus consejos y es-  
tímulos servirán para la continúa preparación --  
del Tema.

## A D V E R T E N C I A

En nuestro país, uno de los conceptos que se viene manejando con frecuencia, es el que se refiere a la integración de la Marina Mercante. Todos los medios de difusión nos hablan, en grandes términos, del mismo. Pero la planeación jurídica de este medio de comunicación, es de naturaleza complicada, lo cual pone a prueba todas las doctrinas de Derecho, así como lo concerniente a las relaciones internacionales.

El estudio que hacemos del problema dista mucho de ser completo, sobre todo porque hay aspectos del mismo que por el momento están fuera de nuestro alcance. Sin embargo, pretendemos abarcar, cuando menos, los puntos fundamentales, en orden cronológico, hasta llegar a nuestra legislación positiva. La multiplicidad y complejidad de los problemas de la marina mercante, limitan nuestro propósito. A pesar de ello, nuestro entusiasmo no decae y si alguna de las soluciones que proponemos se utiliza para resolver alguno de los problemas, nos sentiremos completamente satisfechos.

Asimismo, tenemos el más firme propósito de seguir estudiando -- tan interesante problema; por una parte, porque aunque en escala modesta, compartimos las inquietudes y las responsabilidades de quienes tienen en sus manos las soluciones que mejor benefician a la Marina Mercante, y por la otra, porque tenemos la convicción de que a medida que se incremente esta actividad, se contribuye al desarrollo económico de México.

# C A P I T U L O I

## C O N C E P T O S

1. - MARINA MERCANTE

2. - COMERCIO

a).- Nacional

b).- Internacional

3. - ECONOMIA

a).- Actividad

b).- Ciencia

4. - POLITICA ECONOMICA

5. - POLITICA FISCAL

6. - INFRAESTRUCTURA

7. - COMUNICACIONES

8. - INVERSION

## 1. - MARINA MERCANTE

"El concepto de Marina Mercante es en la actualidad algo difuso en cuanto a su extensión concierne. En un sentido vulgar suele tomarse en contraposición al de Marina de Guerra, y por ende con criterio exclusivo - se denomina Marina Mercante al conjunto de unidades que no están destinadas a actividades militares. Sin embargo, cuando se trata esta materia con un rigor científico se cae en la cuenta de que, en vista de la especialización actual y el desarrollo industrial es evidente que no obstante su común denominador no militar, la Marina Mercante considerada en sentido vulgar comprende las unidades e industrias marítimas así como las que se dedican al tráfico mercantil." (1)

El buque, cosa mueble por excelencia, como tal definida por los códigos de comercio, es el elemento básico de la navegación. Se han intentado numerosas definiciones tendientes a precisar el concepto de buque o nave; mientras la mayor parte de los autores italianos y franceses emplean la palabra nave, es más común en las leyes iberoamericanas la primera denominación. En el Derecho Romano se comprendía dentro del concepto de nave, a toda construcción flotante, cualesquiera fueran sus formas y dimensiones, apta para el transporte en aguas marinas, fluviales o lacustres.

Así vemos que Ulpiano dice: "Navem accipere debemus, sive marinam

(1).- Enciclopedia General del Mar. Ed. Garriga. 1958 pág. 475.



sive fluviatilem, sive in apliance stagno naviget, sive schediasit." (2)

Dentro de este concepto amplio de Ulpiano, cabe hacer una distinción entre el concepto de buque en sentido general. En la legislación italiana, tanto de Derecho Privado como de Derecho Público, no encontramos -- una definición jurídica de buque. Existen conceptos que hacen alusión a la finalidad o uso a que se destina el buque o la embarcación, como la del artículo 136 del Código Italiano de la Navegación: "Por buque se entiende -- cualquier construcción destinada al transporte por agua, también como de remolque, de pesca, de recreo, o para otro fin." (3) Otras veces hacen referencia a la aptitud para la navegación, como el que da el Reglamento Italiano de Sanidad Marítima: "Se entiende por buque toda embarcación apta para la navegación." (4)

En la legislación española no encontramos codificación que defina al buque; existen conceptos jurídicos que hacen en su mayoría referencia a la aptitud para navegar, así como otros aspectos técnicos.

El Reglamento de Registro Mercante Español establece: "Se considerarán buques no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o de altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, -

(2).- Digesto. Lib. 1-6.

(3).- Código Italiano de la Navegación. De 30 de Marzo de 1941. Pág. 327.

(4).- Reglamento Italiano de Sanidad Marítima. De 29 de Septiembre de 1895.

sive fluviatilem, sive in aplatice stagno naviget, sive schediasit." (2)

Dentro de este concepto amplio de Ulpiano, cabe hacer una distinción entre el concepto de buque en sentido general. En la legislación italiana, tanto de Derecho Privado como de Derecho Público, no encontramos -- una definición jurídica de buque. Existen conceptos que hacen alusión a la finalidad o uso a que se destina el buque o la embarcación, como la del artículo 136 del Código Italiano de la Navegación: "Por buque se entiende -- cualquier construcción destinada al transporte por agua, también como de - remolque, de pescó, de recreo, o para otro fin." (3) ~~Otras veces hacen co-~~ ferencia a la aptitud para la navegación, como el que da el Reglamento Italiano de Sanidad Marítima: "Se entiende por buque toda embarcación apta para la navegación." (4)

En la legislación española no encontramos codificación que defina al buque; existen conceptos jurídicos que hacen en su mayoría referencia a la aptitud para navegar, así como otros aspectos técnicos.

El Reglamento de Registro Mercante Español establece: "Se considerarán buques no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o de altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, -

(2).- Digesto. Lib. 1-6.

(3).- Código Italiano de la Navegación. De 30 de Marzo de 1941. Pág. 327.

(4).- Reglamento Italiano de Sanidad Marítima. De 29 de Septiembre de - -

gánguiles, y cualquier otro aparato flotante destinado a servicios de la industria o comercio marítimos." (5)

El buque mercante es un conjunto orgánico, una universidad de hecho, que al encontrarse regulada por el derecho se identifica como una entidad jurídica, que es básica para la empresa naviera y destinada al transporte marítimo de personas o cosas de un puerto a otro.

"No hay objeto de derecho que esté en el dominio del hombre y dé lugar a tantas y tan extensas relaciones jurídicas como los buques. Considerando como mueble puede ser hipotecado y para ese efecto se reputa bien inmueble. Antes de colocarse la quilla en el astillero, ya es objeto de derechos y obligaciones, y las consecuencias jurídicas que de él emanen subsisten después de haber desaparecido de la superficie de las aguas." (6)

"El buque mercante tiene la característica de estar equipado y manejado exclusivamente por capital y personas particulares.

Su capitán aunque ejerce algunas funciones especiales, no está investido de algo que pueda considerarse como la representación del Poder Público de manera absoluta, más bien representa intereses personales de los comerciantes de donde resulta que la existencia de la marina mercante en cualquier Estado, es exactamente igual al establecimiento y funciona...

(5).- Fariña Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona. 1955. Segunda Edición. Tomo No. 1. Pág. 80.

(6).- Velázquez Víctor. Apuntes de Derecho Comercial Marítimo. U.N.A.M. México, D.F. Pág. 13.

miento de las sociedades mercantiles que operan en su territorio. (7)

La dificultad para dar una exacta definición de buque surge por el hecho de existir gran variedad de clases dentro de la misma y genérica denominación.

(7).- Solis Guillen Eduardo. El Buque y su Naturaleza Jurídica. México, -  
D.F. 1951. Pág. 55

## 2.- C O M E R C I O .

Numerosas acepciones tiene el vocablo castellano. Se deriva de la voz latina *Comercium*, de *Cum*, *Con* y *Merx*, *Mercis*, mercancía.

El comercio está ubicado dentro de una de las grandes ramas en que se divide la Economía, ya que, en esencia, sólo se ocupa de la circulación de las riquezas. Las modalidades y elementos que integran la actividad mercantil, han dado una diversidad de opiniones de los especialistas en la materia acerca de qué es el comercio. Generalmente se acepta que es "el conjunto de los actos de intermediación entre el productor y el consumidor, ejercidos habitualmente y con propósitos de especulación, efectuando promoviendo y desarrollando la circulación de la riqueza con el objeto de facilitar y acelerar la demanda y la oferta." (8)

"Si el comercio es la actividad mediadora por excelencia que --- tiende a efectuar la circulación de los bienes entre productores y consumidores, el acto de comercio será el acto que realice esa intermediación. Sin referirnos a la especulación o lucro que no siempre son de esencia, -- ya que la evolución social y económica ha dado a la intermediación otros fines." (9)

El comercio es la actividad económica mediante la cual, a cambio

(8).- Vidari. Curso de Derecho Comercial. Del Comercio. Vol. I.

(9).- Rocco. Derecho Mercantil. 1931. Pág. 194.

de un precio, se compran y venden mercancías o se prestan o se reciben servicios, entre distintas personas o empresas, situadas en un mismo o diferente país, con el objeto de obtener una ganancia o utilidad. Desde el punto de vista particular, el comerciante, individualmente tiene por finalidad la obtención del lucro o beneficio. Pero desde el punto de vista económico general, el objeto del comercio es mucho más amplio, a saber:

a).- Facilita la distribución de los productos elaborados - por los industriales o extraídos de la naturaleza y los pone a disposición de los consumidores. En otros términos, por medio del comercio los productores entran en contacto con los consumidores.

b).- Como consecuencia de ello, estimula la producción y la investigación científica y es vehículo de cultura y civilización.

c).- Facilita la satisfacción de las necesidades del hombre.

d).- Permite que en una misma zona o país se consuman bienes producidos en otras regiones o países, aunque estos se hallen alejados y promueve así el bienestar de la humanidad.

e).- Establece estrechos vínculos entre las naciones que comercian entre sí, con lo cual es un medio de paz y concordia.

Ahora bien, toda relación social pone en movimiento al Derecho; resulta lógico que el comercio sea fundamentalmente un fenómeno jurídico - económico. Ha sido el Derecho el que ha sabido apreciar en mayor medida la evolución económica, impulsada por el capitalismo, habiendo realizado una progresiva ampliación del concepto comercio, incluyendo bajo su rúbrica -

los títulos de crédito y el trabajo. Ciertamente que el comercio es un fenómeno económico, pero al tomar el comerciante los productos de manos del productor y acercarlos al consumidor, establece relaciones que tienen notas jurídicas, en cuyo sentido cae el comercio dentro de la esfera del Derecho, procediendo, en consecuencia, a considerarlo bajo ambos aspectos; esto es los actos que integran el comercio como permuta, cambio, compraventa, --- transportes, tienen todos carácter jurídico. Estos actos pueden dar lugar a nacimiento de derechos subjetivos, pero estos no se conciben hoy sin una norma que regule su ejercicio, que es el derecho objetivo. Compréndese que el comercio caiga bajo la esfera del derecho definiéndose en este sentido como: "El conjunto de relaciones jurídicas que se derivan de los actos de cambio o que lo facilitan de un modo directo, y que, celebrados constantemente y con especulación, tienen por objeto aproximar los productos al consumidor. (10)

Wolfgang Heler en su Diccionario de Economía Política, define al comercio como: "La actividad económica que consiste en la adquisición de bienes para proceder a su reventa. Es un elemento importante de la división del trabajo en la economía nacional, pues evita a los productores el trabajo de la colocación de sus mercancías y les permite emplear su tiempo y energías en el trabajo profesional, que consiste en la elaboración de los bienes necesarios."

Para elaborar un concepto de comercio, es necesario formular va

(10).- Enciclopedia Universal Ilustrada. Espasa Calpe. Madrid. Tomo XIV.

rios elementos:

- 1.- Causas que le originan.
- 2.- Aspectos en que puede ser considerado como tal.
- 3.- Fines que se persigue.

Sobre las causas que le originan, éstas pueden ser mediatas e inmediatas. Son mediatas el clima y calidad de las tierras que determinan -- una producción agrícola diferencial. Entre las causas inmediatas tenemos -- al tiempo y al espacio. Una de las características del comercio es la de -- ser universal o cosmopolita, y por eso está expuesto a sufrir grandes va-- riasiones, dados los hechos importantes que ocurren en la vida de los pue-- blos; la otra es, la de ser eminentemente progresista. Por tanto, para al-- canzar este progreso, así como para que lo conserve y lo aumente, necesito y necesita de lo siguiente:

- 1.- Vencer el obstáculo del espacio, para lo cual se recu-- rre a las factorías.

- 2.- Vencer el obstáculo del tiempo, procurando que sus ope-- raciones se realicen con la mayor rapidez. De aquí la moneda y los agentes corredores de comercio.

- 3.- Despertar en el público la mayor confianza posible, co-- mo base del crédito (llamado el alma del comercio).

De ahí la presencia del cheque, letra de cambio y del -- pagaré.

- 4.- Fomentar el espíritu de la asociación merced al cual --



pueden realizarse empresas para las que no son suficientes el esfuerzo y el capital individual, y de ahí las compañías o sociedades mercantiles.

En consecuencia, en estas condiciones el comercio necesita de --- ciertos elementos externos para su progreso, como son:

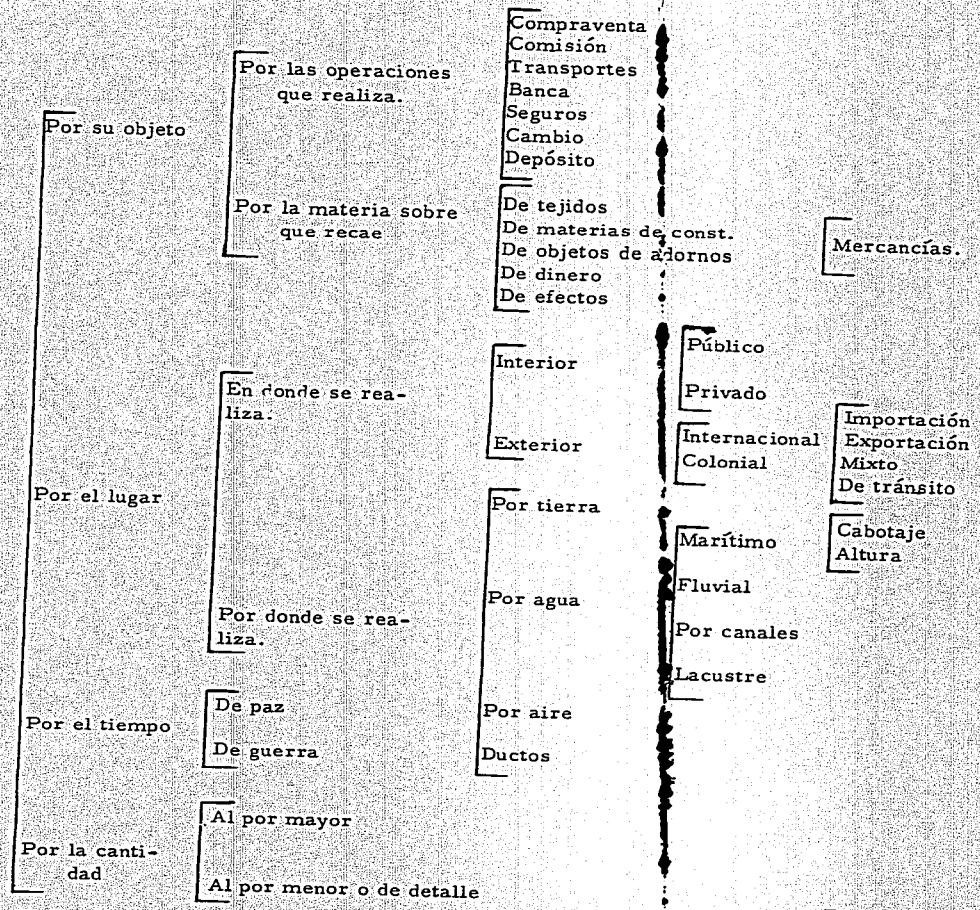
a).- Vías de transporte terrestres, marítimo, fluviales, lacustres, aéreas, ductos, etc.

b).- Diferentes medios de locomoción: hombres, animales, automóviles, vagones, buques, etc.

c).- Diferentes medios de contabilidad (pesas y medidas).

d).- Medios de negociación personales, factorías, corredores comisionistas, agentes de viajes, etc.

Clases de Comercio



Fuente: Enciclopedia Universal Ilustrada Europea Americana, Espasa Calpe Tomo XIV. Pag. 624.

a).- COMERCIO NACIONAL.

El comercio nacional se realiza dentro de un mismo territorio, - es decir, que tierra, capital y trabajo, factores de la producción, se mueven libremente. Mientras, en las relaciones internacionales falta esa movilidad. Ahora bien, el comercio interno se encuentra a veces distanciado -- por causas geográficas; pero este comercio no está impedido por causas o diferencias de legislación, o de idiomas, de costumbres o por motivos económicos, de cambio de moneda o derechos protectores.

b).- COMERCIO INTERNACIONAL.

Históricamente, el comercio internacional parece haber precedido al interno. Sabemos por la historia del comercio, cómo entre los primeros comerciantes se encuentran a los navegantes fenicios y griegos, que traficaban con los pueblos del litoral Mediterráneo. Posteriormente, al comercio marítimo siguió el terrestre, organizado principalmente en forma de caravanas. Vemos así cómo las ferias eran poderosos centros de comercio, donde concurrían comerciantes de todas las nacionalidades. Pero a partir de la época de los descubrimientos por los españoles y portugueses, el comercio exterior se acrecienta y robustece, merced a las nuevas rutas y a los vastos territorios incorporados a la economía del mundo conocido.

Sin embargo, no es hasta el siglo XIX y en virtud de la tecnología, que los estados no viven aisladamente, sino que forman una comunidad

humana, la cual ha sido posible, en gran parte, al comercio internacional. Con la historia de la civilización nace la historia del comercio. Pero a medida que la técnica perfeccionó los medios de comunicación, el comercio se fué ampliando, evolucionando desde el primitivo comercio de los pueblos de la antigüedad, al extraordinario del mundo contemporáneo. Esta evolución ha significado una ampliación del comercio en todos los aspectos, principalmente en dos:

- 1.- En el volumen de los intercambios comerciales.
- 2.- En la zona geográfica de influencia del intercambio.

Considérase desde este punto de vista, que cuando la zona de influencia de los intercambios comerciales sobrepasó las fronteras nacionales, apareció espontáneamente el comercio internacional, como necesidad natural.

Posteriormente con la aparición de la máquina de vapor, se produjo un rápido crecimiento en todo lo referente al transporte, adquiriendo en este siglo las extraordinarias proporciones modernas.

Después de la Segunda Guerra Mundial, empieza la gestación de un ordenamiento jurídico del comercio internacional, llamado a tener una extraordinaria importancia. Así, el artículo 1o. de la Carta de las Naciones Unidas, en su inciso 3o. dice que es propósito de las Naciones Unidas "Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural, humanitario". Se desprende de este artículo que uno de los propósitos de las Naciones Unidas es solu-

cionar los problemas internacionales de carácter económico.

### 3.- ECONOMÍA .

Se ha definido a la Economía como la ciencia que estudia los fenómenos de la producción. Pero como observa Leonel Robins, los economistas han logrado establecer un conjunto de generalizaciones, sin lograr ponerse de acuerdo en cuanto a la naturaleza misma de esa ciencia. Las discrepancias que se anotan en algunas definiciones así lo comprueban:

"El objeto principal de la ciencia económica es obtener un cierto fondo de subsistencia para todos los habitantes, evitar todos los inconvenientes que puedan hacerlo precario; obtener todo lo necesario para satisfacer las necesidades de la sociedad y emplear los habitantes en fomentar entre sí las relaciones y dependencias recíprocas, hasta conseguir que sus intereses individuales les lleven a proporcionar mutuamente lo que necesitan para satisfacer sus necesidades." (11)

"La Economía es la ciencia que trata de las necesidades humanas y de su satisfacción." (12)

"La economía es el estudio de la humanidad en los asuntos ordinarios de la vida, examina el aspecto de la acción individual y social que se relaciona más de cerca con el logro y con el uso de las condiciones ma-

11.- Stewart James.- Principios de Política Económica.

12.- Meyers Albert.- Elementos de Economía Moderna.

teriales del bienestar." (13)

"La Economía es la ciencia que trata de los fenómenos desde el punto de vista del precio." (14)

"La Economía es una actividad que, tomando en consideración los medios y los fines, prepara previsivamente los bienes escasos disponibles para la satisfacción de las necesidades." (15)

Se dice que la economía es una ciencia porque investiga leyes y las precisa, y ley es la relación de una causa a efecto entre los fenómenos. La ciencia económica tiene también una significación política, porque una de las razones del orden político es la lucha económica, y la política es casi siempre el medio de alcanzar fines económicos.

En síntesis a la ciencia económica le corresponde transformar y orientar las aspiraciones de mejoramiento social y material que se manifiestan generalmente confusos en todas las clases sociales.

Así encontramos una relación entre Derecho y Economía, contemplados en una mutua compenetración, a pesar de su independencia recíproca, -- configurada la economía como relación interhumana para la planificación y el intercambio de los bienes, dentro de una lógica subordinación al Derecho, presentando como principio ordenador en el ámbito de una jerarquía de valores, que responden a las exigencias de la naturaleza humana.

13. - Marshal Alfred. - Principios de Economía.

14. - Davenport. -

15. - Weber A. Compendio de Economía Política.

"Considerada, pues, la economía en si misma, es evidente que toda ella reposa o descansa sobre un principio fundamental, eje de toda estructura y de actividad, principio de ahorro de energía, que puede expresarse así "MAXIMO RESULTADO CON MINIMO ESFUERZO". (16)

a).- ACTIVIDAD ECONOMICA.

"La actividad que desarrolla el ser humano con la finalidad de procurarse medios útiles para satisfacer sus necesidades, es considerada, corrientemente, como actividad económica y a la ciencia que tiene por objeto su estudio se le denomina ciencia económica. Estos conceptos constituyen una delimitación, que en principio puede ser aceptada, pero a medida que se le profundiza en la investigación, resultan demasiado amplios e inconcretos para proporcionarnos una noción exacta de la actividad económica y de la disciplina que la trata.

b).- C I E N C I A .

"La Economía es la ciencia que trata de los fenómenos desde el punto de vista del precio." (17)

"La Economía distingue dos campos: 1.- La Economía Política pura llamada también Economía, que pretende explicar los fenómenos económi-

16.- Carlos Mascareñas, Tomo VII, Pág. 848.

17.- Davenport.

cos, sin inmiscuirse, en si están bien o mal. 2.- Economía Social, que -- propone el estudio de las relaciones económicas, con el fin de mejorar -- las condiciones humanas." (18)

En sus aspectos sociales y políticos, por economía se entiende el estudio de los medios empleados por el hombre para estructurar los recursos de la naturaleza, los progresos culturales y el propio esfuerzo para crear, sostener y fomentar dicha actividad.

#### 4.- POLITICA ECONOMICA.

"La política económica es aquella parte de la ciencia económica que estudia las formas y efectos de la intervención del estado en la vida económica con objeto de conseguir determinados fines." (19)

Esta definición de política económica se distingue conceptualmente de la ciencia económica, cuyos métodos de análisis y esquemas lógicos aplica. También estudia las formas y efectos de la intervención del estado en la vida económica, con el fin de establecer si dicha intervención es o será apta para alcanzar los fines que el estado pretendía o pretende conseguir a través de ellas. Además, adapta tales fines con los datos del problema sobre los que se cree que deba emitir un juicio moral, político o en suma extraeconómico.

Concebida así, la política económica es, al igual que la cien--

18.- Benito Solís Luna. El Hombre y la Economía. México, 1958. pp. 24.

19.- G.Di.Nardi.- Lecciones de Economía Política. Edit. Bari, 1950.



cia económica "una ciencia de teoremas, o una filosofía de lo posible." -  
(20)

"La política económica es la ciencia de los fines y de los medios para influir sobre el producto nacional y especialmente de la relación entre fines y los medios." (21)

Los fines deben de ser compatibles y estos son:

a).- Se deben de establecer dentro de cada rama de la política económica.

b).- Los fines deben de ser homogéneos, lo que significa que la consecución de uno de ellos no implica directa o indirectamente, la anulación de otro u otros.

Asimismo en el terreno de los medios de la política económica deben de regir dos principios importantes:

1.- El principio de adecuación de dichos medios para la consecución de los fines propuestos.

2.- El principio de la economía de los medios, que se enuncia diciendo que de "entre los diferentes medios posibles para conseguir un mismo fin, debe de elegirse aquél o aquellos entre los de igual eficacia, que sea más fácil, más económico y que origine una perturbación." --  
(22)

20.- G. Di. Nardi.- Lecciones de Economía Política. Edit. Bari, 1950.

21.- Heller, 1965. Pág. 358.

22.- Idem, Pág. 359.

"Esta actividad realizada por los distintos órganos del Estado, debe preocuparse por que las dependencias encargadas de ejercitarla se constituyan en elementos más activos de la promoción coordinada del desarrollo económico del país, su acción estará encaminada, finalmente, a garantizar un nivel de vida creciente de la población trabajadora mexicana y a estimular y hacer posible la expansión y el mejor empleo de los recursos productivos con que cuenta el país." (23)

El estado debe sostener su derecho para proteger la economía del país, la que debe distinguirse del ámbito nacional del internacional, en este caso y mediante procedimientos técnicos regular el comercio exterior.

Debiendo el estado estimular la participación del capital extranjero, pero al mismo tiempo dar preferencia al nacional.

##### 5. - POLITICA FISCAL.

En las ideas económicas y como preocupación de los estudiosos de esta ciencia, está lo que se designa con el nombre de política fiscal, entendida como "el manejo que da el gobierno a su programa de gastos, impuestos y deuda, con el objeto de influir en el nivel y estructura de la producción, el ingreso y la ocupación nacionales." (24)

23. - Manuel Bravo Jiménez. - Planeación Económica. - Banco de México, S.A. - 1951. Pág. 178.

24. - Efigenia M. de Navarrete. - Política Fiscal de México. U.N.A.M. 1964. Pág. 79.

La política fiscal no es más que el empleo deliberado por parte del estado, de los ingresos, el gasto y la deuda pública, con el propósito de lograr efectos benéficos en la estructura y estabilidad del desarrollo económico del país.

La política fiscal difiere de un país a otro en cuanto a su concepto y aplicación se refiere, ya que el concepto de política fiscal está en relación con la estructura económica del país, así como las presiones económicas externas.

Concluyendo se puede decir que el presupuesto de la nación sirve de base para el establecimiento de las prácticas fiscales, monetarias y de crédito que tales presupuestos exijan.

Se acepta generalmente que el desarrollo económico del país puede promoverse por medio de lo que puede llamarse una política fiscal de desarrollo tendiente no a desplazar a la iniciativa privada, sino a fortalecerla. Lo anterior no significa que es el estado el que debe promover el desarrollo económico supliendo a la iniciativa privada y disponer para ello una considerable proporción del ingreso nacional a fin de canalizarla, y así lograr los objetivos que se desean.

## 6. - OBRAS DE INFRAESTRUCTURA.

Dentro de la economía nacional la actividad gubernamental adquiere gran importancia, y su intervención varía desde aquella en que el estado hace sentir su acción en forma directa e indirecta en otros. La intervención principal corresponde a las obras o proyectos básicos, cuya

construcción por lo general atañe al gobierno. Estas obras básicas se conocen bajo el rubro de obras de infraestructura, que son el conjunto de medios técnicos permanentes y necesarios para desarrollar la actividad económica de un país. Estas obras pueden ser:

#### 1. - COMUNICACIONES

- a). - Carreteras.
- b). - Ferrocarriles.
- c). - Aeropuertos.
- d). - Ductos.

#### 2. - PRESAS

- a). - Sistemas de irrigación.

#### 3. - ENERGIA ELECTRICA

#### 4. - PUERTOS

La infraestructura económica condiciona el desarrollo general de un país y constituye la base de las posibilidades de industrialización, permitiendo fluidez y generalización a la economía, para todos los sectores de un territorio. Estas razones hacen que el estado intervenga y asegure por propia cuenta su establecimiento a fin de favorecer el desarrollo del país.

Generalmente y debido a su alto costo, las obras de infraestructura económica son llevadas a cabo por el gobierno del país.

Esto no quiere decir que siempre sea así, ya que existen algu-

nos tipos de obras de infraestructura económica, como por ejemplo los ferrocarriles y plantas de energía eléctrica, que pueden ser de propiedad privada y con fines lucrativos. Además son obras de tal magnitud que rara y difícilmente podría alguna empresa privada con tal inversión y sobre todo no lo conseguiría, aún soportando la inversión por la lentitud de la recuperación, los gastos de conservación. Estas obras son de beneficio social y no particular, obras que condicionan el desarrollo común de una región o del país.

Frente a las obras de infraestructura económica, nos encontramos otro tipo de obras las que se denominan obras de infraestructura social, como el alcantarillado, pavimentación, drenaje, alumbrado público, salubridad, etc., que coadyuvan a la integración económica, social, política y cultural del país.

## 7.- COMUNICACIONES

Las vías de comunicación son un factor importante para el desarrollo de la economía nacional, ya que de éstas dependen la integración en todos los órdenes, en el supuesto que en una área determinada, habitada en regiones con población aislada, esto es que no exista en dicha región medio de comunicación alguno, de cualquier clase que sea; los artículos que se producen por los individuos de estas comunidades, para la satisfacción de sus necesidades materiales y culturales son manufacturados con una técnica rudimentaria para todos ellos con materias primas procedentes de las cercanías más inmediatas.

El desarrollo económico del país ha motivado una creciente demanda de comunicaciones, en todos los órdenes, pero éstas deben de construirse allí donde existan posibilidades de desarrollo razonable para asegurar, con la inversión realizada un adelanto proporcional. Las comunicaciones, en virtud del avance aplicado a todos los estados adelantados, son de diferentes características:

- 1.- Marítimas.
- 2.- Terrestres (destacándose las vías férreas y carreteras)
- 3.- Aéreas.
- 4.- Inalámbricas.
- 5.- Alámbricas.
- 6.- Ductos.

Las anteriores comunicaciones, al ampliar su radio de acción facilitan una interrelación entre las diferentes regiones provocando mayor desarrollo en todos los órdenes.

## 8.- INVERSIONES

El concepto de inversión ha variado en el curso del tiempo. Para los economistas clásicos, inversión es la "acumulación de capital y consiste esencialmente en la suma total de los salarios o en los bienes que estos representan, ya que la inversión de bienes instrumentales duraderos desemboca en los salarios pagaderos a los obreros que concurren con

Juntamente a producir dichos bienes." (25)

"La inversión consiste, por una parte en los gastos en salarios y por otra parte en los gastos de maquinaria y materias primas." (26)

"En su sentido más estrictamente económico, se entiende por inversión el incremento de los bienes de capital del sistema económico." -- (27). Constituyendo la inversión la parte de la renta nacional no destinada al consumo directo y gastada en la adquisición de bienes de capital -- que se obtienen con los factores productivos que el ahorro deja libres para esta función.

"Esta magnitud suele denominarse, de manera más exacta, inversión bruta, mientras que la inversión neta es el resultado de deducir de la bruta el desgaste y la operada en el sistema durante el período que se trate. En este sentido la inversión constituye la dirección alternativa al consumo, es decir que implica un sacrificio de consumo indirecto cuya consecuencia es el aumento de la productividad, y por ende, la posibilidad de aumentar el consumo en épocas futuras.

La inversión se refiere tanto al equipo productivo, propiamente dicho, como a la existencia de mercancías, aunque es distinta la significación de ambos tipos de inversión." (28)

25.- A. Smith. Inversión sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Fondo de Cultura Económica.

26.- Marx. Capital. Primer Volumen.

27.- Heller. Pág. 268.

28.- Heller. Pág. 269.

juntamente a producir dichos bienes." (25)

"La inversión consiste, por una parte en los gastos en salarios y por otra parte en los gastos de maquinaria y materias primas." (26)

"En su sentido más estrictamente económico, se entiende por inversión el incremento de los bienes de capital del sistema económico." -- (27). Constituyendo la inversión la parte de la renta nacional no destinada al consumo directo y gastada en la adquisición de bienes de capital -- que se obtienen con los factores productivos que el ahorro deja libres para esta función.

"Esta magnitud suele denominarse, de manera más exacta, inversión bruta, mientras que la inversión neta es el resultado de deducir de la bruta el desgaste y la operada en el sistema durante el período que se trate. En este sentido la inversión constituye la dirección alternativa al consumo, es decir que implica un sacrificio de consumo indirecto cuya consecuencia es el aumento de la productividad, y por ende, la posibilidad de aumentar el consumo en épocas futuras.

La inversión se refiere tanto al equipo productivo, propiamente dicho, como a la existencia de mercancías, aunque es distinta la significación de ambos tipos de inversión." (28)

25.- A. Smith. Inversión sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Fondo de Cultura Económica.

26.- Marx. Capital. Primer Volumen.

27.- Heller. Pág. 268.

28.- Heller, Pág. 269.



Ahora bien, tratándose de la inversión del estado, ésta no es formulada con un aspecto de especulación, sino que tiende a resolver los problemas planteados por la comunidad; antes de proceder a la inversión, han de efectuarse cálculos precisos mediante estudios y análisis para encontrar la fórmula del mejor y más rápido aprovechamiento de los recursos de una zona, de tal manera que se obtenga un mejor nivel de vida.

La inversión depende de los nuevos descubrimientos, territorios, población, fronteras, productos, esto es, depende de elementos dinámicos y relativamente imprescindibles, es decir, de elementos ajenos al propio sistema económico, como impuestos de los estados colindantes, política, técnica, gastos, leyes, etc.

En México se puede decir que las necesidades presentes son importantes y que se mira el futuro con cierta despreocupación, ya que la política federal de inversión pública tienen como fin objetivo, el desarrollo regional equilibrado del país y como objetivo general de lograr el desarrollo integral económico del país.

## CAPITULO II

1. - EPOCA PRECOLOMBINA
2. - LA COLONIA
3. - EPOCA INDEPENDIENTE
4. - EL REGIMEN DE PORFIRIO DIAZ
5. - VENUSTIANO CARRANZA
6. - LA CONSTITUCION DE 1917
7. - LOS REGIMENES REVOLUCIONARIOS
8. - SITUACION ACTUAL

## 1.- EPOCA PRECOLOMBINA

En la época precolombina, se practicó el comercio por medio de la navegación fluvial, lacustre y marítima, como una de las manifestaciones más importantes de las civilizaciones que habitaron este continente, con el propósito de satisfacer las necesidades de todos los pueblos, según se observa a través de numerosos descubrimientos arqueológicos.

Las distintas características geográficas de nuestro territorio, influyeron en las diversas culturas que en él tuvieron su asiento; manifestaron caracteres diferentes, motivo por el cual se reflejaron en la vida política, económica y cultural.

Los nahoas, al apoderarse de la costa occidental, comerciaban con los productos de pesca, que obtenían utilizando embarcaciones construidas por ellos mismos; así practicaban la navegación, no solamente para cruzar el mar Bermejo, sino que tocaban las islas intermedias.

"Los pueblos marítimos, especialmente el tépoca, fabricaban lanchas o canoas de dos proas y de treinta y seis a cuarenta palmos de eslora y ancho proporcional, hechas de más de doce piezas de madera, perfectamente unidas y embreadas, que no les entraba agua y tan ligeras, que dos hombres las podían manejar sin gran trabajo." (1) Además, "vivían de la pesca y de ella hacían su comercio habitual con las ciudades. Pescaban con redes de ixtle, en aquellas costas abundan las salinas y los pueblos

1.- Solís Guillén Eduardo.- El Buque y su Naturaleza Jurídica, 1951.

marítimos explotaban la sal con la que hacían grandes panes que cambiaban en las ciudades por mantas y otros objetos de que carecían. Vivían pobremente en cabañas de ramas y no ejercían la agricultura ni la industria. Conocían la navegación y no sólo costeaban, sino que sus ligeras canoas de proas atravesaban el mar Bermejo de una a otra costa." (2)

Para muchos autores, la etapa de la historia de la marina mercante mexicana, empieza con las actividades de los aztecas, según las descripciones hechas en la época. "Las calzadas eran muy anchas, pudiendo transitar por ellas hasta cinco jinetes simultáneamente, muy alineadas y en perfecto estado de conservación. A tramos regulares se interrumpían por cortaduras cubiertas con puentes de madera que podían retirarse a voluntad, no sólo para llenar un objetivo militar, sino para permitir el intenso tránsito de canoas, que se usaban para el transporte de personas y mercancías." (3)

Los mayas carecían de ríos en su región, pero tenían navegación marítima, para lo cual usaban la vela. Así los itzáes, según refiere Villa Gutiérrez, se retiraron a la laguna del Petén por mar, como se refiere por el hecho de que una parte de la orilla de dicha laguna se llamaba Zunibacán, que significa "sitio donde se tendieron las velas". El segundo hecho se encuentra narrado por el propio Almirante descubridor de América:

"Descansando a la sombra de estos hermosos árboles de la Isla -

2.- Chavero Alfredo.- México a través de los Siglos.

3.- Díaz del Castillo Bernal.- Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España. Secretaría de Educación Pública.

de Pinos vió venir una canoa, cuyo grandor sorprendió, y que sólo podía venir de Yucatán, así por la corta distancia que hay de las Guanajas a la Península, como por el rumbo que traía la impresión que los yucatecos hicieron en los europeos fué luego muy favorable. Cuando la canoa se hubo acercado lo bastante para reconocerla, los españoles notaron con admiración que aunque estaba hecha de una sola pieza, como todas las embarcaciones americanas que habían visto, tenía una capacidad extraordinaria, --- pues medía ocho piés de ancho y era larga como una galera, alzabase en el centro una rústica construcción, cubierta de palmas que cerraba la entrada a la lluvia y a los rayos del sol, ocupaba esta especie de cámara, un cacique indio que viajaba con su familia y que se permitía el lujo de --- traer consigo veinticuatro remeros, que hacían volar su navecilla sobre las aguas del mar. Los mayas no manifestaron ningún temor a la vista de los españoles y de sus naves, ni empuñaron sus armas para manifestar desconfianza. Lejos de esto, metieron su canoa entre la flota para admirar de cerca aquél espectáculo, tan nuevo para ellos.

Colón que se había vuelto a embarcar, los invitó a pasar a la capitana, y ellos accedieron con muy buena voluntad, llamó la atención varios objetos que traían los yucatecos para su uso o para comerciar en la isla y que por primera vez veían los españoles, estos eran, entre --- otros, el cacao, las primorosas tortillas de maíz y las diversas bebidas que hacían de un cereal, sus espadas de madera y pedernal, sus hachas de cobre, sus vasos y utensilios de barro, curiosamente labrados y sus tejidos de algodón, casi tan suave como la seda y adornados de vivos colores."

(4)

4.- Ancona, Eligio.- Historia de Yucatán. pp. 1799.

"Las embarcaciones en lengua maya, recibían el nombre de Chem y Canoa, y los marinos el de Ximbal Chemoob (los que andan en barcos) y el timonel H Paybe Ohem, las velas Ppuuc ik Chem. Estos reducidos datos acerca de un vocabulario marino, basta para dar una idea de lo que tal oficio significaba para los habitantes del Mayab, convertidos en audaces navegantes, que en sus pequeñas y frágiles barcas se aventuraban a desafiar las olas del Golfo para ir a negociar en Las Antillas y hay quienes creen que llegaban hasta las costas de La Florida, empujados por su gran espíritu mercantil. Por otra parte se sabe de cierto que los comerciantes mayas -- sostenían relaciones muy estrechas con los de su gremio en los puertos -- del litoral del Golfo, por una parte, y por otra visitaban los puertos -- del mar Caribe. Esto viene a probar que los mayas eran unos consumados marineros que no temían hacer grandes travesías en busca de mercados para sus productos, y seguramente que el ánimo emprendedor de estos fenicios americanos, no se escapaba la importancia geográfica que la península poseía como la llave del Golfo de México y del Mar Caribe, posición verdaderamente estratégica para poder realizar un intenso comercio con los pueblos vecinos. Así se explica que en la zona maya de Yucatán se hubieran encontrado objetos procedentes de la cultura Chiquiri de Colombia y de -- otros lugares lejanos." (5)

El comercio entre los mayas, debió ser cosa de mucha importancia, ya que así se explica el hecho de que en el idioma maya existían ex-

5.- Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público  
No. 22. 1954.

presiones y vocablos referentes al mismo.

## 2.- LA COLONIA

"La historia de las comunicaciones marítimas que nos unieron -- con la Península durante el período de la dominación, puede considerarse dividida en tres grandes épocas:

Primera.- Desde la llegada de los conquistadores a las costas de Chichihuecán, en 1519 hasta 1565, en que de manera reglamentaria -- principia el período de las flotas o convoyes marítimos, obedeciendo en -- todo a las reales órdenes de los reyes católicos.

Segunda.- Desde 1565, fecha de arribo de la primera flota al mando de Pedro de las Roelas, en que inauguró con esto el monopolio marítimo de los puertos de Veracruz en Nueva España y de Sevilla y Cádiz en la Península, hasta el 12 de octubre de 1778 en cuya fecha el Rey Carlos III expidió las ordenanzas relativas a la libertad del comercio y a terminar el sistema de flotas.

Tercera.- Desde las indicadas ordenanzas de libertad del -- comercio hasta 1821, en que se consumó la Independencia de México." (6)

En los años siguientes a la conquista, todo el comercio de la -- Nueva España se hacía en navíos de "registro", que consistían en simples declaraciones autorizadas por el escribano del buque, haciendo constar al

6.- Benítez, José R.- Historia Gráfica de la Nueva España. México. 1929.

margen las marcas privadas que identificaran cada cargamento; a esto agregaban los recibos de avería, así como de cualquier otro gravamen percibido por los empleados de la aduana, con el valor estimativo de los efectos y sólo cuando habían obtenido tales recibos, se presentaba el manifiesto al contador de la casa, para que entrara a formar parte de los papeles del buque. Los registros de buques procedentes de América, consistían en simples copias certificadas de los conocimientos, hechos a las autoridades competentes de los puertos de América; la naturaleza, cantidad, calidad de los artículos embarcados, el flete satisfecho y el nombre de los consignatarios.

Un estrecho criterio de centralismo pésimamente concebido y peor ejecutado, consecuencia del espíritu medieval, dió origen a ese monopolio español en el nuevo mundo; sin embargo, no obstante la importancia que para España tenía la navegación, ésta tampoco se ajustaba a régimen alguno. No fué sino hasta 1720, en virtud de una orden real, cuando las flotas de Nueva España no serían admitidas para la navegación más que en buques construidos en España.

"Los Reyes Católicos pusieron gran empeño en el desarrollo de la industria naval y en la creación de una marina mercante, tanto que ya en 1498 habían ofrecido un premio anual a aquellos que construyeran y mantuvieran bajeles de 600 o más toneladas." (7)

"No sólo se reservaba el comercio de Indias a los súbditos del

7.- Haring, Clarence H.- Comercio y Navegación entre España y Las Indias. México. 1939.



Rey de España, con diversas restricciones, sino que también debía de atenderse a la nacionalidad de los barcos, por pragmática de 3 de septiembre de 1500 se prohibió dar permiso para ir a Indias a cualquier barco extranjero, siempre que hubiere de propiedad de españoles, disposición que fue repetida en 21 de mayo de 1571, en 27 de enero de 1752 y en 6 de diciembre de 1595, y forma las Leyes de 20 y 22, título 30, Libro 9 de la Recopilación de Leyes de Indias; y según Antúnez y Acevedo, los barcos debían de ser fabricados en España. Por Cédula de 23 de junio de 1638 los barcos fabricados en Campeche se consideraban como construidos en España, privilegio que se extendió a todos los fabricados en las Indias por Real Cédula de 29 de octubre de 1648." (8)

Los navíos se reunían en una flota que salía cada tres o cuatro años para Veracruz, viniendo la primera en el año de 1567 y la última en 1776, este comercio marítimo podía clasificarse entre grupos:

a).- El que se verificaba entre la Nueva España con la Madre Patria.

b).- El americano, que tenía lugar con las Islas del Caribe y con las demás regiones del Nuevo Mundo, y

c).- El asiático, que tenía lugar con el Japón, China, Filipinas y otros lugares de Oriente.

8.- Esquivel Obregón, Toribio.- Apuntes para la Historia del Derecho en México. Editorial Polis, 1938.

Rey de España, con diversas restricciones, sino que también debía de atenderse a la nacionalidad de los barcos, por pragmática de 3 de septiembre de 1500 se prohibió dar permiso para ir a Indias a cualquier barco extranjero, siempre que hubiere de propiedad de españoles, disposición que fue repetida en 21 de mayo de 1571, en 27 de enero de 1752 y en 6 de diciembre de 1595, y forma las Leyes de 20 y 22, título 30, Libro 9 de la Recopilación de Leyes de Indias; y según Antúnez y Acevedo, los barcos debían de ser fabricados en España. Por Cédula de 23 de junio de 1638 los barcos fabricados en Campeche se consideraban como construidos en España, privilegio que se extendió a todos los fabricados en las Indias por Real Cédula de 29 de octubre de 1648." (8)

Los navíos se reunían en una flota que salía cada tres o cuatro años para Veracruz, viniendo la primera en el año de 1567 y la última en 1776, este comercio marítimo podía clasificarse entre grupos:

a).- El que se verificaba entre la Nueva España con la Madre Patria.

b).- El americano, que tenía lugar con las Islas del Caribe y con las demás regiones del Nuevo Mundo, y

c).- El asiático, que tenía lugar con el Japón, China, Filipinas y otros lugares de Oriente.

8.- Esquivel Obregón, Toribio.- Apuntes para la Historia del Derecho en México. Editorial Polis. 1938.

En las postrimerías del Coloniaje, la navegación fue extendiéndose con más firmeza, ya que el tráfico que se hacía iba en aumento constante, como lo demuestran los siguientes datos de las flotas que llegaron al Puerto de Veracruz:

|   |    |      |   |      |     |        |     |      |        |
|---|----|------|---|------|-----|--------|-----|------|--------|
| " | De | 1565 | a | 1600 | 14  | flotas | con | 64   | barcos |
|   | De | 1600 | a | 1700 | 104 | flotas | con | 624  | barcos |
|   | De | 1700 | a | 1800 | 49  | flotas | con | 1456 | barcos |
|   | De | 1800 | a | 1819 | 15  | flotas | con | 4492 | barcos |

TOTAL..... 182 flotas con 7,060 barcos." (9)

El comercio exterior de la Nueva España puede distinguirse desde dos puntos distintos:

Primero.- La de las restricciones, que comprende desde los inicios de la Colonia hasta 1765, y

Segundo.- La del comercio libre que inaugura en 1765 y concluye en 1821, al consumarse la Independencia.

Al llegar Carlos III al poder, impuso un nuevo sistema de comercio, permitiéndose el comercio intercontinental, americano, y también la navegación entre las naciones amigas y neutrales, así como el comercio libre y directo en todos los puertos de América. Esta libertad ocasionó ---

fuertes reacciones, sobre todo por los intereses creados.

### 3.- EPOCA INDEPENDIENTE

A ciencia cierta no se sabe si durante los primeros años de --- nuestra República, el gobierno se preocupó por crear una marina mercante, basta notar que las primeras legislaciones a este respecto fueron promulgadas en los años siguientes a la Independencia. Una de las decisiones -- más importantes que se adoptaron, tuvo que ver con el fomento comercial y la marina mercante; esto es, la libertad de comercio con la apertura de -- los puertos mayores del país a todas las banderas amigas.

"La independencia de México significó la separación política y material de España. Pero al consumarse no quedó en poder del gobierno independiente embarcación alguna. En el castillo de San Juan de Ulúa, Pedro Vélez mantuvo la bandera española varios años después de haberse consumado la Independencia y desde esa posición logró interceptar las naves que deseaban desembarcar en el Puerto de Veracruz." (10)

El gobierno independiente, desde su integración como tal, dictó diversas medidas para lograr la organización y fomento de la marina mercante nacional. Por causas varias, entre las que se pueden enumerar, guerras internas, intervenciones frecuentes de otros estados en bloqueos a -- nuestros puertos, apresamientos y hundimientos de las embarcaciones mexi-

10.- López Rosado, Diego.- Curso de Historia Económica de México.

1963.

canas sorprendidas en alta mar, etc., volvieron no solo a detener, sino a destruir la naciente flota nacional.

Al consultar las disposiciones de nuestro sistema legislativo, en la primera parte de la 3a. Orden de 28 de enero de 1826, literalmente expresaba: "... todos los buques mercantes nacionales se doten precisamente con mexicanos en la clase de Capitan, Piloto, Contramaestre y dos terceras partes de la tripulación." (11) En la Ley de 16 de septiembre de 1871, dice "El Piloto Contramaestre y dos terceras partes de la tripulación de que haya de servirse, son mexicanos de nacimiento o naturalización, inscritos en las matrículas de mar de alguno de los ayuntamientos de la costa a que corresponda." (12)

Los gobiernos de la República, en un esfuerzo para organizar nuestra marina, expidió innumerables decretos, por los cuales se fijaron cuotas de impuestos por derechos a la exportación e importación, dando preferencia fiscal a los productos que entraran o salieran del país en buques mexicanos; asimismo, se señalaron reglas para reconocer la nacionalidad de los buques, se limitó el tráfico de cabotaje (exclusivamente a embarcaciones mexicanas), además de otras medidas proteccionistas para nuestra marina. Es de hacerse notar que sólo esporádicamente han prestado las autoridades alguna atención al fomento de la marina mercante, no obstante su constante aportación a la integración económica de México.

11.- Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José.- Apuntes sobre los Fueros Militares. Tomo I. México. 1876.

12.- Idem. Ib. Cit. pp. 524.

Un examen superficial de lo ocurrido en los años de 1854 al 30 de junio de 1885, demuestra el aumento del tonelaje mercante registrado - bajo diversas banderas. "Entraron a los puertos de la República 1,600 vapores, con una capacidad de 1,734,462 toneladas y 2,900 buques de vela - con 260,633 toneladas, haciendo un total de 4,510 buques con 1,995,095 toneladas, divididos por países principales de la siguiente manera:

| PAIS           | BUQUES | TONELADAS |
|----------------|--------|-----------|
| Estados Unidos | 483    | 481,007   |
| Inglaterra     | 170    | 184,238   |
| Alemania       | 103    | 53,216    |
| España         | 119    | 67,579    |
| Francia        | 46     | 30,163    |
| México         | 86     | 87,163    |

(El resto corresponde a Rusia, Dinamarca, Italia, China, Suecia Austria y Holanda). De 1882 a 1883 entraron a los puertos de México 1,717 buques con 1,485,111 toneladas. En 1884, los puertos más favorecidos fueron Veracruz (con 52, 513 toneladas) y Acapulco (con 90,315 toneladas). - En el primero entraron 156 barcos y en el segundo 68." (13)

13.- Koezhevar E.- Informe sobre la República Mexicana. Traducción de don Joaquín Casasús. 1887.

Del examen de lo anterior, se llega a la conclusión de que los barcos extranjeros eran los que disfrutaban de los beneficios de la importación así como de la exportación, ya que el tonelaje registrado bajo bandera mexicana durante los años de 1854 a 1885, es pequeño, como consecuencia de la falta de embarcaciones.

#### 4.- DURANTE EL REGIMEN DE PORFIRIO DIAZ

El interés que despertó el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias, fue una de las causas de que se descuidara la construcción de carreteras, así como del fomento de la marina mercante nacional.

El tráfico marítimo entre los puertos mexicanos y los extranjeros, se efectuaba principalmente por barcos de compañías norteamericanas. La situación de nuestra marina mercante era tan precaria, que difícilmente podía encargarse de una porción considerable de tráfico marítimo nacional. Su radio de acción se limitaba a ejercer servicios de cabotaje.

"Entre 1868 a 1892 se matricularon 585 embarcaciones, sin embargo, el año de 1892 sólo se encontraron registradas 279 embarcaciones, de las que 41 eran de vapor, con un tonelaje de 5,631 y 238 eran embarcaciones de vela, con un tonelaje total de 10,858." (15)

Es de hacerse notar, que en el año de 1892 más del 12% del to-

15.- Espinosa de los Reyes.- Relaciones Económicas entre México y los Estados Unidos. 1870-1910.

tal de la marina mercante mexicana estaba formada por embarcaciones de tan poco desplazamiento, que difícilmente podrían utilizarse para algo más que efectuar operaciones de carga y descarga en los puertos. El 60% permitía efectuar operaciones en el tráfico de Cabotaje, y sólo el 28% se encontraba en condiciones de aventurarse a efectuar travesías de cierta importancia.

Lo más lamentable es que la situación de desventaja para nuestra marina mercante no se reducía únicamente al tráfico de altura, sino aún en el de cabotaje; el total de carga movilizada por buques de bandera extranjera era mucho mayor que el movido por embarcaciones de bandera mexicana. Las proporciones eran las siguientes: el 90% de los barcos que prestaban el servicio de cabotaje eran matriculados en México, pero debido a su escasa capacidad y condiciones generales, únicamente movilizaban el 40% de la carga entre los puertos nacionales.

En el año de 1883, se opinaba que el raquítico desarrollo de la marina mercante mexicana tenía como origen las siguientes causas:

1.- El país carece de las materias primas necesarias para la construcción de buques de vela y de vapor o no pueden obtenerse en las costas a bajo precio.

2.- Los aranceles que han impuesto gravámenes a la importación de efectos extranjeros, han establecido derechos casi prohibitivos a las materias primas que hubieran podido aprovecharse en la industria de construcción de buques.



3.- Los aranceles mencionados no han impuesto ningún derecho a los buques construidos en el extranjero.

4.- Las diversas leyes vigentes sobre marina han puesto trabas de todo género al capital extranjero para invertirse en esta industria por un sistema de protección inconcebible.

5.- El gobierno estableció por decreto del 12 de diciembre de 1883 derechos diferenciales en favor de la marina mercante nacional y otorgó este beneficio a una bandera extranjera, dando lugar a que las banderas extranjeras no beneficiadas se defendieran en contra de esa medida, haciendo uso del derecho de retorsión reconocido por el derecho internacional.

6.- El gobierno ha subvencionado, ampliamente, a la marina mercante extranjera y ha evitado la competencia que hubiera podido hacerle la nacional." (16)

"Se calcula que con tan clásica política de subvenciones o exenciones, el gobierno mexicano pagó a las compañías de navegación norteamericanas que operaron entre los años de 1868 y 1891 la cantidad aproximada de \$2.200.000,00. A las compañías norteamericanas de navegación que operaron de 1891 a 1910, se les manifestó una política de subvenciones más rígidas." (17)

16.- Idem. Ob. Cit. pp. 4

17.- Idem. Ob. Cit. pp. 5

## 5.- VENUSTIANO CARRANZA

La Revolución Mexicana trajo como consecuencia importantes cambios, que se manifestaron en todos los órdenes pero de manera directa en la marina mercante nacional, ya que, en esta época, las pequeñas embarcaciones con que contaba el país fueron hundidas o dañadas.

La visión de Carranza quedó plasmada en el artículo 32 constitucional de la Carta Fundamental de 1917, en el que se pone la base para la mecanización de la marina mercante del país, hecho de insospechada trascendencia, tanto en su aspecto económico como político. Al efecto, el precepto constitucional original aludido dice: "Para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar el cargo de capitán de puerto y todos los servicios de practica, así como las funciones de agente aduanal en la República."

"Con el triunfo de la Revolución Mexicana y el darse un sentido más nacionalista a nuestra Carta Magna se dió término a uno de los más grandes vicios existentes en nuestra marina y que fue resultado de las imposiciones que nos hizo España durante la Colonia y más tarde la carencia de elementos nacionales capacitados y la presencia de oficiales extranje-

ros en la casi totalidad de los barcos mexicanos." (18)

## 6. - LA CONSTITUCION DE 1917

La Constitución de 1917 establece el marco jurídico dentro del que se desarrollaría la etapa constructiva e institucional de la Revolución; sin embargo, ésta se inició con firmeza alrededor de 1925, ya que en esta administración se puso en práctica la creación de instituciones específicas, que traerían un cambio político, económico y social, los cuales habrían de impulsar a México al logro de constantes y progresivas metas.

La Constitución Mexicana reconoce la relación entre el medio social y económico, por una parte, y, por el otro, la estabilidad política. "Este nuevo enfoque sostiene que el Estado tiene que perseguir dentro de su meta, no sólo la conservación de un orden legal dado, sino también el desarrollo integral de la comunidad y la justicia social." (19)

A partir de 1917, la Constitución ha sido concebida en México como un instrumento de integración y desarrollo de nuestra vida económica, social y cultural.

18. - Garcia Arroyo, Raziél. - Biografía de la Marina Nacional. México.

19. - Beteta, Mario Ramón. - La Revolución Mexicana en el desarrollo institucional. Edición SELL.

## 7.- LOS REGIMENES REVOLUCIONARIOS

Puede afirmarse que la política de la Revolución, ha sido de --- constantes esfuerzos, tendientes a establecer una adecuada infraestructura económica, a través de la construcción de caminos, ferrocarriles, presas, - sistemas de riego, puertos, producción de energía eléctrica, etc., así como el incremento de la educación, como tema más importante. Claro que las metas se han venido cubriendo aunque a veces con lentitud.

Los esfuerzos del gobierno mexicano por estimular el desarrollo económico, han sido tanto directos como indirectos. Los directos se han manifestado fundamentalmente a través de cuantiosas inversiones en grandes - obras públicas. Respecto de los segundos, puede mencionarse, entre otros, - el tratamiento fiscal favorable a través de exenciones impositivas a las - Industrias nuevas básicas y necesarias, así como el establecimiento de ins - tituciones oficiales que han tratado de llevar financiamientos adecuados - hacia actividades indispensables al desarrollo.

La reforma agraria introduce cambios estructurales de enorme im - portancia, cambios que han repercutido en todos los aspectos de la vida na - cional.

En primer lugar acabó con la forma cerrada y autosuficiente de - la economía de la hacienda y con el régimen de injusticia social por ella representado. Al cambiar esta situación, ha hecho posible que la superfi - cie laborable del país, en términos generales, se encuentre dividida entre

ejidatarios y pequeños propietarios, complemento indispensable de la reforma agraria y base del desarrollo general del país; preocupación constante ha sido integrar al territorio nacional con un amplio sistema de comunicaciones. Al término de la lucha armada, problema primordial fue la restauración, construcción, así como modernización del sistema ferroviario nacional.

Ahora bien, el ritmo del desarrollo económico depende fundamentalmente de la libre iniciativa de los empresarios y de la amplitud de las inversiones privadas, pero la intervención del Estado en este aspecto es vital, ya que orienta al particular dándole los elementos necesarios para la canalización del capital.

Es conveniente dejar constancia de que el artículo 28 constitucional, establece una economía basada en la sana competencia, esto es lo que generalmente se conoce como mercado libre, y que al mismo tiempo establece la obligación del gobierno de asegurar que la competencia sea en efecto libre, castigando a quienes atenten contra ella. Dicha obligación lleva al Estado a esforzarse por eliminar las prácticas monopólicas, que de manera irremediable surgen en una economía libre.

## 8.- SITUACION ACTUAL

El panorama que contemplamos en lo referente a la marina mercante nacional, no es nada halagador. Nuestro país, por diversos motivos, no ha podido integrar una auténtica flota mercante. La escasa que tenemos está formada por una variedad de tipos de embarcaciones, que por su antigüe-

dad le hacen inoperante.

La marina mercante no debe considerarse como un simple medio de transporte, motivo por el cual su integración es inaplazable; ésta tiene una importancia económica, jurídica y política. Observándose en el aspecto económico, el país, en lo que respecta a su comercio exterior, siempre ha dependido directamente de los países de gran desarrollo, siendo la marina mercante el principal medio de transporte para conducir nuestra materia prima al exterior, por lo que año con año existe una fuerte fuga de divisas por concepto de pago de fletes.

"En la actualidad México dispone de una flota mercante de altura bien organizada y que presta un servicio eficiente aunque de una capacidad modesta que limita gradualmente sus posibilidades y con un grado de vetustez excesiva, cuenta con 27 unidades (edad promedio de 17 años) que desplazan una totalidad de cerca de 97,000 toneladas de porte bruto además de 18 barcos tanque (edad promedio de 23 años) con otras 223.715 toneladas. La flota petrolera apenas participa en el tráfico de altura, pues solamente cubre un itinerario con el extranjero en el transporte diario de residuos.

Cabe señalar que la flota marítima mexicana, debería de empezar a renovar y reponer sus unidades navieras en virtud de que la edad de la flota es de 15.5 años lo que la hace más vieja de la América Latina."(20)

"El transporte marítimo de cabotaje puede considerarse de poca

importancia, a excepción por el realizado por los de petróleos mexicanos. - Del tráfico fluvial, considérase nulo ya que, algunos ríos del Golfo de México son navegables parcialmente." (21)

21. - Idem Ob. Cit.

## C A P I T U L O III

### OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

1. - CARRETERAS

2. - FERROCARRILES

3. - COMUNICACIONES AEREAS

4. - COMUNICACIONES MARITIMAS Y FLUVIALES

5. - PUERTOS

a). - Categorías

b). - Ubicación y Características

c). - Situación actual

d). - Zonas Geográficas



## I N F R A E S T R U C T U R A

Puede afirmarse que en el mundo en que vivimos hay efervescencia en todos los órdenes y posiblemente el mundo jamás había atravesado por una época como la actual. Son años de enormes adelantos técnicos siendo el progreso material uno de los objetivos de la actividad humana. Así, el hambre, la miseria y la ignorancia, podrán superarse si se aplican esos avances tecnológicos, en la medida, posibilidades y esfuerzo que pongan los gobiernos para resolver este angustioso problema.

Necesaria es la intervención directa estatal en la vida económica a un plano nacional, ya que los incentivos producidos por el sector privado, desde el punto de vista económico, deben de conducir a un desarrollo en todos los órdenes; el Estado, con base en este principio, vierte grandes cantidades de sus recursos para la integración, vías y medios de comunicación, entre otras obras, y así facilitar la distribución de los productos.

Estas obras de infraestructura económica, consideramos para efectos de nuestro trabajo, son:

### I. - C A R R E T E R A S

En su gran mayoría los caminos de nuestro país en un principio estaban contruídos por angostas brechas, los cargadores "Tamemes" entre los aztecas, caminaban por ellas transportando los productos que servían -

para el intercambio comercial, o con fines bélicos, los guerreros se comunicaban para defender o conquistar nuevas tierras; existen vestigios de estas calzadas que aseveran lo dicho en zonas como Teotihuacán, Uxmal, Mitla etc.

La invasión y la conquista por los españoles significó una verdadera evolución a los medios de transporte y comunicaciones terrestres, debido principalmente a la introducción del ganado caballar, que hasta entonces no se conocía en México.

"La construcción de caminos se orientó fundamentalmente hacia dos objetivos:

1.- Comunicar a la ciudad de México con los más importantes centros mineros, agrícolas e industriales, y

2.- Comunicar a la ciudad de México con los puertos marítimos a través de los cuales se hacía la exportación de los productos de la tierra, especialmente metales y la importación de los efectos traídos del Oriente y de Europa." (1)

En la Nueva España los caminos más importantes estaban colocados de acuerdo con la importancia de las actividades productivas.

Lo accidentado del territorio mexicano ha sido de vital importancia en la distribución de las vías de comunicación, éstas han sido determi

1.- Diego López Rosado.- Curso de Historia Económica de México.

nantes en la manera de ser del mexicano; cuando faltan, los grandes núcleos de población quedan aislados, impidiendo las comunicaciones de importantes zonas del territorio nacional.

El mundo ha utilizado diversos medios de comunicación y transporte según la época y la conveniencia, desde el rudimentario pero útil transporte de tracción animal a los medios de comunicación modernos.

Durante los siglos XVII y XVIII se amplió la red de comunicaciones principalmente en sentido longitudinal, es decir, de la capital de la Nueva España en dirección a las fronteras con los Estados Unidos de Norteamérica y Guatemala, así como transversalmente en el altiplano.

Las carreteras han hecho que las rancherías y pueblos que permanecían aislados se integren a la vida nacional. Existe asimismo una relación entre esta importante vía de comunicación y las clases de producción, la relación es en cuanto a la transportación de la materia prima a los centros industriales. En el presente siglo, este renglón ha recibido atención por parte del Gobierno Federal, quien a partir de 1925, expide una ley de la cual nace la Comisión Nacional de Caminos, que más tarde se convierte en Dirección General de Caminos y Obras Públicas, creándose un impuesto que repercute en el consumo de la gasolina, para ser aplicado a la construcción, conservación y mejoramiento de los caminos nacionales.

"La Ley de 31 de marzo de 1952, sustancialmente repite el párrafo anterior", encargándose de administrar ese impuesto a la Tesorería y a la Dirección Nacional de Caminos." (2)

2.- López Rosado Diego.- Problemas Económicos de México.- UNAM. 1956.

## 2.- FERROCARRILES

El gobierno durante los primeros años de la vida independiente, se encontró aislado por la suspensión de comunicaciones con Europa, por lo que se vió en la necesidad de impulsar en la medida de sus posibilidades, el desarrollo de las comunicaciones así como sus medios de transporte, los que han venido evolucionando desde la Colonia, así que, del tráfico de arrienda, diligencia, a la aparición del ferrocarril, impulsando este tipo de construcción la administración del presidente Díaz, período en el cual se construyeron cerca de 20,000 kilómetros.

México durante muchos años, ha sido exportador de materias primas, y por medio de este sistema se transportan hacia las fronteras o puertos para que se embarquen al exterior y a su vez recibir las importaciones de productos industriales o alimentos. Las vías férreas nunca fueron planeadas tomando en cuenta las necesidades del país, los concesionarios trazaban y construían las diferentes rutas de acuerdo con un criterio personal, las principales rutas se dirigieron a los centros productores de materias primas, alimentos y minerales, y de estos, hacia los puertos y fronteras.

Durante la lucha armada de 1910, los ferrocarriles sufrieron grandes trastornos, imposible de evitarlos. Y no es sino hasta la administración del presidente Cardenas, que ante la necesidad de integrar el sistema ferroviario nacional y utilizarlo como instrumento para el desarrollo económico del país, expropió la parte proporcional de las acciones de los

ferrocarriles que se encontraban en manos de la iniciativa privada. Hasta la segunda guerra mundial, los ferrocarriles todavía constituían el sistema predominante de transportación.

### 3.- C O M U N I C A C I O N E S   A E R E A S

La situación geográfica de la República Mexicana dentro del Continente Americano, ha favorecido el desarrollo de una aviación comercial, que se inicia a partir de 1920. El transporte aéreo ha intervenido en gran medida, en una rápida comunicación en los centros urbanos y rurales no comunicados por vía terrestre, mostrando un desarrollo de acuerdo con las posibilidades económicas, así como el medio físico geográfico del país, desempeñando dentro de la agricultura un papel importante, colaborando en virtud de su medio a conservar los diversos cultivos en las diferentes zonas agrícolas de la Nación, en las cuales es necesario una rígida y extensiva fumigación.

"Nuestro territorio ocupa un lugar estratégico mundial y continental, y es escala, origen o destino de un número cada vez mayor de rutas internacionales, ocupamos el 15 lugar en el mundo en materia de distancia recorrida y pasajeros, siendo muy escasos los países en desarrollo que nos superan en ambos conceptos: Brasil e India solamente." (3)

"Con la mira de impulsar el transporte aéreo, el 10 de junio de

3.- Examen de la Situación Económica de México. Banco Nacional de México.-  
Julio 1966.

1965, fue decretado el establecimiento de aeropuertos y servicios auxiliares "ASA", organismo descentralizado para administrar aeródromos, pistas, plataformas y edificios. Entre las funciones de "ASA" se encuentra la de coordinar un plan con proyecciones hasta 1980 para construir o modificar, según el caso, las facilidades para la navegación aérea." (4)

"La aviación supone rigurosas normas tecnológicas muy altas, relación de fuerza motriz y carga transportada, equipos costosos y personal especializado, lo cual explica que sus elevadas tarifas sean el principal factor limitante para su utilización en los países de menor desarrollo." (5)

Por último, la firma de convenios aéreos con otros países, son estímulo a la afluencia de turismo con beneficios para la economía nacional.

#### 4.- COMUNICACIONES MARITIMAS

La importancia del buque en la navegación como medio de transporte, se remonta a las épocas más antiguas, en la actualidad presenta un extraordinario grado de desarrollo a tono con el adelanto de la ciencia y de la técnica.

En nuestro país, en los últimos años, el transporte marítimo ha

4.- Idem.

5.- Idem.

1965, fue decretado el establecimiento de aeropuertos y servicios auxiliares "ASA", organismo descentralizado para administrar aeródromos, pistas, plataformas y edificios. Entre las funciones de "ASA" se encuentra la de coordinar un plan con proyecciones hasta 1980 para construir o modificar, según el caso, las facilidades para la navegación aérea." (4)

"La aviación supone rigurosas normas tecnológicas muy altas, relación de fuerza motriz y carga transportada, equipos costosos y personal especializado, lo cual explica que sus elevadas tarifas sean el principal factor limitante para su utilización en los países de menor desarrollo." - (5)

Por último, la firma de convenios aéreos con otros países, son estímulo a la afluencia de turismo con beneficios para la economía nacional.

#### 4.- COMUNICACIONES MARITIMAS

La importancia del buque en la navegación como medio de transporte, se remonta a las épocas más antiguas, en la actualidad presenta un extraordinario grado de desarrollo a tono con el adelanto de la ciencia y de la técnica.

En nuestro país, en los últimos años, el transporte marítimo ha

4.- Idem.

5.- Idem.

merecido una acogida preferente por parte del sector privado, a virtud de las facilidades que el Estado ha dado a los que se interesen en esta industria. Como sucede en otros países, la navegación de cabotaje sólo puede ser realizada por embarcaciones de bandera nacional, el cabotaje comprende el tráfico fluvial y se denomina en este caso fluvial o menor, para distinguirlo del cabotaje costero o mayor.

En casi todos los países, para favorecer el desarrollo de la navegación de cabotaje, se acuerdan diversas exenciones fiscales, como por ejemplo el pago de ciertas tasas por servicios portuarios, derechos aduaneros que gravan la importación de todos aquellos bienes que se utilizan en la construcción de las embarcaciones destinadas a este tipo de navegación.

Prácticamente México no poseía una verdadera marina mercante, y no es sino en el año de 1943 en que se creó la flota mercante de Estado -- "Flota Petrolera", desde entonces la navegación de ese género ha experimentado un desarrollo ininterrumpido, merced a la constante incorporación a su flota mercante de barcos modernos de gran tonelaje adquiridos a distintos países.

La marina mercante cumple un papel importante y de particular -- significación a la economía nacional, aquélla permite un ahorro de divisas; por lo que la falta de transporte marítimo es problema importante que debe resolverse a la brevedad.

México cuenta con 7,142 kilómetros de costa en el Océano Pacífico y de 2,855 en el Golfo de México, que representa una necesidad, además una brillante oportunidad de favorecer su comercio y su desarrollo económico.



## COMUNICACIONES FLUVIALES

Nuestras comunicaciones fluviales no son navegables en grandes extensiones, a causa de la poca ventaja que ofrecen los ríos del país, sin embargo éstas pueden ser impulsadas en aquellas partes de condiciones favorables. "El transporte en aguas interiores tiene grandes ventajas económicas, por lo que se debe impulsar su implantación en todos los lugares en que se considere viable esas ventajas, son:

a).- Mínima inversión inicial en la construcción y acondicionamiento, frente a las elevadas inversiones en ferrocarriles y carreteras.

b).- Menores requerimientos de fuerza motriz por unidad, en relación a los transportes terrestres.

Actualmente, sólo Petróleos Mexicanos emplea regularmente algunos de nuestros ríos, en el transporte de maquinaria, equipo y materias primas. El transporte de mercancía es irregular y limitado, pudiendo considerarse que las características en general del país, son poco propicias para este medio de transporte." (6)

## 5. PUERTOS

La importancia del comercio exterior en nuestro país, es recono-

6.- López Rosado Diego.- Problemas Económicos de México.- UNAM. 1966

cida mundialmente; no menos importante es la actividad que en el transcurso del tiempo han desarrollado los puertos, en consecuencia es necesario fijar algunos conceptos respecto a estas terminales marítimas:

La palabra "puerto", se deriva del viejo término latino "porta" que significa puerta o salida. Este concepto es útil todavía al referirse a un puerto acuático y particularmente oceánico, que sirve como salida a la extensión de tierra que lo rodea. (7)

"Puertos son los lugares dispuestos por la naturaleza y generalmente mejorados o transformados por el arte de los ingenieros, en que los barcos vienen a abrigarse, sean para efectuar embarques o desembarques de mercancías o pasajeros, sean para refugiarse o efectuar reparaciones." (8)

"La acepción más generalizada del término puerto, es la que se atiende por tal a "todo lugar natural o acondicionado que está situado en la costa y a donde llegan los buques regularmente a cargar o descargar mercancías o pasajeros." (9) Además podemos decir "puerto es el lugar en la costa defendido de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento."

7.- Marvin Luk Fair.- Port Administration in the Unites States. Cambridge. 1954. Pág. 3.

8.- Cit. por Pablo Sánchez.- Administración Portuaria.- San José de Costa Rica.. 1956.- Pág. 3.

9.- Diccionario Enciclopédico Abreviado.- Espasa Calpe.- Madrid.- 1935.- Tercera Edición. Tomo III. Pág. 237.

En términos generales, se define al puerto como "un lugar de la costa abrigado natural o artificialmente donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga." (10) Estas definiciones atienden al lugar, sin embargo, y conforme a Derecho Positivo vigente, "Ley de Vías Generales de Comunicación, artículo 172, nos da una definición propiamente cuando dice "Puertos son los lugares declarados como tales por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones". Con lo anterior, nuestra Ley hace referencia al hecho de que para tener tal carácter, se requiere una resolución del Ejecutivo Federal, y esto no es más que un acto administrativo.

A mayor abundamiento, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 33 dice: El Ejecutivo Federal determinará el establecimiento de los puertos marítimos y fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y la zona que les corresponda. Señalará qué obras e instalaciones públicas se deben de considerar incorporadas al puerto o afectas a su funcionamiento.

De lo anterior se desprende que el puerto no sólo depende de las condiciones geográficas sino de un acto administrativo por parte del Ejecutivo de la Unión, con la intervención de la Secretaría encargada de ello, en este caso la Secretaría de Marina.

## a).- CATEGORIAS

Muchas y variadas son las clasificaciones que se pueden hacer de los puertos marítimos, según los diferentes puntos de vista que para ello se han considerado: la clasificación de los puertos es materia de suma importancia, ya que, conociendo las características de cada uno, se puede determinar principalmente la uniformidad del movimiento del tráfico marítimo comercial, forma de operar más conveniente. En la clasificación de puerto marítimo comercial, se involucran una serie de factores relacionados entre sí, cuya importancia es decisiva para la economía de la zona geográfica -- circundante al puerto; toda terminal marítima puede considerarse como una organización económica, presentando un doble aspecto:

1.- Como un instrumento de enlace entre todas las formas de transporte que llegan a él, y

2.- Como una empresa industrial de características especiales derivadas de la recepción y despacho de las embarcaciones y de sus necesidades inherentes, o sea la mano de obra así como utillaje.

En el concepto moderno de puerto, es necesario considerar la tendencia de un importante sector de población a concentrarse en esa región, que a su vez propiciará un desarrollo económico del mismo.

Apoyados en la observación directa, presentamos las siguientes clasificaciones:

I.- Por su situación física

a).- Naturales

b).- Artificiales

II.- Por su localización geográfica

a).- Interiores

b).- Exteriores

III.- Por el tipo de obras portuarias

a).- Marginales

b).- De espigón

IV.- Por la naturaleza de su tráfico

a).- De altura

b).- De cabotaje

c).- Mixtos

V.- Por su actividad económica

a).- Industriales

b).- Metaleros

c).- Agrícolas

d).- Pesqueros

e).- Turísticos

VI.- Por la amplitud de su zona geográfica

a).- Locales

b).- Regionales

c).- Nacionales

d).- Internacionales.

## b).- U B I C A C I O N

El puerto debe de ser considerado como un instrumento económico de enlace entre los diversos sistemas de transporte que llegan a él, pero esta función específica no sólo se refiere al aspecto nacional, sino que también se extiende al ámbito internacional. "Un puerto influye considerablemente en la economía de las regiones a las que sirve, por el hecho de ser un órgano de enlace de las corrientes de transporte." (11)

En el litoral del Golfo de México, los puertos más importantes son: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso y el nuevo puerto de Yukalpetén, todos ellos comunicados por ferrocarriles y carreteras con los centros de producción y consumo. En las costas del Océano Pacífico, se cuenta con los puertos de: Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas, Ensenada, así como el Puerto de San Carlos. De los anteriores, los puertos de Yukalpetén, en el Golfo de México, Acapulco, San Carlos y Ensenada, tienen conexión sólo por carretera con los centros de producción y consumo.

"En el Golfo de México sólo hay tres puertos profundos que brindan abrigo: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos. Existen lugares secundarios con entrada de poco calado que pueden convertirse en buenos puertos para estimular otras tantas regiones importantes.

En el litoral del Pacífico, los puertos fundamentales son Ensenada

da, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Puerto Angel, -- nuevo puerto de San Carlos, pero se encuentran tan distantes entre sí y -- son tan defectuosos como puertos modernos, que han sido insuficientes para satisfacer las necesidades nacionales de este litoral. El programa de puertos desarrollado por el Gobierno Federal, data de más de 50 años; lo realizado es un esfuerzo concentrado en unos cuantos puntos de ataque y llevado a efecto más bien por razones políticas que siguiendo un plan preconcebido técnico." (12)

"El vasto litoral mexicano continúa en las condiciones primitivas de su naturaleza y está esperando el mejoramiento portuario en Matamoros, Soto la Marina, Tuxpan, Cazones, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Sontecomapan, Tonalá, Santa Ana, Chiltepec, San Pedro, Ciudad del Carmen, Champotón, Celestún, Sisal, Isla Mujeres, Cozumel, Puerto Morelos, Bahía de la Ascención, Xkalax, Bahía Magdalena, La Paz, San José del Cabo, Loreto, Mulégé, Santa Rosalía, San Felipe, Puerto Isabel, Yavaros, Agiabampo, Topolobampo, Altata, Dorado, San Blas, Puerto Vallarta, Chamela, Navidad, Puerto Angel y San Benito." (13)

Las condiciones de tráfico varían de puerto a puerto y no es desechable que el atraso de los transportes marítimos, radique fundamentalmente en la deficiente condición portuaria, por lo que se refleja en la marina mercante nacional.

12.- Mendoza Franco Roberto Ing.- Política Portuaria.

13.- Ob. Cit. Pág. 25

## C A R A C T E R I S T I C A S

Para que una terminal marítima sea considerada como tal, debe de reunir determinadas características como:

- 1.- Abrigo seguro
- 2.- Fácil acceso
- 3.- Facilidades de carga y descarga
- 4.- Talleres para reparación

Ahora bien, en el caso concreto de nuestras terminales marítimas se clasifican conforme a Derecho en puertos de altura, cabotaje y mixtos.

Los primeros reúnen las condiciones siguientes:

a).- Son puertos de entrada y salida directa a los productos que constituyen nuestro comercio exterior.

b).- Existen facilidades de atraque para los buques que arriban a nuestras terminales marítimas.

c).- Poseen almacenes y maquinaria para la operación de alijó.

d).- Están unidos a la red nacional de vías de comunicación destacándose las carreteras y vías ferroviarias.



e).- Cuentan con equipo de reparación, destacándose los diques y varaderos.

Los puertos de cabotaje se distinguen de los de altura, por el tipo de carga que por ellos se maneja, esto es, se mueven entre puertos nacionales utilizando esporádicamente el comercio de exportación.

La marcha hacia las costas, sólo tendrá éxito en la medida que las ciudades marítimas "puertos" tengan una zona determinada de influencia, en México hay magníficos puntos de salida al mar, que ofrecen seguridad a las embarcaciones, pero que no tienen zona de influencia en la tierra interior, existiendo zonas pobres donde todo es futuro y que no pueden dar salida a su producción, ya que no existe cerca de ellos ningún puerto.

#### c).- SITUACION ACTUAL

México tiene un litoral de aproximadamente de 10,000 kilómetros, con unos 40 puertos, que en su mayoría fueron planeados para satisfacer necesidades inmediatas y no mediatas, por lo que en las condiciones actuales no reúnen los requisitos para considerarlos como tales, hecha excepción y con determinadas limitaciones las terminales marítimas de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso en el Golfo de México, y los de Salina Cruz, Manzanillo, Mazatlán y Ensenada en el Océano Pacífico.

Las condiciones de operación y administración portuaria, dependen del Gobierno Federal, interviniendo en el recinto portuario las siguientes Secretarías de Estado:

- 1.- La Secretaría de Marina.
- 2.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- 3.- La Secretaría de Comunicaciones.
- 4.- La Secretaría del Patrimonio Nacional.
- 5.- La Secretaría de Agricultura y Ganadería.
- 6.- La Secretaría de Industria y Comercio.
- 7.- La Secretaría de Salubridad y Asistencia.
- 8.- La Secretaría de Gobernación.
- 9.- La Secretaría de Trabajo y Previsión Social (Art. 260 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).
- 10.- La Secretaría de la Presidencia.

Las Secretarías de Estado antes citadas, tienen expresamente delimitadas sus funciones y jurisdicciones en términos de lo dispuesto por la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado vigente.

Es cierto que nuestro país se encuentra en pleno desarrollo, por lo que el puerto debe de girar alrededor de la importancia que le comunica su propia zona de influencia, en virtud de que solamente el pleno conocimiento de ella permitirá realizar las terminales marítimas establecidas o por hacerse.

Es cierto que día a día la Secretaría de Estado encargada de llevar adelante las obras portuarias, estructura sus programas mediante la técnica adecuada, manifestándose esta política portuaria en bien de todas las fuerzas económicas del país que utilizan este medio de comunicación.

#### d).- ZONAS GEOGRAFICAS

La vida de un puerto marítimo se debe al desarrollo económico alcanzado en la zona geográfica de retaguardia, que lo utiliza como punto -- previo de concentración para realizar la distribución de sus productos, el grado de desarrollo de esta zona geográfica dependerá de la estructura económica de su propia zona de influencia, quedando el movimiento del puerto asegurado. Aceptada la mutua dependencia existente entre el desarrollo portuario y la zona geográfica o zona de influencia, el término zona de influencia portuaria entendida en forma general, como "la zona donde se origina la producción que se embarca, en un determinado puerto y donde se consume la que se embarca, existiendo es cierto, dificultades originadas de la acción individual y colectiva en la que influyen factores importantes como:

- 1.- Vías de comunicación.
- 2.- Fletes.
- 3.- Facilidades portuarias.
- 4.- Frecuencia de servicios marítimos.
- 5.- Localización de mercados.
- 6.- Vías de acceso.
- 7.- Situación del puerto.

Factores que obran directamente sobre la extensión geográfica de la zona portuaria independiente de las características físicas portuarias.

Es imprescindible como paso inicial, tratar de delimitar con cierta aproximación las fronteras geográficas. Esto es, las áreas que proporcionan el volumen físico del tráfico en ambos sentidos. "Toda ruta marítima implica la existencia de cuando menos dos terminales, que lo son para vehículos que cubren la ruta, no necesariamente para las mercancías que transportan, formando por lo tanto un transbordo." (14)

Con este elemento primario se puede obtener las bases sobre el futuro económico de un determinado puerto. "El proceso completo del comercio involucra la conexión entre el productor y el consumidor. Pero el tráfico no es de país a país, sino entre zonas económicas. El problema que se presenta es entonces determinar y fijar, tanto como sea posible, la extensión, carácter y ligas de estas zonas; este propósito involucra el conocimiento de temas geográficos, históricos, económicos y políticos conjuntamente con la técnica y organización del comercio de los transportes." (15)

Sin estos elementos no podrá obtenerse las bases para una planeación portuaria futura, o que fomente el desenvolvimiento de los existentes, así como las zonas de influencia.

Zona geográfica es aquella en donde se consumen, producen o transforman los productos que se mueven por el puerto. El concepto de zona económica pierde su acepción geográfico y se constituye en un elemento di-

14.- Ingeniería Marítima. Varios autores. 1959. México, D.F.

15.- Ob. Cit. Pág. 21.

námico que define la actividad económica de centros que geográficamente podrán no definir una unidad, pero que tienen en común ser usuarios del puerto.

"El proceso para determinar la zona económica de un puerto en operación, siguen la siguiente secuela:

Estudio de las estadísticas del movimiento del puerto.- Al desglosarse el movimiento total en sus componentes, podrán definirse aquellos productos que en tonelaje, valor y frecuencia, tienen preponderancia en el movimiento del puerto y, por consiguiente, dan carácter al mismo.

Conocidos los productos principales que se mueven, deben determinarse tanto sus puntos de origen y destino como el medio de transporte que utilicen, con lo que queda definida la zona económica para cada producto."  
(16)

La zona económica total del puerto, la constituyen la suma de zonas económicas parciales en las que se delimita un aspecto particular de la actividad portuaria; por lo que se expande o restringe según la oferta o la demanda de los satisfactores. Por tanto, su actividad se reflejará en la zona económica total, pudiendo en un momento determinado modificar la zona geográfica, o la zona de influencia. Esta es por lo tanto, un concepto dinámico, económico y geográfico que refleja en el movimiento portuario su actividad económica.

## CAPITULO IV

### LA MARINA MERCANTE MEXICANA

1.- Transportes marítimos.

2.- Embarcaciones.

a).- De altura.

b).- De cabotaje.

3.- Situación actual.

4.- Inversiones.

5.- Problemas económicos.

6.- Futuro de la marina mercante.

## 1.- TRANSPORTES MARITIMOS

El transporte en general, tiene que ver con todos nuestros actos, aseveración en cuanto que aquellos se refieren a relaciones económicas y de estos no existe uno solo de ellos que no implique el uso de alguno de los medios de transporte de personas o cosas. Ahora bien, al estudiar el transporte en la marina mercante mexicana, debe mencionarse como hecho importante la amplitud de nuestros mares, elemento indispensable para el desarrollo de lo que comunmente se ha denominado "buque", básico para proporcionar servicio de transporte y medio indispensable a cualquier economía moderna, su existencia es definitiva en el funcionamiento de un aparato productivo, no sólo por lo que a distribución de artículos, sino por su aportación al abastecimiento de materias primas, maquinaria y equipo en el lugar en que se soliciten.

El descubrimiento de distintos elementos trae como consecuencia el inicio de la operación de diversos sistemas de transporte con que cuenta el hombre moderno, transportes que presentan características distintas por su operación y en determinados momentos, ocasionan entre ellos competencia. Pero la evolución tecnológica no sólo ha permitido el mejoramiento de los transportes, sino que ha ampliado su campo de acción, haciéndoles cada vez más eficientes y acordes con las necesidades de los sistemas económicos, un ejemplo de lo anterior lo encontramos en la revolución industrial que se inició con el ferrocarril y el buque de vapor, transportes que revolucionaron las comunicaciones al permitirseles operar con costos

más bajos y reducidos, lo que significó un desarrollo y apoyo al desenvolvimiento de la producción industrial.

Desde el punto de vista económico, los transportes influyen en crear la utilidad del lugar, que no es otra cosa que el beneficio que se obtiene por la disposición de artículos de primera necesidad, materias primas, productos semielaborados, en el lugar o tiempo necesarios. El hecho de desplazar un artículo de un lugar a otro no es por sí mismo importante, su beneficio puede ser significativo según la utilidad, su principal función radica en la movilidad de mercancías de lugares en que su utilidad representa una demanda, por ejemplo los alimentos, en este caso el aumento del transporte marítimo no sólo es necesario sino indispensable, ya que poseemos inmensos litorales en ambos Océanos.

La importancia que para México tiene el transporte marítimo, es mayor que lo que generalmente se cree, alrededor de la mitad de la carga global de su comercio exterior se mueven por este medio. Las exportaciones se componen de productos agropecuarios y materias primas, en tanto que las importaciones comprenden productos elaborados.

"El período comprendido de 1930 a 1940 la participación de los barcos en el acarreo de las mercancías y en el intercambio fue mucho mayor pudiendo calificarse de abrumador, así en 1933 el tonelaje total de la exportación del país, el 95% se transportó por mar, y de la importación, el 67% sólo durante los años de la Segunda Guerra Mundial hizo sentir sus efectos en el tráfico marítimo, los medios terrestres predominaron sobre



el marítimo, bajando éstas en un mínimo en 1944." (1)

"En 1962 sumaron un total de 100 millones de dólares por concepto de fletes, por lo que es importante sobre manera, conocer en qué forma dicho costo representa para el país una fuga de divisas, lo que si tuviéramos una marina mercante, participaría ésta más activamente en el intercambio comercial, el máximo alcanzado en tiempos recientes, gracias al esfuerzo que mediante la conjunción de recursos públicos y privados, se ha realizado en los últimos años para incrementar la flota mercante nacional." (2) Con los datos anteriores es posible apreciar el papel dinámico del transporte marítimo en el desarrollo de las comunicaciones de México.

Si bien es cierto que son muchos los problemas que deben de resolverse dentro de un plazo perentorio para no quedarse a la zaga, en el desenvolvimiento de nuestra economía, uno de estos problemas es el transporte marítimo; este puede implicar la solución de innumerables males principalmente en el de la distribución de la producción misma. Puede afirmarse que para que un sistema de transporte cumpla debidamente su cometido, es necesario contar con una red de caminos racionalmente concebida, sin esta no es posible satisfacer con rapidez las necesidades de la producción y del comercio.

El transporte marítimo debe considerarse como una rama específica de la economía, constituyendo una rama del capital industrial, ya que -

1.- CEPAL.- Estudio económico de América Latina. Vol. 11. Pág. 119.

2.- CEPAL.- Ob. Cit. Pág. 120.

dicho transporte es un capital productivo por manifestarse como base del proceso de circulación, de las diferencias que lo distinguen de las demás industrias son:

a).- Su producto no es un objeto nuevo, no es una mercancía lo que vende el transporte es el espacio, desplazamiento de lugar y servicios, puesto que las mercancías deben de consumirse, y el consumo implica espacio, lo que viene a constituir un proceso adicional de la producción.

b).- Su efecto útil se halla unido al acto productivo, o sea que se consume instantáneamente en el acto de producirse.

De las particularidades anteriores, se desprende que la oferta debe de satisfacer un grado de racionalidad mayor que el que se requiere en la producción de la mercancía, ya que de otra manera resulta inadecuado y antieconómico la operación de un buque como transporte, por lo tanto debe corresponder con más exactitud a su demanda y a las perspectivas del desarrollo económico del país.

## 2.- E M B A R C A C I O N E S

La integración de la marina mercante mexicana, es un hecho dotado de una ideología política, forjada de nuestras luchas sociales, debemos admitir sin embargo, que el estado físico actual de las embarcaciones que integran la flota mercante no es nada halagador, diversos factores socio-económicos y sociopolíticos, han determinado su estancamiento, haciéndolos en determinado momento inoperantes; pero es cierto también que ésta emerge

con una vitalidad creadora, en la actualidad. La bandera de la flota mercante mexicana ondea por los distintos mares que cubren el globo terráqueo, misma que proporciona una fuente continua de trabajo.

En efecto, carecemos de una auténtica flota mercante mexicana, que satisfaga las exigencias de nuestro comercio creciente, en su aspecto interno y externo, que nos obliga a depender indirectamente de las flotas mercantes de otras naciones, para llevar a cabo nuestras transacciones comerciales, motivando la salida de divisas al exterior por concepto de fletes.

En apoyo a lo anterior, se expone en cifras, el número de unidades que constituyen la marina mercante nacional, así como el tonelaje de la misma.

#### a).- EMBARCACIONES DE ALTURA

Nuestro Derecho Positivo vigente, divide la navegación en de altura, cabotaje o mixto. Se entiende por tráfico de altura: "I.- El transporte de mercancías extranjeras y el de nacionales o nacionalizadas que retornen al país o se remitan con destino al extranjero o para transitar por él y II.- La simple navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa." (3)

El tráfico de altura es el que se realiza por alta mar, indepen-

3.- Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos.- Artículos 48 y 49.

dientemente del tráfico mixto, éste es aquél que "simultáneamente se verifica en los puertos de altura y de cabotaje, por las mercancías que transporten y por la navegación que se haga." (4)

El tráfico de altura, denota primero un comercio realizado por embarcaciones mercantes a grandes distancias por alta mar, siendo necesario aclarar, que se tiene la idea de que las embarcaciones, cuyo tránsito se realiza sin efectuar el comercio, no están realizando navegación de cabotaje o de altura, ya que, el tráfico denota la idea de comerciar con especulación. "Por ello sostenemos, debe de diferenciarse el tránsito del tráfico, que por ambos, puede ser de altura y afirmamos que siempre comprenderá el tránsito al tráfico, puesto que en derecho marítimo mercante se necesita de la operación de negocios mercantiles para que sea tráfico." (5)

Como nota complementaria puede decirse que las embarcaciones que efectúan tráfico de altura, quedan comprendidas dentro de una serie de restricciones portuarias, deben de sujetarse a diferentes trámites aduanales, ya sea de carácter impositivo, sanitario o de migración, ya que el tránsito de altura se realiza casi siempre entre distintas naciones, provocando con ello distintos intereses protegidos, relaciones que en términos generales son regidas por normas de Derecho Internacional.

Nuestra flota mercante se integra aproximadamente de la siguiente

4.- Idem. Artículo 51.

5.- Antonio Scialoja.- Del Derecho de la Navegación.- Pág. 51.

te manera: la flota mercante petrolera, unidades con un tonelaje aproximado de 319,000 y la flota comercial de altura por 34 unidades con un tonelaje de 325,000. Las naves petroleras en su gran mayoría, fueron compradas usadas, compras desventajosas, ya que no han rendido beneficios y sí muchos gastos. Tradicionalmente la empresa siguió una política que parece haberse terminado con la nueva orientación dada por el director general al suscribir un convenio de compra y construcción de 14 nuevos buques cisterna con el Japón.

Para el comercio marítimo son de vital importancia las embarcaciones de altura, por lo que es preciso reconstruir lo disperso para estar acorde con el progreso de México.

#### b).- EMBARCACIONES DE CABOTAJE

La navegación de cabotaje se define como "navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de las costas tomando por guía principal los puntos conocidos de éstas." (6)

"El sentido histórico del término fue distinto al gramatical, porque se utilizó la misma palabra para referirse a la "navegación y comercio que realizaban los países europeos con sus colonias de ultramar, y que si bien era entre partes del territorio de un mismo estado, la derrota no seguía la línea de la costa, también debemos destacar que se ha utilizado el término en forma equivalente ambivalente, para la navegación o trasla-

6.- Enciclopedia General del Mar. Edi. Carriga, S. A. -Madrid. 1957. Pág. 872.

ción de un lugar a otro y para el tráfico o comercio entre puertos de un mismo Estado." (7) Entre nuestros antecedentes legislativos sobre el tema, podemos ubicarlo en la orden dictada el 26 de enero de 1825 que dice: --- "Atento el Supremo Gobierno a precaver los perjuicios que están sufriendo los buques nacionales de cabotaje, así como los armadores de esta especie de industria tan favorable a la riqueza pública, por el abuso escandaloso de ocuparse los extranjeros en esta misma clase de tráfico, particularmente en el mar del Sur, ha resuelto su excelencia prohibirlo absolutamente a todos los buques extranjeros sin ninguna excepción y que únicamente puedan hacerlo los mexicanos en la forma y método que les conviene, a manera que exclusivamente lo disfruten los nacionales en todas partes, y lo exige el Derecho Común y el progresivo incremento del comercio de la República." -- (8)

Nuestro Derecho Positivo imprime al término "cabotaje" una doble característica al expresar en su artículo 50 del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos "el tráfico de cabotaje comprende el transporte de mercancías nacionales o nacionalizadas, o de la simple navegación entre -- dos puntos de la costa del país situados en el mismo litoral." (9) Para -- los efectos del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, se entiende por éste el que se haga entre dos puertos nacionales del mismo litoral, cayen-

7.- Enciclopedia OMEBA. Pág. 118.

8.- Blas José Gutiérrez Flores Alatorre.- Apuntes sobre los fueros vigentes de la República. Tomo I. 1876. México, D.F.

9.- Blas José Gutiérrez Flores Alatorre. Ob. Cit.

do el legislador en ambos ordenamientos en el mismo error, esto es, confundiendo el desplazamiento con el tráfico.

Para concluir, nuestro Derecho establece el tráfico mixto que es aquél en que simultáneamente se verifican en los puertos de altura y de cabotaje, por las mercancías que se transportan y por la navegación que se haga.

### 3.- SITUACION ACTUAL

En el momento actual y en medio de un ambiente de intensa especulación acerca de la formación de la marina mercante nacional con artículos que sobre el mismo tema aparecen a diario en las páginas de los más importantes diarios, contradictorios en no pocos casos. "México dispone de una flota mercante de altura bien organizada que presta un servicio eficiente aunque con una capacidad modesta que limita gradualmente sus posibilidades y con un grado de vetustez excesiva." (10)

Es importante señalar que la flota marítima mexicana empieza a renovarse y reponer sus unidades, como se demuestra con las nuevas adquisiciones hechas tanto por la iniciativa privada, como por el sector público "Petróleos Mexicanos". México es un país en vías de desarrollo económico, motivo por el cual existen infinidad de problemas de diferentes tipos y características que se reflejan en todos los órdenes y sectores activos del

10.- Enrique Angülo. Comercio Exterior. Tomo XV. No. 4. Transporte Marítimo.

país, problemas complejos que por su magnitud, es necesario analizarlos -- exhaustivamente antes de llegar a una conclusión; dentro de estos proble-- mas, se encuentra el de la marina mercante. No debemos olvidar que lo que ofrece la marina mercante fundamentalmente es un servicio, por lo que en esta industria no se requiere materia prima.

#### 4. - INVERSIONES

Las inversiones en esta materia son cuantiosas: Dividiéndose en inversiones del sector público y del sector privado. El sector público, -- por medio de la Secretaría de Marina, ha invertido en obras que llamamos -- de infraestructura, cantidades fabulosas entre las que destacan: dragas, -- chalanes, remolcadores, buques guardafaros, etc., muelles, varaderos, di-- ques, astilleros, escolleras, sondeos, dragados, faros, balizas, zonas de refugio, etc., obras que diseminadas en los distintos puertos de ambos li-- torales, traen beneficios a importantes sectores que tienen su única fuen-- te de ingresos en la marina mercante. Obras que son un aliciente para la -- iniciativa privada. Las inversiones públicas en los puertos, representa -- la fuerza motriz del desarrollo marítimo, que repercute en la economía re-- gional, creando el Estado condiciones favorables para un desarrollo de la marina mercante nacional.

Las inversiones del sector privado, son aportadas principalmente por el consorcio de Transportación Marítima, S.A. y filiales, la flota co-- mercial de este consorcio se compone de "29 unidades de operación, que en



conjunto desplazan aproximadamente 210,000 toneladas, las que en los últimos años han recorrido 8 millones de kilómetros y han transportado 3.320.000 toneladas que equivalen a la capacidad de carga de 83.000 carros de ferrocarril, los que formados en línea, cubrirían una distancia similar a la que existe entre Acapulco y Veracruz." (11)

"Las inversiones de transportación marítima mexicana son hasta ahora de 700 millones de pesos, existiendo un convenio para la compra de 5 buques más un total de 115,000 toneladas e inversión de 375 millones de pesos, estos buques se construirán en Polonia, España y Yugoslavia, y que deberán ser entregados durante el lapso de 1968-70." (12)

El Estado ha tenido especial interés en la conservación de los puertos nacionales, esto es en la extracción de fango, arena, grava del fondo de los ríos y canales para conservar o aumentar la profundidad, las dragas adquiridas de 1930 a la fecha representan un conjunto de 26 unidades. La finalidad del dragado es conservar o aumentar la profundidad, descargar los azolves en las zonas de depósito del propio mar o las áreas bajas de relleno donde asientan luego instalaciones industriales o aparecen perímetros urbanizados; he ahí las dos funciones primordiales del dragado ejecutado gracias a embarcaciones especialmente dispuestas, capacitadas con los medios necesarios para vaciado de materiales." (13)

11.- Augusto Focil Díaz.- Crece nuestra Marina Mercante. Artículo publicado en el diario capitalino

12.- Idem.

13.- Marina de México. 1967. Secretaría de Marina.

"El dragado de conservación, naturalmente, es continuo o periódico según se amerite: es mantenido en proporción directa a la cantidad de azolve que, arrastrado por las corrientes de los litorales y de los ríos, llega a depositarse en las barras, los canales de acceso, las dársenas, -- las proximidades de los muelles.

La labor debe ser siempre intensa, tenaz, de esfuerzo redoblado; llevar esa eterna y decidida constancia con que las olas y la resaca baten imperturbables los acantilados de la costa." (14)

Baste solamente el abordar este aspecto, en la tarea diaria que realiza la Secretaría de Marina, para darse cuenta no sólo de la labor, sino de las grandes cantidades de dinero vertidas en estas instalaciones, -- que redundan en el beneficio de la colectividad.

## 5. - PROBLEMAS ECONOMICOS

Las áreas industrializadas, que hasta hace poco eran aisladas, cobran día a día un esfuerzo impresionante, ya que la iniciativa privada ha escogido a varios Estados de la República, motivados desde luego por la colaboración favorable en relación con la obtención de la materia prima, o bien por la llamada exención de impuestos, regiones que han cobrado una actividad creadora y constructiva, que debe de traer grandes beneficios a todos los sectores de esas comunidades, y que forzosamente se reflejará en --

la economía nacional. Es cierto, que el desarrollo regional depende de las posibilidades que tienen para producir bienes o servicios, que se demandan en el exterior o en el resto del país. Generando esta política económica, - una corriente de ingresos favorables, transformando la economía nacional, - y por ende, el nivel social irá en constante aumento. El éxito económico - depende fundamentalmente de la doctrina social y humana con que se oriente el esfuerzo de mejoramiento colectivo, sobre ese particular, puede afirmarse que el Estado ha fijado a la iniciativa privada programas que han traído no solamente el mejoramiento del inversionista, sino el bienestar general de la región.

Ahora bien, en relación con nuestra materia existen innumerables obstáculos para el desarrollo enumerándose los siguientes:

a).- Alto costo de maniobras en algunos puertos, debido a - prerrogativas sindicales a trabajadores portuarios.

b).- Mermas así como destrucción de mercancías por la falta de equipo adecuado para la estiba, así como para la carga y descarga. Es necesario además, acabar con la fama internacional de nuestro primer puerto. "En el resto del mundo se dice que es el número dos en inseguridad. Experimenta un gran porcentaje de robos y pérdidas en las cargas de importación o exportación. Sólo Hong Kong, en el continente Asiático, tiene mayor renombre por las mismas razones." (15)

## 6. - FUTURO DE LA MARINA MERCANTE

La marina mercante es una realidad, y pensamos que el futuro económico de México, radica en el mar que bañan nuestras costas, día a día -- nos damos cuenta de ello, motivo por el cual pensamos, como muchos, que para alcanzar nuestro objetivo, debemos descubrir lo que antes se nos había negado, la conquista de nuestras costas.

El futuro de la marina mercante se vislumbra prometedor. "La nación mantiene relaciones comerciales con 102 países y territorios no autónomos, 25 países avanzados, industriales o exportadores primarios de alto ingreso de economía de mercado, 11 países de economía centralmente planificada y 66 países en desarrollo." (16)

La marina mercante se renueva constantemente, existiendo un programa de construcción de 14 navíos para la empresa descentralizada "Petróleos Mexicanos", lo que permite presumir que para el presente año, la flota de buques tanque ascienda a 319.000 toneladas de porte bruto. La marina mercante comercial va también en constante aumento, y éste se nota con la elevación en el porcentaje que le corresponde en el tráfico hacia Europa, Centroamérica, así como los Estados Sudamericanos.

16. - Marina de México. - Ob. Cit.

## C A P I T U L O V

### PROBLEMAS JURIDICOS.

1.- CONSTITUCION

2.- CONVENIOS

3.- CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

4.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

5.- CODIGO DE COMERCIO

6.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

IMPRESA COMERCIAL  
S. R. L.

## 1.- C O N S T I T U C I O N

Antes de la independencia política de México, la Nueva España tenía un importante comercio internacional con el Oriente y Occidente, que realizaban con el auxilio de una importante flota naviera que disponía de las instalaciones portuarias indispensables.

Durante la independencia, esa flota mercante, de nacionalidad española, se alejó de su antigua Colonia y nos dejó sin un solo barco para poner los cimientos al nuevo comercio internacional.

Al hacer un breve análisis del sistema constitucional mexicano, encontramos el fundamento para afirmar que nuestra Constitución de 4 de octubre de 1824 incluyó que, dentro de las facultades del Congreso General (Art. 49, Frac. XIV), estaba la de "habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas y designar su ubicación." --Similar a la Frac. XIII del Artículo 89 de nuestra Constitución vigente-- (1)

Con posterioridad, la Ley Federal de 28 de enero de 1826, da preferencia a los mexicanos sobre los extranjeros, al establecer que "todos los BUQUES NACIONALES MERCANTES SE DOTEN PRECISAMENTE CON MEXICANOS en la clase de capitán, piloto, contra maestre y dos terceras partes de la tripulación. Asimismo que los individuos correspondientes a estas dotaciones --

1.- Tena Ramírez, Felipe.- Leyes Fundamentales de México. 1808-1857. Primera Edición. México. 1957. Pág. 175

sean los inscritos en las matrículas de mar de los ayuntamientos." (2) La coordinación del primer precepto, con el segundo, nos lleva a interpretar que siempre ha existido en el ánimo de nuestros legisladores, el preocuparse de los problemas inherentes a la marina mercante.

Varias disposiciones atendieron el punto de vista económico, como el artículo 4o. de la Ley de 8 de mayo de 1826, que "impuso al ejecutivo la obligación de publicar anualmente estados de los buques mercantes nacionales y extranjeros, que entrasen y saliesen de los puertos de la República, expresando el número de sus toneladas, numerario y efectos nacionales que exportasen y los efectos extranjeros que importasen, y además el destino de aquellos y la procedencia de éstos. En cumplimiento de este deber, se presentó la primera balanza correspondiente al año de 1825, habiéndose hecho previamente la que correspondía a 1824, que comprendía tan solo a los puertos de Alvarado y Veracruz," (3) Otras leyes tuvieron la misma finalidad, tales como la de 29 de noviembre de 1828, la de 30 de diciembre 1828, la de 15 de noviembre de 1841, etc.

En la tercera de las siete Leyes Constitucionales, expedidas por el Congreso Constituyente el 30 de diciembre de 1836, dice en el apartado de la Formación de las Leyes (Artículo 44, Frac. X) "Corresponde al Congreso General exclusivamente: Dar al gobierno bases y reglas generales para -

- 2.- Flores Alatorre, Blas José Gutiérrez.- Apuntes sobre fueros vigentes.- México. Tomo I. Pág. 523. 1876.
- 3.- Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.- 1870. No. 333 Pág. 93.

Las capitanías de puerto estarán encargadas de todo lo concerniente a la Policía de la rada y del puerto, y de la ejecución de los reglamentos marítimos sobre la navegación y el comercio." (7)

El Constituyente de 1917, presenta una nueva dimensión en el panorama económico y social de México, puesto que incluye las bases para restringir los beneficios en la explotación de la marina mercante, puesto que la otorga sólo a ciudadanos mexicanos por nacimiento. Esta medida ha sido igualada con posterioridad en la expropiación de las industrias de petróleo y en la nacionalización de la energía eléctrica, las cuales sirven de piedra angular a la independencia económica de México.

La Constitución de 1917, en su Artículo 32, establece en su primer párrafo, de una manera general, que en igualdad de circunstancias, debe preferirse el mexicano al extranjero. Ahora bien, de una manera específica, en el segundo párrafo, se requiere la calidad indispensable de mexicano por nacimiento, para capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República.



## 2.- C O N V E N I O S

En nuestro sistema constitucional, la jerarquía de los Tratados, (a veces se utiliza Tratado y Convenio como sinónimos) Internacionales, -- así como su obligatoriedad, se encuentra expresamente regulada en el Artículo 133, que a la letra dice: "Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y de los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, -- con aprobación del Senado, será la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, Leyes y Tratados a pesar de las disposiciones en contrario que puedan haber en las Constituciones de los Estados". Este Artículo se reformó en el año de 1933.

De acuerdo con los lineamientos de este artículo, el Ejecutivo -- de la Unión ha celebrado varios Tratados Internacionales relativos a la materia que nos ocupa, de los cuales, por su importancia, citaremos algunos:

1.- Convención relativa a la transformación de navíos de comercio en buques de guerra (Diario Oficial de 21, 22 y 23 de febrero de -- 1910).

2.- Convención relativa al régimen que debe observarse con los buques enemigos al comenzar las hostilidades (Diario Oficial de 15, 16, 17 y 18 de febrero de 1910).

3.- Convención relativa al establecimiento de una Corte Internacional de Presas (Diario Oficial de 16, 17, 18, 19, 21 y 22 de marzo de 1910).

4.- Convención para la adaptación de los principios de la Convención de Ginebra a la Guerra Marítima (Diario Oficial de 8, 9, 10 y 11 de marzo de 1910).

5.- Convención y Estatuto sobre el régimen internacional de puertos marítimos celebrados en Ginebra, Suiza, el 9 de diciembre de 1923 (Diario Oficial de 17 de septiembre de 1935).

6.- Convención relativa al establecimiento de una Corte Internacional de Presas (Diario Oficial de 22 de enero de 1936).

7.- Declaración en que se reconoce el derecho de los países que no tienen litoral, a enarbolar un Pabellón, celebrada en Barcelona el 20 de abril de 1921 (Diario Oficial de 22 de enero de 1936).

8.- Acta que establece ciertas reglas relativas a la acción de los submarinos respecto a los buques mercantes en tiempo de guerra, suscrita en Londres el 6 de noviembre de 1936 (Diario Oficial de 4 de marzo de 1938).

9.- Reglamento para prevenir colisiones en el mar (Diario Oficial de 30 de enero de 1954).

10.- Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Diario Oficial de y de enero de 1962).

### 3.- CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

En nuestro Derecho, las aduanas, sus órganos, sus operaciones, -

tráficos, etc., están reglamentados por el Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de 31 de diciembre de --- 1951. Expresamente se indica que "Los buques están sometidos a un régimen fiscal que tiene como única finalidad la de percibir los derechos arancelarios sobre ellos y sobre las mercancías que conduzcan, impidiendo el contrabando por mar. Por las aduanas ejerce una rigurosa vigilancia sobre toda clase de buques, incluso los de guerra que lleven mercancías y como consecuencia, las penas que impone al barco que infringe sus preceptos legales." (8)

La Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, de 24 de diciembre de 1958, otorga a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la facultad de dirigir los servicios aduanales y de inspección y de la Policía Fiscal de la Federación, así como cobrar los impuestos, derechos, productos y aprovechamientos federales en los términos de las Leyes.

"En México las Aduanas Marítimas se hallan abiertas al comercio de todas las Naciones, excepto en los casos de guerra internacional, por exigencias de autoridad pública o cuando se sustraigan a la obediencia del Gobierno Federal." (9)

"Desde el momento en que las mercancías entren en las aguas territoriales, quedan sujetas a las disposiciones de este Código, a las tarj

8. - Elena Arvide Arredondo. - La Navegación Marítima. Algunos aspectos de su control administrativo. Tesis. UNAM. 1961. Págs. 25.

9. - Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos. Art. 10.

fas y leyes federales que las afecten y a lo que estipulen los tratados vigentes sobre comercio y navegación..." Esta disposición sólo es operante cuando "las embarcaciones que fondeen fuera de las aguas territoriales, ejecuten alguna de las operaciones de que trata este mismo Código." (10)

De la lectura del Artículo 5o. del Código que arriba se cita, observamos que la vigilancia aduanera se ejerce en los recintos fiscales o fiscalizados, extendiéndose a las aguas territoriales, perímetros y zonas libres.

"La Dirección General de Aduanas tiene a su cargo la dirección e inspección de las oficinas aduaneras y de los servicios de ese ramo. En consecuencia, el Director ejerce autoridad sobre el personal del mismo y tiene todas las facultades que este Código concede a los jefes y demás empleados del propio ramo." (11)

De lo anterior se desprende que todos los derechos que causa un barco desde el momento en que penetra o que sale de un puerto, corresponde su aplicación a la Dirección General de Aduanas, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Artículo 1o.

#### 4. - LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

La Ley de Vías Generales de Comunicación, prevé una regulación -

10. - Idem, Art. 3o.

11. - Idem, Art. 682.

de todas las vías de comunicación, siguiendo un criterio de concordancia y de complementación. De acuerdo con esta ley, la Secretaría de Comunicaciones debe de participar en la construcción, conservación y explotación de todas las vías, impulsándolas y vigilándolas, así como interviniendo en todo el régimen concesional; dictando tarifas, horarios, itinerarios, registrando vehículos y controlándolos para efecto de seguridad y conveniencia del público usuario. Esta labor administrativa, tiene una base legal para intervenir en todas las vías de comunicación y medios de transporte. "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos." Artículo 6o.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, se sujetan a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional, el cual debe hacerse del conocimiento público. Mientras la Secretaría de Comunicaciones tiene ingerencia en las vías de comunicación terrestre, las comunicaciones por agua son de la competencia de la Secretaría de Marina, ya que, con la creación de esta dependencia, hubo un desmembramiento en las disposiciones relativas.

## 5.- CODIGO DE COMERCIO

Las disposiciones en materia de comercio marítimo, que contiene el Código de Comercio, no habían sido revisadas desde que este Ordenamien-

de todas las vías de comunicación, siguiendo un criterio de concordancia y de complementación. De acuerdo con esta ley, la Secretaría de Comunicaciones debe de participar en la construcción, conservación y explotación de todas las vías, impulsándolas y vigilándolas, así como interviniendo en todo el régimen concesional; dictando tarifas, horarios, itinerarios, registrando vehículos y controlándolos para efecto de seguridad y conveniencia del público usuario. Esta labor administrativa, tiene una base legal para intervenir en todas las vías de comunicación y medios de transporte. "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos." Artículo 6o.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, se sujetan a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional, el cual debe hacerse del conocimiento público. Mientras la Secretaría de Comunicaciones tiene ingerencia en las vías de comunicación terrestre, las comunicaciones por agua son de la competencia de la Secretaría de Marina, ya que, con la creación de esta dependencia, hubo un desmembramiento en las disposiciones relativas.

## 5. - CODIGO DE COMERCIO

Las disposiciones en materia de comercio marítimo, que contiene el Código de Comercio, no habían sido revisadas desde que este Ordenamien-

to comenzó a regir el 1.º de enero de 1890, motivo por el cual los preceptos que contiene en el Libro Tercero, "Del Comercio Marítimo, se encuentran obsoletas, ya que la tecnología en materia de comunicaciones por agua no sólo ha manifestado un considerable avance, sino que se ha superado, no pudiendo, ni siquiera como ejemplo, hacer comparaciones entre las embarcaciones actuales con las del siglo pasado. Y en lo referente al comercio, éste se ha diversificado de tal manera, que las naciones se encuentran unidas ahora más que nunca.

Asimismo, el análisis y discusión de este Ordenamiento, resulta inútil, toda vez que el artículo segundo transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, deroga los artículos del Código de Comercio, -- a sí como las demás disposiciones legales en lo que se oponga a dicho Ordenamiento.

## 6.- LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

La navegación y el comercio marítimos en nuestro país, ha tenido un auge extraordinario, notándose asimismo la falta de un completo ordenamiento jurídico, que llenara las lagunas del Código de Comercio. No fue sino hasta el año de 1961, en que nuestros legisladores se avocaron al problema de crear una Ley que llenara esta imperiosa necesidad en nuestra Legislación. Así, en el año de 1962, al reanudarse los estudios tendientes a la creación de la Ley que nos ocupa, se elaboró un proyecto cuyo título -- fue el de "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" (12). Esta Ley constituyó

12.- Diario de los Debates de la Cámara de Senadores. 2 de Octubre 1962.

ye un adelanto en lo que a materia marítima se refiere, ya que el único intento serio, en realidad, fue el "Código de la Marina Mercante Nacional de los Estados Unidos Mexicanos", de 16 de septiembre de 1894. Sin embargo, en nuestro medio no había existido jamás un intento de legislación marítima, excepto la elaborada a partir de nuestra Constitución vigente. Así, en el Diario Oficial de 21 de noviembre de 1923, se publica la actual "Ley de Navegación y Comercio Marítimos."

Esta Ley, según intención del Legislador, quiere fijar normas específicas de acuerdo con las necesidades actuales, en el Derecho Marítimo moderno, dentro del marco constitucional, y relacionado debidamente con el orden jurídico mexicano.

Por otra parte, según la idea del propio legislador, no se pretende que la actual "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", sea la solución total de los múltiples problemas que afectan a la marina mercante. Sin embargo, hay que reconocer que ella sienta las bases para un ulterior desarrollo. El legislador pensó integrar un solo cuerpo legislativo, con disposiciones que anteriormente se encontraban separadas.

Es cierto que al legislador le era imposible emprender la revisión de tantas disposiciones legales, sin sentar las bases primordiales que propiamente deben ser contenidas en una ley y no en normas de orden derivado o reglamentario, máxime cuando los ordenamientos básicos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y del Código de Comercio, se interfieren entre sí.



Esta revisión fué necesaria, ya que, por modificación a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se creó la jurisdicción marítima con la actual Secretaría de Marina, según Decreto de fecha 31 de diciembre de 1940. Ella comprende los mismos servicios y ramos que integraban el Departamento de Marina, elevándose a la categoría de Secretaría de Estado, en atención a la importancia adquirida por la actividad marítima del país. Sin embargo, hubo que esperar 23 años para que naciera la ley que conocemos como "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", misma que sienta las bases para que se unifiquen las demás disposiciones relativas, a fin de hacerlas aplicables conforme a las necesidades actuales, así adecuarlas a las normas internacionales de Derecho Marítimo.

La marina mercante carecía de una legislación que unificara las diversas leyes, entre las que se destacan la Ley de Vías Generales de Comunicación, que la viene rigiendo y está en vigor en su Libro Tercero, así como la Ley Federal del Trabajo, en su parte relativa.

México, joven Estado, ha tenido que sufrir las presiones económicas y políticas de Estados de mayor potencialidad, limitando su capacidad para buscar mejores horizontes en el campo económico, es bien sabido que desde nuestra independencia política, México ha tenido que soportar Tratados Internacionales desfavorables, por no decir leoninos, acudiendo siempre en gradual exclusión, a Estados que ofrecen ayuda a cambio de concesiones sobre la explotación de sus recursos naturales. En cuanto a las relaciones internacionales, los principios de México están en consonancia con los que gobierna su política exterior en general y su política económica interna. Nuestro país considera que entre los derechos indeclinables de

que disfrutaban los Estados soberanos, ocupa lugar prominente, el de mantener relaciones económicas y comerciales mutuamente ventajosas con todos los países de la tierra, sin que pueda atenderse a limitaciones devengadas de orden político.

## C O N C L U S I O N E S

1.- El buque mercante, legalmente, es considerado como bien mueble por naturaleza y como bien inmueble para efectos jurídicos, afirmación con la que estamos de acuerdo en principio.

2.- En la época precortesiana, no se realizaron obras portuarias toda vez que nuestros pueblos autóctonos desconocieron la navegación de altura.

3.- El conjunto de elementos naturales adaptados por el hombre - con múltiples finalidades, que permiten la instalación de la sociedad humana en un territorio, facilitando el desarrollo de sus actividades, constituye lo que denominamos infraestructura.

4.- El concepto de puerto debe de ser más amplio, debiendo de satisfacer las siguientes condiciones:

- a).- Proporcionar abrigo a las embarcaciones.
- b).- Estar respaldado por un "Hinterland"
- c).- Dotado de comunicaciones interiores para el transporte de mercancías.
- d).- Coordinar los diversos medios de comunicación; y
- e).- Tener condiciones urbanas tales, que garanticen la salud y el bienestar social.

5.- La Secretaría encargada de la administración marítima, debe reestructurarse de tal manera, que dé más vida a la marina mercante y sus industrias conexas, estructuración que puede tener dos soluciones:

a).- Creación de una Subsecretaría con patrimonio y presupuesto propio, que podría denominarse "Subsecretaría de la Marina Mercante Nacional."

b).- Creación de un departamento descentralizado con patrimonio y presupuesto propio, punto que considero más aceptable de producir efectos positivos en nuestra materia.

6.- Las múltiples autoridades, así como las diversas organizaciones sindicales que intervienen en el movimiento portuario, deben de ser reestructuradas, bajo la dirección de una autoridad portuaria (única).

7.- La concentración de servicios portuarios e industrias conexas en una sola Subsecretaría o Departamento descentralizado, deberá residir en la institución que para ese efecto sea creado.

8.- La industria naval, presenta una amplia proyección no solamente nacional, sino que se proyecta al exterior con ímpetu creativo, por lo que es conveniente darle el incentivo necesario, que traería como consecuencia, la integración de nuestro transporte marítimo.

9.- El Estado debe de promover la creación de líneas de transporte, con la adecuada reglamentación de tarifas diferenciales, para incrementar los ingresos e impulsar la producción.

10.- Los puertos ubicados a lo largo de los diez mil kilómetros de nuestras costas, en tanto no estén intercomunicados por buques construídos íntegramente en astilleros nacionales, México no habrá cumplido con un renglón importante en su evolución industrial.

11.- Debe de reglamentarse adecuadamente, toda relación de trabajo marítimo, toda vez que esta actividad difiere de la realizada en otras industrias.

12.- Urge conocer mediante un catálogo, cuáles son los recursos marítimos, así como un inventario de nuestra zona marítimo terrestre.

13.- La actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no reúne la finalidad que es de desearse. Considero que debe de empezarse por una revisión a fondo de todas las disposiciones legales que se relacionan con esta materia.

14.- La planeación de vías de comunicación, debe de orientarse al desarrollo de la comunidad marítima, ésta, podría asimilar gran parte de mexicanos que vegetan por el territorio nacional.

15.- Los puertos mexicanos adolecen de deficiencias que van desde su localización misma hasta sus instalaciones, operación y administración.

16.- Los puertos no son entidades aisladas del conjunto de una economía, ni simples ciudades cercanas al mar, sino por el contrario son regiones de un verdadero complejo económico, en consecuencia no se les debe tratar como entidades separadas, sino que debe de promulgarse un plan

portuario ajustado a la realidad económica del país.

17.- Buena parte de nuestros problemas derivan de la carencia de una autoridad portuaria, con suficientes atributos para resolver los complicados problemas que se presentan en la administración del puerto independiente de la forma legal que asuma la existencia de tal organismo, es obligada si se quiere mejorar nuestra actual situación.

## B I B L I O G R A F I A

- 1.- Ancona, Eligio.- Historia de Yucatán.
- 2.- Angulo, Enrique.- Comercio Exterior. Tomo XV. No. 4.
- 3.- Arvide Arredondo, Elena.- La Navegación Marítima. Tesis. UNAM. 1961.
- 4.- Banco Nacional de México.- Examen de la situación económica de México Julio de 1966.
- 5.- Benítez, José R.- Historia gráfica de la Nueva España. México. 1929.
- 6.- Beteta, Mario Ramón.- La Revolución Mexicana en el desarrollo industrial. Edición Sell.
- 7.- Bravo Jiménez, Manuel.- Planeación económica. Banco de México, S.A. - 1951.
- 8.- Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. No. 22. 1954.
- 9.- Cepal.- Estudio económico de la América Latina. Vol. II. 1963.
- 10.- Chavero, Alfredo.- México a través de los siglos.
- 11.- Di Nardi, G.- Lecciones de economía política. Edición Bari. 1950.
- 12.- Diccionario Enciclopédico Abreviado. Espasa Calpe. Tercera Edición. - Tomo III. Madrid. 1935.
- 13.- Diario de los Debates de la Cámara de Senadores. Octubre 2 de 1963.
- 14.- Díaz del Castillo, Bernal.- Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España. Secretaría de Educación Pública.
- 15.- Digesto.- Libro I-6.
- 16.- Diena, Julio.- Derecho Internacional Público.- Traducción de la Tercera Edición Italiana. Librería Bosch. Barcelona. 1932.

- 17.- Dios Bonilla, Juan de.- Historia Marítima de México.
- 18.- Enciclopedia. O.M.E.B.A.
- 19.- Enciclopedia General del Mar.- Edición Garriga. 1958.
- 20.- Enciclopedia Universal Ilustrada.- Espasa Calpe. Tomos XIII y XIV. Madrid.
- 21.- Espinosa de los Reyes.- Relaciones económicas entre México y los Estados Unidos. 1870-1910.
- 22.- Esquivel Obregón, Toribio.- Apuntes para la historia del Derecho en México. Editorial Polis, 1938.
- 23.- Fariña, Francisco.- Derecho Comercial Marítimo. Segunda Edición. Tomo I. Barcelona. 1955.
- 24.- Focil, Díaz Augusto.- Crece nuestra marina mercante.
- 25.- García Arroyo, Raziél.- Biografía de la marina nacional.
- 26.- Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José.- Apuntes sobre los fueros militares. Tomo I. México. 1876.
- 27.- Haring, Clarence H.- Comercio y navegación entre España y las Indias. México. 1939.
- 28.- Heller.
- 29.- Ingeniería Marítima.- Varios autores.
- 30.- James, Stewart.- Principios de economía política.
- 31.- Koezhevar E.E.- Informe sobre la República Mexicana. Traducción de -- Don Joaquín Casasus. 1887.
- 32.- López Rosado, Diego.- Curso de historia económica de México. 1963.
- 33.- Luk Fair, Marvin.- Port administration in the United States. Cambridge. 1954.
- 34.- Marina de México.- Edición de la Secretaría de Marina. 1967.



- 35.- Marshal, Alfred.- Principios de economía.
- 36.- Marx, Karl.- El capital. Volúmen Primero.
- 37.- Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- 38.- Mendoza Franco, Roberto.- Política portuaria.
- 39.- Meyers, Albert.- Elementos de economía moderna.
- 40.- Navarrete, Efigenia N. de.- Política fiscal de México. UNAM. 1964.
- 41.- Ramírez Baños, Federico.- Reseña de la evolución del Derecho Marítimo Guatemala, C.A. 1956.
- 42.- Reglamento de Sanidad Marítima Italiano de 29 de septiembre de 1895.
- 43.- Revista de Transformación. Vol. III. No. 56. México.
- 44.- Rocco, Alfredo.- Derecho Mercantil. 1931. Editora Nacional México. -- 1955.
- 45.- Sánchez, Pablo.- Administración portuaria. San José de Costa Rica. - 1956.
- 46.- Scialoja, Antonio.- Del Diritto de la Navegación.
- 47.- Smith Adam.- Inversión sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Fondo de cultura económica.
- 48.- Solís Guillén, Eduardo.- El buque y su naturaleza jurídica. 1951.
- 49.- Solís Luna, Benito.- El hombre y la economía. México. 1958.
- 50.- Suárez Sánchez, Pablo.- Administración portuaria. San José de Costa Rica.
- 51.- Tena Ramírez, Felipe.- Leyes fundamentales de México. 1808-1957. Primera Edición. México. 1957.
- 52.- Velázquez, Víctor.- Apuntes de Derecho Comercial Marítimo. UNAM.
- 53.- Vidari, Ecolé.- Curso de Derecho Comercial. Del Comercio. Vol. I. -- 1900. Milán. Italia.

- 54.- Weber, Adolff.- Compendio de Economía Política. 1945.
- 55.- Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos.
- 56.- Código Italiano de la Navegación. 30 de marzo de 1941.
- 57.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 1963.
- 58.- Ley de Vías Generales de Comunicación.

## I N D I C E

|                       |                                   |    |
|-----------------------|-----------------------------------|----|
| <b>CAPITULO I. -</b>  | <b>CONCEPTOS</b>                  |    |
|                       | 1.- MARINA MERCANTE               | 1  |
|                       | 2.- COMERCIO                      | 1  |
|                       | a).- NACIONAL                     | 5  |
|                       | b).- INTERNACIONAL                | 11 |
|                       | 3.- ECONOMIA                      | 11 |
|                       | a).- ACTIVIDAD                    | 13 |
|                       | b).- CIENCIA                      | 15 |
|                       | 4.- POLITICA ECONOMICA            | 15 |
|                       | 5.- POLITICA FISCAL               | 16 |
|                       | 6.- INFRAESTRUCTURA               | 18 |
|                       | 7.- COMUNICACIONES                | 19 |
|                       | 8.- INVERSIONES                   | 21 |
|                       |                                   | 22 |
| <b>CAPITULO II. -</b> | <b>ANTECEDENTES HISTORICOS</b>    | 25 |
|                       | 1.- EPOCA PRECOLOMBINA            | 25 |
|                       | 2.- LA COLONIA                    | 29 |
|                       | 3.- EPOCA INDEPENDIENTE           | 33 |
|                       | 4.- EL REGIMEN DE PORFIRIO DIAZ   | 36 |
|                       | 5.- VENUSTIANO CARRANZA           | 39 |
|                       | 6.- LA CONSTITUCION DE 1917       | 40 |
|                       | 7.- LOS REGIMENES REVOLUCIONARIOS | 41 |
|                       | 8.- SITUACION ACTUAL              | 42 |

|                |  |    |
|----------------|--|----|
| CAPITULO III.- | OBRAS DE INFRAESTRUCTURA                               | 45 |
|                | 1.- CARRETERAS   | 45 |
|                | 2.- FERROCARRILES                                      | 48 |
|                | 3.- COMUNICACIONES AEREAS                              | 49 |
|                | 4.- COMUNICACIONES MARITIMAS Y FLUVIALES               | 50 |
|                | 5.- PUERTOS  | 52 |
|                | a).- CATEGORIAS  | 55 |
|                | b).- UBICACION Y CARACTERISTICAS                       | 57 |
|                | c).- SITUACION ACTUAL                                  | 60 |
|                | d).- ZONAS GEOGRAFICAS                                 | 62 |
| <br>           |  |    |
| CAPITULO IV.-  | LA MARINA MERCANTE MEXICANA                            | 65 |
|                | 1.- TRANSPORTES MARITIMOS                              | 65 |
|                | 2.- EMBARCACIONES                                      | 68 |
|                | a).- DE ALTURA   | 69 |
|                | b).- DE CABOTAJE                                       | 71 |
|                | 3.- SITUACION ACTUAL                                   | 73 |
|                | 4.- INVERSIONES  | 74 |
|                | 5.- PROBLEMAS ECONOMICOS                               | 76 |
|                | 6.- FUTURO DE LA MARINA MERCANTE                       | 78 |
| <br>           |  |    |
| CAPITULO V.-   | PROBLEMAS JURIDICOS                                    | 79 |
|                | 1.- CONSTITUCION                                       | 79 |
|                | 2.- CONVENIOS  | 83 |
|                | 3.- CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS<br>MEXICANOS | 84 |

|   |    |
|---|----|
| 4. - LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION  | 86 |
| 5. - CODIGO DE COMERCIO                     | 87 |
| 6. - LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS | 88 |
| CONCLUSIONES                                | 92 |
| BIBLIOGRAFIA                                | 96 |