



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON**

**"EL TRANSPORTE MARÍTIMO-PORTUARIO DE MÉXICO Y SU
IMPORTANCIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR.
DESARROLLO HISTÓRICO Y SITUACIÓN ACTUAL"**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
RELACIONES INTERNACIONALES PRESENTA:**

MERCEDES LAURA GUTIÉRREZ PINEDA

ASESOR: LIC. ESMERALDA NEGRETE



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo a mis padres, Enrique y Matilde, con todo mi amor y mi agradecimiento por su apoyo moral y material, por la confianza y la esperanza depositada en mí, pero sobre todo, por su paciencia.

A mi hermano Enrique, por su valiosa colaboración en todo el proceso de elaboración de este trabajo.

Hermano, tú sabes que esta tesis es tan tuya como mía.

A todos y cada uno de los maestros y maestras que me han formado intelectual, cultural y moralmente a lo largo de toda mi vida estudiantil, gracias, mil gracias. No puedo nombrarlos a todos porque son muchos y la memoria podría serme ingrata, entonces sería injusto no mencionar a alguno.

A México, nuestra suave Patria

Finalmente, pero no por último, a Dios, por permitirme llegar a este momento.

EL MAR

Antes que el sueño (o el terror) tejiera mitologías y cosmogonía, antes que el tiempo se acuñara en días, el mar, el siempre mar, ya estaba y era.

¿Quién es el mar? ¿Quién es aquel violento y antiguo ser que roe los pilares de la tierra y es uno y muchos mares y abismo y resplandor y azar y viento?

Quien lo mira lo ve por vez primera, siempre. Con el asombro que las cosas elementales dejan, las hermosas tardes, la luna, el fuego de una hoguera.

¿Quién es el mar, quién soy? Lo sabré el día ulterior que sucede a la agonía.

Jorge Luis Borges

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	VII
CAPÍTULO I	
ORIGEN Y DESARROLLO HISTÓRICO DE LA TRANSPORTACIÓN MARITIMA EN MEXICO	1
1.1 La época colonial	1
1.1.1 La Casa de Contratación de Sevilla	3
1.1.2 El Consulado o Compañía de Indias	4
1.1.3 La prohibición del comercio directo entre las propias colonias españolas	5
1.1.4 Restricciones en el comercio entre las colonias americanas y Oriente	6
1.1.5 Contrabando y piratería	6
1.1.5.1 Contrabando	7
1.1.5.2 Piratería	8
1.1.6 El sistema de flotas	10
1.1.7 Las ferias	10
1.1.8 Las reformas borbónicas	11
1.2 La etapa independiente (1821-1875)	13
1.2.1 La navegación comercial en México	14
1.2.2 Escuelas náuticas	19
1.2.3 Los puertos mexicanos	20
1.2.4 Comercio exterior de México	27
1.2.5 Obstáculos al comercio exterior	30
1.3 El Porfiriato	32
1.3.1 La navegación comercial	34
1.3.2 Obras portuarias	36
1.3.3 El comercio exterior	39
1.4 De la etapa revolucionaria hasta la 2a. Guerra Mundial	41
1.4.1 La navegación	42
1.4.2 Nacionalización de la Marina Nacional	43
1.4.3 Desarrollo de las escuelas náuticas	44
1.4.4 Nacimiento de la Flota Petrolera Mexicana	45
1.4.5 Los puertos	47
1.4.6 El comercio exterior	48

1.5 A partir de la 2a. Guerra Mundial	49
1.5.1 La navegación	51
1.5.2 Escuelas nauticas	57
1.5.3 Los puertos	61
1.5.3.1 Las empresas de servicios portuarios	66
1.5.3.2 El proyecto Alfa-Omega	67
1.5.4 El comercio exterior	68
 CAPÍTULO 2	
LA RED PORTUARIA MEXICANA	72
2.1 Concepto y clasificación de puertos	72
2.2 El sistema portuario mexicano	74
2.2.1 Veracruz	79
2.2.2 Tampico-Altamira	81
2.2.3 Lázaro Cárdenas	84
2.2.4 Manzanillo	85
2.2.5 Otros puertos de importancia	87
2.2.5.1 Puertos en el Pacífico	87
2.2.5.2 Puertos en el Golfo	89
2.3 La nueva ley de puertos	90
2.3.1 La administración portuaria integral (API)	92
2.4 Conexión del sistema portuario con otros medios de transporte	95
2.4.1 Autotransporte carretero	96
2.4.2 Ferrocarriles	98
2.4.3 Transportación aeroportuaria	100
2.5 Transporte multimodal	102
2.6 Problemática actual y retos que enfrenta el sistema portuario nacional	104
 CAPÍTULO 3	
LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA Y SU IMPORTANCIA PARA EL	
COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO	110
3.1 Importancia del transporte marítimo en el comercio mundial	110

3.2 Importancia del transporte marítimo en el comercio exterior mexicano	113
3.2.1 Importancia del transporte marítimo para los principales sectores productivos que participan en el comercio exterior de México	114
3.3 La marina mercante nacional	115
3.3.1 La flota de Pemex	118
3.3.1.1 Flota mayor	119
3.3.1.2 Flota menor	121
3.3.2 Transportacion Maritima Mexicana (TMM)	123
3.4 Legislación que rige las actividades marítimas en México	126
3.4.1 La Nueva Ley de Navegacion	126
3.4.2 Principales actores que intervienen en el transporte marítimo	128
3.4.3 Autoridades relacionadas con el transporte marítimo	129
3.4.4 Legislación marítima nacional	130
3.4.5 Tratados, Convenios y Acuerdos Marítimos Suscritos por México	131
3.5 Problemática de la marina mercante mexicana	133
3.5.1 Reducción de la capacidad de tonelaje y desabanderamiento	133
3.5.2 Concentración de nuestro comercio exterior	134
3.5.3 Competencia desleal	135
3.5.4 Escasa participación de México en Foros Marítimos Internacionales y en Conferencias de Fletes Marítimos	136
3.5.5 Incidencia de los fletes marítimos en la balanza de pagos	137
3.5.6 Consideraciones que nos favorecerían si contáramos y desarrolláramos una marina mercante nacional.....	138
CONCLUSIONES	140
ANEXO I	144
ANEXO II	157
BIBLIOGRAFÍA	173
DOCUMENTOS	175
HEMEROGRAFÍA	176
Periodicos	176
Revistas	178
OTRAS FUENTES	179

INTRODUCCIÓN

Desde mediados de la década pasada y hasta nuestros días se ha desarrollado un nuevo orden económico mundial; las actuales potencias mundiales compiten ahora no sólo por la hegemonía política o militar, sino que también por la económica: para la obtención de capitales, tecnologías y mercados. Este nuevo orden económico mundial puede resumirse en dos conceptos: globalización y neoliberalismo.

La globalización se refleja en la conformación de grandes regiones geoeconómicas como la Unión Europea, la Cuenca de Pacífico y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Se refleja también en la integración de todos los procesos económicos: producción, distribución, consumo e inversión; ambos procesos apoyados en el rápido desarrollo del transporte y las comunicaciones.

Otro de los pilares del nuevo orden económico es la corriente económica conocida como neoliberalismo, que propone la reconversión industrial y financiera que apoye las actividades productivas con miras a la exportación; la liberación de mercados mediante eliminación de trabas arancelarias y proteccionismos; la reducción del papel del Estado en actividades productivas o de servicios, limitándose a implantar una economía de mercado.

La tendencia creciente hacia la globalización de las economías implica una fuerte *competencia por los mercados* tanto nacionales como internacionales; por eso, las comunicaciones y los transportes se han integrado a la cadena productiva con el propósito de abatir costos y tiempos de traslado. Los tres últimos gobiernos han dado un giro sustancial en materia de política económica que ha convertido a México en una de las economías más abiertas del mundo, buscando nuevos caminos para el desarrollo económico. El comercio exterior es importante para la economía de cualquier país; para México es vital, dado que representa más del 30% de su Producto Interno Bruto. Actualmente nuestro país ocupa el décimo lugar entre los países exportadores del mundo y el primero en Latinoamérica.

De entre los sistemas de transporte destaca el marítimo por su importancia para el comercio exterior, más del 80% del comercio mundial se realiza por esta vía ya que es el medio idóneo para transportar grandes volúmenes de mercancías a largas distancias al más bajo costo.

México cuenta con aproximadamente 11,500 km. de litorales y se encuentra ubicado estratégicamente dentro de algunas de las rutas comerciales marítimas más importantes del mundo: Cuenca del Pacífico-Norteamérica-Europa; además tiene acceso a los mercados del Caribe y Centro y Sudamérica, cuenta también con un importante volumen de comercio exterior y una vasta infraestructura portuaria, sin embargo nuestro país nunca se ha caracterizado por poseer una gran tradición marítima; ni siquiera ahora, cuando a pesar del importante volumen de su comercio exterior, sus puertos no figuran entre los 30 primeros lugares en cuanto al movimiento de carga y su flota mercante nacional no llega a cubrir más del 3% de la demanda total de su comercio marítimo en tráfico de altura y se encuentra en un permanente estado de pérdida de capacidad de

registro bruto, ya sea por reducción de la flota, envejecimiento de los buques o desabanderamiento de los mismos.

La inserción de México a los mercados internacionales hizo aún más evidente la deficiencia, rezago tecnológico y falta de coordinación de los sistemas de transporte en general y del marítimo en particular de nuestro país.

Por esta causa, desde el sexenio pasado se implementó una política de modernización del sistema nacional de transporte, que en materia portuaria condujo a la privatización de los principales puertos mexicanos dedicados al comercio y la industria buscando estimular la inversión privada nacional y extranjera en infraestructura y equipo, así como elevar la competitividad en los servicios. Además se han llevado a cabo importantes cambios estructurales, legales y operativos en actividades marítimo-portuarias.

El principal objetivo de esta tesis es revisar, estudiar y analizar la evolución del comercio marítimo en México y la relación con su desarrollo económico, desde sus inicios hasta nuestros días para señalar las constantes que han obstaculizado su correcto desarrollo y determinar las causas de su actual situación.

Estudiaremos la actual problemática que presenta la transportación marítima en México; las diversas políticas gubernamentales para su modernización y la forma en que las nuevas tendencias internacionales en el ámbito de la economía, las relaciones comerciales y la tecnología afectan el papel y la orientación de la transportación de carga vía marítima.

En el primer capítulo presentamos un análisis histórico del desarrollo de la transportación marítima en México en relación a su comercio exterior, desde la época colonial hasta nuestros días ubicándola en el contexto de las condiciones políticas, económicas y sociales de cada etapa: La Colonial, la Independentista, el Porfiriato, la Revolucionaria y Post-Revolucionaria, la etapa entre las dos Guerras Mundiales y de ahí hasta la época actual.

Hacemos una descripción y estudio del desarrollo portuario, de la casi inexistente flota mercante nacional, de la composición y dirección del comercio exterior mexicano y de los obstáculos que han imperado en cada etapa histórica, pues consideramos que en el estudio de nuestro pasado histórico encontraremos el origen y explicación de nuestro presente y una guía para planear nuestro futuro tratando de evitar cometer los mismos errores.

El segundo capítulo está dedicado a estudiar la red portuaria nacional actual; su conformación, operación, problemática, proyectos y retos a partir del sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1982-1988) y las reformas jurídicas que condujeron a su privatización, tales como la nueva Ley de Inversión Extranjera; la nueva Ley de Puertos y la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API).

Se enumeran las distintas clases de puertos que existen según sus funciones económica; la importancia para la economía y soberanía de un país y los beneficios que generan a su zona de influencia. Recabamos y analizamos información acerca de los

principales puertos del país y el movimiento nacional de mercancías en tráfico marítimo. En este capítulo también se hace referencia al funcionamiento de otros medios de transporte (ferroviario, carretero y aeroportuario) y su conectividad con la red portuaria; además de evaluarse las ventajas del transporte multimodal.

Nuestro tercer capítulo refiere la importancia del transporte marítimo en el comercio mundial en general (principales rutas del comercio marítimo internacional) y en el comercio y la economía de nuestro país en particular, incluyendo la conformación y dirección actual del comercio exterior, los principales socios comerciales de México y sus principales productos tanto de exportación como de importación; además de los principales sectores productivos que dependen del transporte marítimo para realizar el intercambio comercial con el extranjero.

En este capítulo, al igual que en el anterior dedicado a los puertos, se hace un estudio de la conformación y operación actual de la marina mercante mexicana; un breve reporte sobre las 2 principales empresas navieras nacionales: la de Petróleos Mexicanos (PEMEX) y la de Transportación Marítima Mexicana (TMM).

Se incluye un subcapítulo sobre el marco jurídico nacional e internacional que rige las actividades marítimas en nuestro país y concluimos con la problemática que agobia a nuestra marina mercante; sus efectos negativos en nuestra balanza de pagos y en la economía en general, así como algunas consideraciones acerca de las ventajas que aportaría tener una marina mercante sólida y eficiente.

*NAVE DE LA
CHINA*

*La nave de la China
Que llegó a Acapulco
Le trajo a la noble
Marquesa de Uluapa
Un cofre de laca
Color de vainilla;
Y ornados de alados
Dragones dorados
Y de extrañas flores,
Unos dos tibores.*

*Pero a mí me trajo
Algo que es mejor:
A mí me ha traído
Olvido de amor.*

*La nave de la China
Trájole al Virrey,
Para su hija Pía,
La milagrería
Que abre un abanico
Tejido en carey;
Y para su esposa
El cristal tallado*

*De un frasco colmado
De esencia de rosa.*

*Pero a mí me trajo
Algo que es mejor:
A mí me ha traído
Olvido de amor.*

*Pena que se queda
Del camino a un lado;
Fórmula anodina
De oriental receta;
Humo que las penas
Ve con telescopio.*

*La nave de la China
Hoy ha facturado
Para mí dolencia
Cansina y secreta
Una libra neta
De ensueños y olvido
Bajo la etiqueta
Que asegura:
¡Opio!*

*FRANCISCO
GONZALEZ LEON*

CAPÍTULO 1

ORIGEN Y DESARROLLO DE LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA DE MÉXICO EN RELACIÓN A SU COMERCIO EXTERIOR

Aunque existen indicios de que nuestros antepasados indígenas practicaron la navegación fluvial y de cabotaje (es decir, de costeo), no tenemos aún ninguna certeza de que hayan logrado la navegación de altura (también llamada transoceánica). Hasta la fecha sólo contamos con leyendas, tradiciones orales y muchas conjeturas y teorías por parte de arqueólogos y antropólogos.

Por otra parte, los pueblos más avanzados que habitaban nuestro país antes de la llegada de los españoles basaban sus economías en la agricultura, el intercambio de productos y el pago de tributos y no en el "comercio exterior". Si consideramos que comercio exterior y tráfico marítimo están intrínsecamente ligados, entonces al hablar de historia de la navegación en México, debemos referirnos forzosamente a su comercio exterior, el cual comenzó con la colonización española.

1.1 La época colonial

Desde un principio la Corona española se reservó para sí todos los derechos de explotación de las tierras recién descubiertas, así como los de navegación y comercio con las colonias:

*"El 10 de abril de 1495 los Reyes católicos, Don Fernando y Doña Isabel, dieron en la villa de Madrid la Real Provisión de cuanto debía observarse por quienes desearan establecerse en las Indias o descubrir nuevas tierras"*¹

Con la misma intención se emite el 1º de septiembre de 1500 la "Real Pragmática" en la cual aparece la primera medida proteccionista hacia la marina mercante propia, ya que ordena que el movimiento entre el Reino y sus posesiones deberá realizarse en barcos que enarboles el pendón de Castilla.²

¿Por qué el de Castilla y no el de España? No debemos olvidar que se consideraba a Cristóbal Colón como agente personal bajo el patrocinio directo de Isabel la Católica en su calidad de Reina de Castilla; y que en la época en que el navegante genovés realizó sus viajes, España apenas había iniciado su consolidación como Estado-Nación gracias a la boda de Isabel y Fernando, uniéndose de esta manera los Reinos independientes de Castilla y Aragón.

¹ López Gallo, Manuel. Economía y Política en la Historia de México. pp. 33-34

² Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones y transportes en México, pág. 89.

España siempre dio gran importancia a la transportación marítima como medio de comunicación, enlace y dominación sobre sus posesiones en América, y para ello formuló y mantuvo a lo largo de tres siglos toda una serie de leyes, lineamientos, ordenanzas y un complejo aparato burocrático para conservar su monopolio sobre el tráfico marítimo y el comercio con las Indias, a fin de asegurarse todos los beneficios posibles del intercambio desigual en la relación con sus colonias.

Después de la conquista y con el posterior descubrimiento de riquísimos yacimientos de oro y plata, la minería se convirtió en el eje y sostén de toda la economía novohispana, y más aun: de todo el imperio español. Es entonces que surge la necesidad de crear caminos y rutas que unan a los núcleos mineros con los agrícolas y ganaderos que los abastecían; y comunicar a éstos con la capital de la Nueva España donde se concentraba toda la riqueza que producía el Virreinato para posteriormente enviarla a la Metrópoli vía marítima; y del mismo modo, en sentido inverso, recibir las mercancías que de allí se embarcaban, puesto que las Colonias constituían un mercado cautivo para las exportaciones españolas. Desde luego que estos medios de comunicación y transportes estaban planeados para satisfacer los intereses de España y no para contribuir al desarrollo de las Colonias.

“El principal problema colonial de España era cómo ampliar al máximo su control de la plata y el oro exportados a la Metrópoli, la base de la economía y la sociedad españolas y soporte principal de su posición en Europa”³

Puesto que toda la grandeza de España dependía de los metales preciosos de sus posesiones americanas y del comercio que con ellas realizaba, los españoles procuraron por todos los medios a su alcance mantener aisladas a sus Colonias tanto del resto del mundo como entre ellas mismas; monopolizando todo el comercio, entorpeciendo o prohibiendo en ellas el desarrollo de industrias y manufacturas propias que pudieran competir o suplir a las mercancías que forzosamente tenían que importarse de España y, en suma, recurriendo al más feroz proteccionismo y monopolio.⁴

Una de las más importantes y funestas medidas para ejercer el control fue concentrar y restringir todo el comercio con las Indias a un solo puerto en la península (Sevilla y posteriormente su subsidiaria Cádiz) y otro en la Nueva España (Veracruz). Para el comercio con Oriente el único puerto autorizado en América fue Acapulco. Al fijarse en un solo puerto la entrada y salida de mercancías, España aseguró:

- a) *Un control del tráfico marítimo realizado en sus colonias*
- b) *Altos ingresos por concepto de registros y pago de impuestos en las mercancías*
- c) *Delegar en los comerciantes funciones públicas que la Corona no podía cumplir, como fueron el de cobrar los impuestos en las aduanas, que contribuyeran a asegurar el tráfico con las Colonias por medio de flotas mercantes y de guerra, y finalmente que los comerciantes intervinieran en política comercial de cierto nivel.⁵*

³ Stein J., Stanley y Stein H. Bárbara. La Herencia Colonial de América Latina, pág. 47

⁴ Wadgymar Ortiz, Arturo. Introducción al comercio exterior de México pág. 17

⁵ Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Historia General de México Tomo 1, pp. 255-256

1.1.1 La Casa de Contratación de Sevilla

La institución administrativa real que se encargó de estas funciones y de hacer efectivas las disposiciones y requisitos relativos al comercio y la navegación fue la Casa de Contratación de Sevilla, creada por los Reyes Católicos el 20 de enero de 1503 en Alcalá de Henares por medio de un documento titulado:

"Instrucción para hacer una Casa de Contratación en Sevilla para la negociación con las Indias".⁶

En sus inicios, la Casa de Contratación fue una simple casa de comercio, supervisaba todos los barcos y mercancías: vigilaba el cumplimiento de la legislación vigente; colectaba los impuestos y se hacía cargo de los metales preciosos que llegaban para la Corona. Con el transcurso del tiempo concentra no sólo el desarrollo económico ultramarino, sino también un buen número de aspectos políticos y científicos. Además de aduana práctica, es almacén bélico, centro donde se vigila la emigración, organismo que traza mapas y expide títulos de pilotos a Indias y despensa de artículos confiscados.

Las instrucciones del 18 de mayo de 1511 y la Provisión Real dada en Burgos el 26 de septiembre del mismo año, otorgan ya a la Casa la jurisdicción civil y criminal, tanto tiempo deseada, en todos los aspectos del comercio y navegación de Indias y ordena a todos los juzgados ejecutar los fallos de la Contratación. Formado el Consejo de Indias en 1519 y derivado de él *El Consejo Real y Supremo de las Indias* en 1524, la Casa de Contratación se convierte en autoridad subordinada a éste.⁷

En su carácter de controladora de las actividades marítimas, la Casa de Contratación se encargaba de obtener y otorgar los permisos que buques y pilotos pudieran hacer "la carrera de las Indias" como se le llamaba comúnmente al tráfico entre las Colonias y la Metrópoli. Entre los muchos requisitos exigidos estaba el que los buques fueran construidos en España y que sus tripulantes y dueños fueran también españoles; además de una inspección de su estado, la fecha de su construcción, su capacidad de carga, su armamento, su tripulación, etc.

"Fueron tantas las dificultades y tan serios los óbices, sin faltar los abusos de algunos empleados en las inspecciones, que llegaron a presentarse un sinnúmero de quejas. Por ello, a principios del siglo XVII, se trató de mejorar tal estado de cosas ordenándose que todas las querellas fuesen resueltas no ya por la Casa de Contratación, sino por el Consejo de Indias, lo cual lógicamente multiplicó las dificultades de la tan obstaculizada profesión comercial."⁸

⁶ López Gallo, Manuel. *Op. Cit.* p. 34

⁷ Cárdenas de la Peña, Enrique. *Op. Cit.* p. 92

⁸ López Gallo, Manuel. *Op. Cit.* p. 35

1.1.2 El Consulado o Compañía de Indias

Durante los dos siglos que duró el monopolio de Sevilla y Cádiz, y gracias a las fabulosas riquezas obtenidas de la explotación de las minas de metales preciosos y el comercio, nació y se encumbró un pequeño grupo de grandes casas andaluzas formadas por nobles comercializados y comerciantes ennoblecidos, los cuales formaron (con la ayuda de la Corona) un rígido sistema de monopolio que nulificó los intentos de otras ciudades españolas para participar en el tráfico colonial.

Gracias a las concesiones obtenidas de la Corona, el Consulado o Compañía de las Indias (nombres que recibió este grupo de comerciantes) se aseguró de que todo el oro y la plata de las colonias fluyera exclusivamente hacia España y que el consumo de los colonos pudiera abastecerse únicamente en la Metrópoli a precios que ellos manejaban a su arbitrio, lo mismo que el contenido y cantidad de los envíos hacia sus posesiones americanas.⁹

Tan poderoso llegó a ser este grupo de comerciantes andaluces que incluso llegó a imponer condiciones a la Corona Española (una de ellas fue el sistema de flotas del que hablaremos más adelante). Buscando un control cada vez mayor sobre el comercio, el 15 de junio de 1592 se crea el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, que dependía de la Casa de Contratación de Sevilla. En 1795 se fundaron también los consulados de Veracruz y Guadalajara. Al principio estos Consulados fueron sólo una extensión del Consulado de Cádiz, pero en el transcurso de los años se convirtieron de meros agentes o consignatarios de los comerciantes andaluces, en una organización poderosa con fuertes intereses locales que se oponían a los de los españoles.

En cuanto a los productos que conformaban el intercambio comercial entre España y el Virreinato de la Nueva España, tenemos que este último enviaba:

*“Plata y oro acuñados y labrados, grana, añil, vainilla, algodón, azúcar, cueros curtidos, copal, palo de tinte, achiote, cacao, goma, harina, lenteja, garbanza, haba, frijol, almagre, jerga, loza de Guadalajara, cordobanes, tablones de varias maderas, lana, muestras de monedas y alhajas, cuchillos de concha de plata, zarzaparrilla, carey y búcaro. Los productos que se importaban y que generalmente venían de Cádiz a Veracruz eran: azogue, urmas, pólvora, herramientas, instrumentos científicos y de navegación, papel, libros, vino, aceite, vinagre, azafrán, canela, alimentos, ropa, artículos de tocador, incienso y fardos de bulas para el Arzobispo de México y los obispos de Puebla y Yucatán”.*¹⁰

⁹ Semo, Enrique (Coordinador). *México, un pueblo en la historia*, pp. 320-322

¹⁰ López Rosado, Diego G. *Curso de Historia económica de México*, pág. 112

1.1.3 La prohibición del comercio directo entre las propias colonias españolas

El 2 de enero de 1593, el Rey Felipe II prohibió por Cédula Real el comercio entre sus colonias, por lo cual los Consulados, tanto de la Península como de la Nueva España establecieron un rígido control y aún más restricciones al comercio.

En 1500, tres años antes del establecimiento de la Casa de Contratación y sus asfixiantes prohibiciones, se dan los primeros intentos de establecer una ruta comercial con Perú a través de un puerto en Tehuantepec, el cual desafortunadamente fue cerrado en 1596 por el perjuicio que causaba al comercio de Sevilla.

Para la década de 1540 muchos buques, propiedad tanto de residentes del Virreinato de la Nueva España como del Virreinato del Perú, mantienen el comercio mediante una serie de viajes anuales bordeando las costas de centro y sudamérica, saliendo ya sea de Tehuantepec o Huatulco en la Nueva España y tocando varios puertos como Guatemala, Nicaragua, Quito, El Callao, Lima, etc.

Los años de 1550 a quizás 1585 señalan el pleno desarrollo del modesto comercio y navegación entre México y Perú. En 1563 se descubre una mina de azogue (mercurio) en Perú; como este producto es indispensable para obtener la plata por amalgamación de su veta, Perú se convierte en proveedor de la Nueva España.

La Corona Española, que ve perjudicadas sus propias exportaciones de mercurio, controla y limita los envíos de Perú para proteger su monopolio sobre ese elemento. Como respuesta a esta prohibición, el comercio del azogue pronto es sustituido por otro no menos provechoso. La navegación directa Filipinas-Perú, apenas comenzada en 1579, es prohibida desde 1582; entonces el traslado de mercancías traídas desde el Oriente para ser reexpedidas de México a Perú mantiene el comercio entre las dos colonias.

México envía a Perú textiles de seda, de lana, de franela; artículos suntuarios, ropa, muebles, colorantes, herramientas, jabones, libros, papel, lápices; artículos de piel y devoción, y en pequeña escala, esclavos negros. Los envíos de Perú a México son más escasos: plata principalmente, ovejas, mercurio y vino. Aunque desde 1587 el propio monarca español desapruueba este comercio, no es sino hasta 1634 que se prohíbe y suspende este comercio durante casi ochenta años.¹¹

Así como en México se estableció la primera ruta marítima de altura de América (Veracruz-Sevilla), también se puede decir que fue en México donde se estableció la primera línea de cabotaje de América en el Golfo de México, donde inaugurando el Servicio Regular de Cabotaje, el balandro "San Francisco" viajó con carga y pasaje de Campeche, lugar de construcción, al puerto de Veracruz el año de 1580.¹²

¹¹ Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit. p. 134

¹² Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante Mexicana, pág. 50

1.1.4 Restricciones en el comercio entre las colonias americanas y Oriente

También es en México donde se configura la primera ruta comercial marítima entre América y Asia: obra llevada a cabo por el monje agustino Fray Andrés de Urdaneta del 21 de noviembre de 1564 al 3 de octubre de 1565, trazando el mapa de tornavuelta de las Filipinas a la Nueva España. Acapulco es elegido como terminal americana de la ruta hacia las islas Filipinas.

La primera ruta comercial de América hacia el oriente se convirtió en un lucrativo comercio de Nueva España con las Filipinas, donde había una Nao o Galeón que anualmente surcaba el Pacífico y se le conocía con el nombre de "la Nao de China", o "El Galeón de las Filipinas". Esta ruta se realizó con bastante regularidad desde 1565 hasta 1817, siendo la más importante del Pacífico. Entre las mercancías que traía la Nao destacan:

"Telas de algodón y seda pintadas, seda cruda, medias de seda, obras de platería labrada por los chinos de Cántón y Manila, camisas de algodón ordinario, loza fina, especias y aromas. Y aunque estaba prevenido que su valor no excediera de los \$ 50,000 pesos, siempre rebasaba considerablemente esa suma.

De regreso llevaba cochinilla, cacao de Caracas y Guayaquil, vino, aceite, tejidos de lana de España y plata en su mayor parte y un buen número de religiosos, siendo un dicho vulgar de entonces que la Nao de China no llevaba más que plata y frailes".¹³

Fue tal la importancia de este intercambio comercial entre la Nueva España y las Filipinas, que los españoles residentes en la Colonia protestaron porque la venta de los productos procedentes de España disminuyeron notablemente y al ver en peligro sus intereses, presionaron al Rey Felipe II para que frenara legalmente el intercambio comercial con Oriente.

1.1.5 Contrabando y piratería

Muy pronto las riquezas y los importantes mercados que representaban las colonias americanas fueron ambicionadas por otras naciones europeas enemigas de España, quienes encontraron en el contrabando y la piratería excelentes medios para participar del festín que representaba América y al mismo tiempo asestar duros golpes a la economía española y así socavar su poderío.

Para entender en toda su magnitud la importancia del contrabando y la piratería, tenemos que considerar que la pérdida que representaba para España era la ganancia para los países de origen de los contrabandistas, piratas y corsarios. Ortiz Wadgymar nos lo explica en el caso de Inglaterra:

¹³ López Rosado, Diego G. *Op. Cit.* p. 113

"La acumulación originaria del capital en Inglaterra se vio favorecida con las minas de América a través de otro fenómeno inherente a este proceso, la piratería y el contrabando; tan ampliamente desarrollados en la época del mercantilismo y favorecidos por esa política proteccionista de España.

En efecto, hubo un enorme número de piratas que interceptaban naves españolas y se llevaban todo el oro y la plata a Inglaterra en donde se aplicaba a la expansión de grandes negocios de tipo capitalista, propiciando entonces el surgimiento del capital mercantil y su evolución hacia el industrial".¹⁴

Con sobradísima razón entonces esas naciones auspiciaban velada o abiertamente las actividades corsarias y el contrabando, llegando incluso, como en el caso de Isabel I de Inglaterra, a premiar a los piratas Walter Raleigh y Francis Drake con títulos nobiliarios en pago a sus servicios a la Corona.

El aislamiento y rígido control económico y político que España impuso a sus posesiones, (práctica común a todas las potencias coloniales) no pudieron detener el contrabando y la piratería, paradójicamente sólo sirvieron para agudizar y favorecer en cierta forma al problema.

1.1.5.1 Contrabando

El contrabando fue una más de las consecuencias negativas del cerrado y complicado sistema comercial colonial español junto con el interés de las potencias europeas por penetrar en el mercado americano.

Los fletes altísimos que se cargaban a las mercancías para cubrir el costoso transporte de las flotas, los múltiples gravámenes que la Corona imponía al comercio para obtener ingresos, (ya que no podía obtenerlos ni de las manufacturas ni la agricultura peninsulares) más las excesivas ganancias que se reservaban los comerciantes tanto de España como de las colonias por revender una y otra vez las mismas mercancías, aumentaban desmesuradamente el precio de estas e invitaba al contrabando.

En ocasiones partía de los puertos o costas de América, pero más frecuentemente tenía su sede en la misma Sevilla o Cádiz. De una u otra forma, todos participaban en el contrabando que burlaba el rígido sistema comercial vigente: desde funcionarios aduanales hasta virreyes, incluyendo a los oficiales navales encargados de las flotas; comerciantes españoles que a falta de una producción manufacturera nacional capaz de satisfacer la demanda se convirtieron en meros "frentes" de comerciantes extranjeros, haciendo pasar mercancías inglesas, holandesas, francesas o italianas por españolas; funcionarios y hasta clérigos que aprovechaban que aprovechaban las exenciones de las que gozaban para transportar sus enseres personales.

¹⁴ Ortiz Wadgymer, Arturo. Op. Cit. pág. 20

Los comerciantes extranjeros, principalmente ingleses, franceses y holandeses, mantenían un boyante tráfico de contrabando con las colonias españolas, a veces burlando la vigilancia de las autoridades españolas; otras con la complicidad de funcionarios corruptos, introduciendo ilegalmente todo tipo de mercancías baratas y de mejor calidad que desplazaban a las importaciones españolas. Las naciones competidoras de España utilizaron sus posesiones en el Caribe como centros de contrabando (Jamaica y Curazao) o declarándolos puertos libres, en los cuales los bienes europeos podían ser obtenidos y cambiados casi sin pagar impuestos. Otra forma era utilizar barcos de guerra ingleses o barcos negreros portugueses que tenían permiso para atracar en puertos coloniales.

A consecuencia de la guerra entre España e Inglaterra, se firma el Tratado de Utrecht en 1713, por medio del cual Inglaterra obtiene el privilegio de la trata de negros con las Indias, más un permiso para enviar anualmente un barco mercante de 500 toneladas a Veracruz, Cartagena y Portobelo; circunstancias que fueron aprovechadas por los ingleses para favorecer grandemente el contrabando, que adquirió proporciones inauditas. Al correr del tiempo, la presión inglesa logra aumentar el tonelaje y el número de barcos permitidos. A raíz de nuevos conflictos con España, (entre 1796 y 1800) Inglaterra impuso un bloqueo marítimo que cortó la comunicación entre las colonias novohispanas y su metrópoli a principios del siglo XIX.

Esta coyuntura fue inmediatamente aprovechada por Estados Unidos de América, (convertidos desde 1776 en nación libre y soberana al haber declarado su independencia de Inglaterra). En su calidad de neutrales, navios y comerciantes norteamericanos lograron introducirse en el comercio exterior de Nueva España, tanto por vías legales como por medio del contrabando marítimo y terrestre. Y para cuando México logró su independencia, ya su comercio exterior estaba profundamente penetrado por intereses comerciales del vecino del norte, y la mayor parte de las transferencias se hacían en barcos norteamericanos.

1.1.5.2 Piratería

Otro factor no menos importante que contribuyó a obstaculizar el comercio marítimo colonial de la Nueva España fue la rivalidad de España con otros reinos europeos, principalmente Francia, Inglaterra y Holanda, lo que propició uno de los fenómenos más interesantes y representativos de los siglos XVI y XVII; la aparición de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros.

Francisco I Rey de Francia fue el primero de los monarcas europeos enemigos de la Corona Española en proteger e impulsar la piratería. En 1542, tomando como justificación la guerra con España, otorga patentes de corso* a diestra y siniestra a cambio de recibir como pago de impuestos una décima parte del botín desembarcado en

* Licencia otorgada a los buques mercantes por su gobierno para perseguir y apropiarse de las embarcaciones enemigas

un puerto francés.¹⁵ Su ejemplo es rápidamente seguido por otras potencias rivales de España (Inglaterra y Holanda, representadas por Enrique VIII y Guillermo de Orange, respectivamente) deseosas de poner las manos sobre el oro y la plata de América.

La reina Isabel I de Inglaterra, hija y sucesora de Enrique VIII, fue la más decidida protectora de la piratería y obviamente, la más beneficiada con sus resultados. No es exagerado afirmar que buena parte del esplendor de la época Isabelina estuvo sustentado por los tesoros arrebatados a España por los piratas ingleses. Durante el reinado de Isabel I, Inglaterra se convierte en la máxima potencia naval del mundo al derrotar a la *Armada Invencible* de Felipe II de España en 1588.

Durante dos siglos, ya fuera en tiempos de guerra o de paz, piratas ingleses, holandeses y franceses principalmente, infestaban las aguas del Mar caribe, el Golfo de México y las costas mexicanas del Pacífico, atacando los lentos, sobrecargados y mal armados galeones españoles, o saqueando las poblaciones costeras.

"...una parte del tesoro de Cortés cayó en manos de corsarios franceses. En 1540 fue saqueado San Germán de Puerto Rico, en 1541 la Burburata y poco después Cartagena de Indias. En 1553, Santiago de Cuba fue tomada y saqueada por los pirtatas franceses. Luego le llegó el turno a La Habana.

La toma de Nombre de Dios Por Francis Drake en 1572, fue la más memorable de las proezas corsarias en el siglo XVI, y la captura por Morgan de Portobelo en Panamá, la más importante del siglo XVII."¹⁶

Poco era lo que España podía hacer para protegerse de esos ataques:

"A medida que el poder marítimo de España declinaba, las incursiones de los piratas se hacían más audaces. Después de la catástrofe de la Armada Invencible, los corsarios ingleses Essex y Howard tomaron y saquearon Cádiz y doce años después los Holandeses se atrevieron a presentarse en aguas de Andalucía con una reducida flota de 26 buques de pequeño tonelaje, destruyendo la flota española en Gibraltar.

En 1586, el pirata inglés Thomas Cavendish apresó cerca de California un galeón que venía de Manila cargado de ricas mercancías y, casi al mismo tiempo, la flotilla de Drake hizo su aparición en las costas mexicanas del Pacífico, aterrizando a las poblaciones. En 1633 los corsarios holandeses tomaron y saquearon la ciudad de Campeche; cinco años más tarde, las correrías de Morgan, que llegó a reunir una flota de doce buques, sembraba la inquietud en las costas del Golfo de México: los habitantes debían pagar una contribución obligatoria que llamaban "tributo de quema"

¹⁵ J. Y F. Gall. "El alba del filibusterismo" en Del árbol de la noche triste al cerro de las campanas Tomo I pág. 236-240

¹⁶ Semo, Enrique. Op. Cit. pág 324

para verse libres del saqueo. Todos lo intentos españoles por armar una flota capaz de enfrentarse al corsario inglés fracasaron. Al fin, el 17 de mayo de 1783, un millar de piratas franceses tomaron, sin resistencia, el puerto de Veracruz. En la iglesia fueron concentrados 6 mil prisioneros y los piratas recogieron un botín fabuloso, ya que en la ciudad se hallaban la plata, joyas y mercaderías que debía embarcar la flota que estaba por llegar.”¹⁷

Finalmente, no fueron los perjudicados españoles quienes acabaron con los piratas, sino las mismas naciones enemigas de España al retirarles su apoyo para dedicarse al comercio con América, ya fuera legal o de contrabando a principios del siglo XVIII.

1.1.6 El sistema de flotas

En parte debido al peligro que representaban los ataques piratas, pero principalmente al deseo de especulación de los consulados de Cádiz y México, se dispuso que los barcos destinados a la carrera de las Indias no saliesen sino cuando hubiera al menos siete juntos fuertemente protegidos por buques de guerra (costeados por un impuesto especial que pagaban los comerciantes). Por una Cédula Real del 16 de julio de 1561 se ordenó:

*“Que no saliesen de Cádiz ni de San Lucas nao alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierra Firme y Nueva España, la una por enero y la otra por agosto, con capitán y almirante y que sobre la Dominicana se apartasen las que fueran a la Nueva España, yendo el capitán con las de una provincia y el almirante con las de otra”.*¹⁸

Tal fue el origen del sistema de flotas que habría de funcionar con pocas variaciones en cuanto a fechas de los viajes y a la cantidad de mercancías que debían conducir durante más de dos siglos.

1.1.7 Las ferias

En estrecha relación con “las flotas” deben mencionarse “las ferias”. La venta de los géneros conducidos por la flota era lo que se llamaba “la feria” que resultaba ser uno de los eventos más dignos de celebración y regocijo de la vida novohispana, ya que significaba el abastecimiento del país de los géneros que en él no se producían, oportunidad para negocios excelentes, trabajo para miles de arrieros que realizaban el traslado de las mercancías hacia el interior del país y aumento en la circulación de moneda que antes de la llegada de la flota no había en que gastar.

¹⁷ *Ibidem*, pág. 324

¹⁸ Arcilas Farías, Eduardo. *Reformas Económicas del Siglo XVII en Nueva España*, Tomo I, pág. 76

La feria de la flota tuvo su primer y principal asiento en Veracruz y Jalapa, aunque llegó a realizarse en la Ciudad de México y en Orizaba.

El control de las ferias y por lo tanto del comercio interno de Nueva España fue motivo de frecuentes conflictos entre los comerciantes de México y España; cada uno pugnando por adjudicarse los mayores beneficios del monopolio comercial; desde luego siempre en perjuicio de los consumidores de las colonias, quienes al adquirir los productos tenían que pagar su valor intrínseco, los gastos del flete, las elevadísimas ganancias de los comerciantes y múltiples impuestos y recargos (derechos de avería, almojarifazgo, alcabalas, estancos y gabelas).

1.1.8 Las reformas borbónicas

Como ya hemos visto, el afán de España por controlar y monopolizar la navegación y el comercio con sus colonias, fue el principal obstáculo para desarrollar adecuadamente el comercio marítimo entre la metrópoli y sus colonias, amén de impedir el desarrollo no digamos ya una marina mercante propia en la Nueva España, ni siquiera una cultura o tradición marinera.

Y a final de cuentas todo este rígido control, estas prohibiciones y restricciones terminaron por ahogar y perjudicar aquello que deseaban proteger, dando pie al burocratismo, corrupción, acaparamiento, especulación, escasez, encarecimiento de las mercancías y penetración extranjera.

A mediados del siglo XVIII es claro que la economía y el sistema colonial español están en crisis. Entonces el Rey Carlos III de Borbón dicta las reformas que llevarán a España de su atrasada etapa mercantilista a un régimen de libre comercio. Fue un proceso lento, iniciado por Carlos III y continuado por su hijo Carlos IV, que duró más de treinta años.

En el comercio con sus posesiones americanas, por Ordenanza del 16 de octubre de 1765 se abrieron al comercio con las colonias varios puertos españoles (Alfanques de Tortosa, Gijón, Almería, Barcelona y Coruña entre otros), a estos seguiría la apertura de cinco puertos en el Caribe (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita).

En 1774 se reanuda el comercio entre Perú, Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala. Se autorizó a cualquier comerciante de las Indias para traficar con todos los puertos españoles habilitados en navíos propios, con carga de productos de las colonias y retornar con artículos europeos.

En 1778 la Real Cédula conocida como "Pragmática del Comercio Libre", autoriza el libre comercio entre España y sus colonias, con lo cual se habilitan puertos en ambos lados del Atlántico y se pone fin al monopolio de Cádiz como puerto exclusivo para el comercio con América.

En México los puertos autorizados fueron La Paz en 1793; San Blas, Campeche y Sisal en 1818; y Altamira, Tampico, Matamoros, Soto la Marina, Tlacotalpan y Mazatlán en 1820. Es oportuno mencionar que el puerto de Campeche junto con Tehuantepec fue uno de los primeros en donde inició la industria de la construcción naval en la Nueva España.

Si bien en un principio estuvo restringida la construcción de buques en las colonias, en 1638 Felipe II ordenó se concedieran los mismos privilegios otorgados a los buques construidos en España a los que se produjeran en La Habana, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica, concesión extendida diez años más tarde a los construidos en cualquier colonia de América.

López Rosado nos dice:

*"En nuestro país se distinguieron los astilleros de Tehuantepec y Campeche ya que tenían acceso a la mejor calidad de madera, materia prima esencial para la construcción de navíos; sin embargo la calidad no pudo alcanzar elevados niveles debido a la carencia de cordajes, aparejos y artículos de ferretería, la mayor parte de los cuales había que traerlos de España; inclusive las herramientas de carpintería, lo que además aumentaba sensiblemente los costos."*¹⁹

Volviendo a la reformas borbónicas, éstas tardaron en hacerse efectivas en la Nueva España; aunque la "Pragmática" se promulgó en 1778, no sería sino hasta 1787 cuando definitivamente se abolió el sistema de flotas y el tráfico de mercancías pudo efectuarse en naves sueltas. Todas estas medidas no fueron del agrado de los comerciantes novohispanos porque ponía fin a sus privilegios de acaparamiento y especulación; su rechazo y oposición provocó que:

*"Nueva España, junto con la provincia de Caracas fuera el último territorio español en América que entró a disfrutar del nuevo sistema de libre comercio".*²⁰

Gracias a estas reformas se logró una expansión en el comercio exterior e interior de las colonias. Basta mencionar que entre 1728 y 1739, llegaron a Veracruz 222 buques, mientras que entre 1784 y el año siguiente, entraron al puerto 1142 embarcaciones.²¹ El progreso se extendió inclusive a la producción agrícola, minera y la incipiente industria; convertidas ahora en alternativas para la inversión una vez que el monopolio del comercio y sus increíbles ganancias se acabaron.

López Rosado nos proporciona un cuadro a la vez sencillo y significativo que nos permite apreciar el paulatino aumento en el tráfico marítimo de Nueva España;

¹⁹ López Rosado, Diego G. *Op. Cit.* pág. 114

²⁰ Arcilas Farias, Eduardo. *Op. Cit.* pág. 229

²¹ Aguilar Monteverde, Alonso. *Dialéctica de la Economía Mexicana. Del colonialismo al imperialismo*, pág. 44

raquítico en los tres primeros siglos de dominación española y su rápido aumento en los últimos veinte años a partir de la liberación del comercio y la navegación:

PERIODOS	FLOTAS	BARCOS
DE 1565 A 1600	45	84
DE 1600 A 1700	104	624
DE 1700 A 1800	491	456
DE 1800 A 1819	154	492 ²²

A pesar del innegable avance obtenido, las reformas fueron insuficientes y llegaron demasiado tarde para salvar al imperio español de su atraso de siglos. En su decadencia no pudo hacer frente a los cambios sociales, económicos y políticos que se estaban gestando en América y en el mundo, y que conducirían a las colonias a buscar su independencia.

1.2 La etapa independiente (1821-1875)

Once años dura la Guerra de Independencia de México. Al término de ellos la situación económica, política y social del país no puede ser más desastrosa: todas las actividades productivas habían sido abandonadas y sufrido grandes pérdidas durante el conflicto armado. Aún cuando se había acabado con el yugo de España, las viejas estructuras semi-feudales herencia del colonialismo, persistían; casi no hubo cambios sustanciales a favor de las clases desposeídas que habían sostenido la lucha independentista.

Los intereses de los grupos en el poder -distintos y hasta encontrados- provocaron que al consumarse la independencia las luchas internas entre conservadores y liberales llevaran al recién nacido país a un largo período de anarquía que contribuyó a retrasar aún más la incorporación de México al proceso mundial de industrialización.

Por otra parte, la libertad de comercio implantada durante los últimos años de la Colonia contribuyó a acabar con las manufacturas locales, incapaces de resistir la competencia extranjera. A falta de una industria y de una agricultura verdaderas, México ofrecía un mercado nada despreciable a los productos de países cuya economía se encontraba en plena expansión. En tal estado de debilidad y atraso México, al igual que el resto de Latinoamérica, se convirtió en presa fácil para la rapiña de las grandes potencias capitalistas como Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, quienes a lo largo de todo el siglo XIX compitieron entre sí para conseguir el mayor control sobre el

²² López Rosado Diego G. *Op. Cit.* pág. 115

comercio y la economía de las naciones hispanoamericanas, iniciando así una nueva modalidad de colonialismo: la dependencia económica y por lo tanto, política.

No se escatimaron argucias, maniobras e infamias para conseguir estos propósitos: la historia de México durante este periodo es el recuento de todas ellas: el agiotismo de Inglaterra, el expansionismo de Estados Unidos que nos despojó de la mitad de nuestro territorio, la intervención francesa y el imperio de Maximiliano, y por sobre todo, la explotación de los recursos naturales y humanos de México en beneficio de esas naciones, imponiendo nuevamente como en los tiempos del Virreinato las bases del intercambio: artículos manufacturados por metales preciosos y productos agrícolas, con lo cual lograron reducir a nuestro país al papel de proveedor de materias primas dependiente de los mercados internacionales, manejado al arbitrio y en base a los intereses de las naciones más poderosas. Empezaba a gestarse el capitalismo dependiente mexicano

1.2.1 La navegación comercial en México

La permanencia de una fuerza hispana en el baluarte de San Juan de Ulúa hasta 1825, no solo estorba el tráfico marítimo del principal puerto del país, también implica el peligro latente de una posible reconquista; por eso los primeros gobiernos dedican su atención a formar una Armada Naval y relegan la marina mercante a un segundo plano.

"El origen e iniciación de nuestra marina de guerra puede situarse alrededor de 1814, cuando los insurgentes se apoderan de algunas goletas españolas que se unieron a otros buques de pequeño porte comprados en Estados Unidos para formar una reducida escuadrilla que enarbolaba una bandera mexicana ajedrezada a cuadros azules y blancos con el águila colocada en el centro. Dichos buques operaban con patentes de corso expedidas por los libertadores mexicanos".²³

En 1821, la Armada Naval contaba con el siguiente personal:

"Un capitán de navío, cuatro capitanes de fragata, cinco tenientes de navío, dos tenientes de fragata, tres alférez de navío, un alférez de fragata, dos pilotos de toda clase, ciento setenta y ocho individuos de tropa y marinería, y cincuenta y dos individuos de maestranza, además de quince empleados".²⁴

En cuanto a las unidades móviles, se contaba con:

²³ Gerencia de capacitación. Introducción a Puertos Mexicanos, pág. 13

²⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza marítima del México independiente y revolucionario, tomo I, pág. 108

*"Un navío, una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneras, dos correos de las californias y cuatro balandras desarmadas para el año de 1826".*²⁵

Si la marina de guerra se encontraba tan escasa de marinos y de barcos, ¿qué podemos decir de la marina mercante? En muchas ocasiones la marina de Guerra tuvo que servir también para el traslado de mercancía y personas porque para el comercio marítimo sólo se contaba con algunas pequeñas embarcaciones de vela (balandros, pailebots, muy pocos barcos de cruz e incluso, lanchas y canoas), que únicamente podían realizar el tráfico de cabotaje y fluvial.

Aún así, estos pocos navíos nacionales tuvieron una gran importancia para el comercio interno y la vida económica de las regiones costeras –del Golfo principalmente- pues constituían el único medio accesible de transporte ya que la falta o mal estado de los caminos hacían casi imposible el comercio por vía terrestre. Con todo, esta raquítica marina mercante practicó también el comercio de cabotaje con los puertos de regiones limítrofes como Belice y Estados Unidos.

El 24 de enero de 1824 Francisco Arrillagas, Secretario de Hacienda, da a conocer el "*Reglamento para el comercio de Cabotaje*", donde se especifica que el transporte exterior o costanero en el territorio nacional debe hacerse exclusivamente con buques de bandera mexicana, y su capitán o patrón deben ser mexicanos también.

En el comercio exterior las rutas marítimas fueron casi las únicas vías de comunicación, hasta la instalación del ferrocarril. Al no contar nuestro país con una adecuada marina mercante propia, todo el comercio marítimo de altura se tuvo que realizar en barcos extranjeros.

Por medio del decreto de octubre de 1823 se permite la libre entrada a los buques de todas las naciones, excepto a los españoles, en los puertos mexicanos.

Entre 1825 y 1871-72, más del 80% de todo el tráfico marítimo se hizo con Europa y Estados Unidos, y el 20% restante con América Central, América del Sur y Asia; realizado principalmente por buques norteamericanos, ingleses y franceses, y en menor medida mexicanos, holandeses, suecos, sardos, hamburgueses, alemanes, austríacos, daneses, prusianos, colombianos, peruanos, chilenos, rusos, etc.²⁶

De 1825 a 1828 se advierte un predominio de la marina mercante norteamericana en el tráfico comercial de México, más del 60% de los navíos y tonelajes entrados a puertos mexicanos desde el exterior fueron norteamericanos, y más del 50% de los de exportación. Los norteamericanos cubrieron las rutas de Estados Unidos y Europa; en cambio los buques europeos –mayoritariamente ingleses y franceses- se especializaron en las rutas de Europa y el Caribe.

²⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* pág. 8

²⁶ Herrera Canales, Inés. *El Comercio Exterior de México (1821-1875)*, págs. 95-99

La ruta europea es, en los años de 1825 y 1826, la segunda ruta marítima de mayor importancia en el comercio exterior de México; situación que cambiaría entre 1827 y 1828 y a mediados del siglo XIX en la que se convertiría en la primera en importancia desplazando a la norteamericana a un segundo término.

Durante todo este período los principales puertos norteamericanos que practicaron el comercio con México fueron: Nueva York, Nueva Orleans, seguidos por Filadelfia, Baltimore, Charleston y Boston. Los puertos europeos que realizaron un mayor tráfico con México fueron: Burdeos, Marsella, El Havre, Londres, Liverpool y Gibraltar. Inés Herrera Canales nos proporciona más datos acerca de las rutas marítimas del comercio mexicano: la ruta a las islas del mar Caribe es de escasa importancia en la década de 1820 y se mantiene así aproximadamente hasta mediados de siglo; el principal puerto de procedencia y destino es Kensington. Otros puertos que participaron en este comercio fueron: Jeremias, Puerto Príncipe, Santo Tomás, Saint Pierre, Guadalupe, Martinica, Nassau y Curazao.

En el transporte del Caribe participaron principalmente mercantes ingleses y franceses y muy pocos navíos norteamericanos y mexicanos. A partir de 1871-72, la ruta del Caribe pasa a ser la segunda en importancia del comercio exterior mexicano, siendo entonces los principales puertos de procedencia y destino La Habana y Kingston. Además se han incorporado otros puertos cubanos como Matanzas, Cienfuegos y Santiago de Cuba; sumándose también Trinidad y Tobago. Es tal la importancia que adquiere esta ruta que en 1871-72, La Habana es el segundo puerto de intercambio comercial con México, superado únicamente por Nueva York.

La ruta circuncaribe comprende la costa atlántica de Centroamérica y la norte de Sudamérica. Tiene poca importancia. Los puertos que participan en esta ruta son Belice, Cartagena, La Guaira y Maracaibo. El tráfico lo realizan buques mexicanos, franceses, holandeses y suecos.

En cuanto a la ruta de la costa atlántica de América del Sur, ocasionalmente llegaron algunos barcos procedentes de los puertos de Pará y Montevideo.

El tráfico marítimo con Asia es poco importante y discontinuo, alcanzando a ser apenas el 1% del total. Se realizó con las posesiones inglesas en la India y China, además de Macao, Cantón y Hawaii; en su transporte participan buques de Inglaterra, Francia, México y Estados Unidos.

La ruta hacia el Pacífico Sur es también mínima. Algunos puertos de esta ruta que tuvieron intercambios con México fueron Sonsonate, Guayaquil, Panamá, El Callao y Valparaíso. Circulan por esta ruta barcos norteamericanos, ingleses, mexicanos, franceses, colombianos, peruanos y chilenos.

En cuanto a la ruta del Pacífico Norte, su tráfico se intensifica a partir del descubrimiento de oro en la Alta California (EUA) en 1848 y la gran importancia que adquiere el puerto de San Francisco. Se abre para México una nueva ruta marítima a Estados Unidos; los puertos mexicanos sirven de escala a los buques y vapores que

proceden de Panamá o de la costa atlántica norteamericana a través del Cabo de Hornos.

Los problemas enfrentados por México desde 1829 hasta 1848, como fueron la guerra de Texas en 1836; la "Guerra de los Pasteles" de 1838 a 1839; posteriormente en 1847 la guerra con Estados Unidos, provocaron grandes daños de todo orden a nuestro país. El más doloroso, desde luego, la pérdida de gran parte de nuestro territorio; pero no fueron menos perjudiciales los bloqueos navales y los ataques al puerto de Veracruz con la confiscación de buques de guerra y mercantes por parte de las fuerzas francesas y norteamericanas, con lo cual la Marina Nacional -mercante y de guerra- casi desaparece durante este periodo.

En los años cincuenta y sesenta del siglo XIX inicia una nueva etapa de la navegación en México, aparejada a la aparición de los barcos de vapor.

Tras el Imperio de Maximiliano el primer buque mexicano de vapor del que se tiene noticias es el "Tabasco", adquirido por varias casas armadoras para realizar el tráfico de cabotaje entre la región del sureste y Veracruz. Otro hecho importante relacionado a la navegación es de orden legislativo: el 27 de octubre de 1853, Antonio López de Santa Anna, Presidente de la República, extiende el "Reglamento para el Buen Orden y Policía de los Puertos del Mar", documento importante pues distingue en concreto el derecho privado de los mexicanos de nacimiento al mando y cargo de los buques nacionales, además este reglamento obligaba a solicitar y obtener carta de ciudadanía a los extranjeros y enfoca desde entonces el problema de la obtención de marinos y la necesidad de implantar los estudios náuticos.²⁷

El mismo López de Santa Anna dispuso el 30 de enero de 1854 la emisión del "Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana"; en ella se establecían los requisitos del tráfico mercante, se señalan reglas para reconocer el pabellón del buque, se reserva el tráfico de cabotaje para los barcos mexicanos y es de singular interés porque en su artículo 5º. Se establecen las bases para catalogar a un buque como mexicano y la tripulación que ha de portar, de esta manera se crean los antecedentes del artículo 32º. de la Constitución de 1917 que nos rige actualmente.²⁸

Asimismo, el 30 de enero de 1854 se decretó la organización de la Marina de Guerra, donde se establecía la planta de los buques y del personal tanto en las embarcaciones como en las dependencias de la Marina. En vista de la insuficiencia de nuestra marina mercante, el gobierno mexicano siguió un política de incentivos a grandes compañías navieras extranjeras con el objeto de que tocaran puertos mexicanos.

Gracias a este tipo de incentivos, la primera línea de navegación que llegó periódicamente a los puertos mexicanos después de la Independencia, fue la de la compañía prusiana Eberfel llamada "De las Indias Occidentales", que comunicaba a Veracruz con Inglaterra a través de buques de vela.

²⁷ Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza marítima del México..., pág. 191

²⁸ Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las Comunicaciones..., pág. 305

Los primeros vapores que llegaron a México en 1841, fueron los de la línea llamada "Mala Real Inglesa" ("Mala" fue una deformación de la palabra inglesa "mail", es decir, "correo"), que cubría la ruta de Southampton-La Habana-Veracruz-Tampico-La Habana-Santo Tomás-Southampton. En las décadas siguientes se agregaron otros de bandera norteamericana que iban desde Nueva York o Nueva Orleans a Veracruz y Tampico, y de Panamá a San Francisco, California, tocando los puertos mexicanos de Acapulco, Manzanillo, San Blás y Mazatlán. En la década de 1860, se incorporó a este tráfico una línea de vapores inglesa, otra francesa y una española.²⁹

Queriendo impulsar el tráfico marítimo exterior, los gobiernos otorgaron ciertas exenciones, franquicias y algunas rebajas de impuestos a las navieras que tocaran regularmente puertos nacionales. Las facilidades que otorgaba el gobierno mexicano variaban de acuerdo a lo que transportaba la compañía naviera:

- a) Cuando condujeran pasajeros y correspondencia, a la compañía transportadora se le eximía del pago de los derechos de tonelaje, pilotaje, anclaje y faro.
- b) Cuando transportara mercancía sujetas a derechos, los beneficios que obtenía el gobierno se refería al pago de tonelaje.

Pero en la práctica, este tipo de incentivos no fueron suficientes para incrementar la navegación, por tal motivo el gobierno se vió en la necesidad de otorgar otro tipo de estímulos a las líneas navieras a base de proporcionar subvenciones en efectivo.

La compañía americana "Alexander e Hijos" firmó el primer contrato de este tipo de estímulos el 24 de diciembre de 1867, obligándose a establecer una línea de navegación que uniera a Veracruz con el puerto de Nueva York, tocando Sisal. El gobierno se comprometió a pagar a la empresa un subsidio de \$2,200 pesos por cada viaje redondo, así como se le eximió de diversos impuestos.

En 1837 se otorgó concesión a la misma compañía para que estableciera una segunda línea que uniera a Nueva Orleans con Veracruz, tocando Tuxpan y Tampico. Por ella se daba una subvención de \$1,800 pesos por viaje redondo.³⁰

En 1872 se hizo lo mismo con la "Compañía del Ferrocarril de Panamá" y la "Correos del Pacífico". En 1874 se subvencionó a Antonio Hoffman para que sus buques tocaran los puertos de Veracruz, Frontera y Progreso, viniendo desde La Habana. Gracias a la política del gobierno de otorgar subsidios, a partir de entonces fue cada vez mayor el número de líneas de vapores que, con el deseo de obtener estos beneficios, establecieron comunicaciones con los puertos nacionales.

Como hemos podido apreciar, durante el primer medio siglo de vida independiente de nuestro país podemos decir que la marina mercante mexicana

²⁹ Herrera Canales, Inés. "La infraestructura de los Intercambios", En México en el Siglo XIX (1821-1919). Historia Económica y de la Estructura Social, pág. 207

³⁰ López Rosado, Diego G. Op. Cit., pág. 200

prácticamente no existe. Estos son algunos de los factores que impidieron el desarrollo marítimo durante esta etapa:

- a) Las turbulencias políticas y económicas de la época;
- b) la falta de barcos, de personal capacitado para su manejo;
- c) las pésimas condiciones físicas y administrativas de los puertos;
- d) las intervenciones extranjeras que bloqueaban los puertos y se apropiaban de embarcaciones;
- e) el limitado comercio exterior mexicano;
- f) la debilidad de los distintos gobiernos y el escaso apoyo que podían dar a los asuntos relacionados con el mar y la navegación;
- g) así como una insuficiente densidad demográfica.

1.2.2 Escuelas Náuticas. Primeros intentos

De entre los muchos y muy graves obstáculos que impiden el desarrollo de la Marina Nacional, la falta de marinos experimentados, mexicanos de nacimiento, no era el menor. Inmediatamente después de lograr la independencia se hace evidente la necesidad de fundar escuelas donde se forme el personal profesional y técnico que habría de ocupar los puestos de mando y sustituir a los capitanes, en su mayoría españoles.

Aunque el imperio español, en su afán de dominio y monopolio obstaculiza toda posibilidad de desarrollo de la navegación en México, ya en 1771 se registran los primeros intentos para establecer una Escuela Náutica en Campeche, intento que se repetiría en 1816, sin resultado alguno. Durante los primeros años de la vida independiente crece el afán de los distintos gobiernos por implantar una educación naval, pero la desorganización reinante en el país no permite sino algunos esbozos en Escuelas o Academias de vida efímera en que no se hace diferencia del servicio militar y el mercante.

Perote, Tlacotalpan, Córdoba, Alvarado, Tepic y Campeche son las sedes de estas escuelas durante breves etapas. Entre estos intentos podemos citar el del 28 de diciembre de 1854, siendo presidente de la República Antonio López de Santa Anna, firma el decreto en que dispone el establecimiento en la Isla del Carmen, Campeche, de una Escuela Náutica:

"Para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la Marina Nacional".³¹

Sin embargo, poco después del Plan de Ayutla los acontecimientos resultantes acaban con esas iniciativas.

Ignacio Comonfort, recién instalado en el poder decreta el 30 de mayo de 1857 la creación de dos Colegios Náuticos: uno en la fortaleza de San Juan de Ulúa, el otro

³¹ Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones..., pág. 282

en Mazatlán. El decreto se registra pero no se tiene noticia de que los planteles hayan funcionado.

Durante el imperio de Maximiliano de Habsburgo se establece la creación del Ministerio Interino de Negocios Extranjeros y Marina, bajo los auspicios del Archiduque, que por su calidad de marino se ocupó personalmente de redactar una serie de reglamentos, ordenanzas y leyes. En cuanto a las Escuelas Náuticas, de entre estas leyes y decretos podemos mencionar uno de 1865:

“Organización de las Matrículas para el alistamiento de la Gente de mar”.³²

Este documento consta de 49 artículos que se refieren a las profesiones marítimas; sobre la inscripción marinera y marca un método para llamar a la marina a los ciudadanos. Sobra decir que esta legislación tuvo la misma vigencia que el fallido Imperio.

Después de esto, la instrucción náutica se imparte durante algunos años en el Colegio Militar, muy posiblemente sólo para elementos destinados a los buques de guerra: situación que perduraría hasta el 8 de marzo de 1880 cuando Porfirio Díaz dicta el decreto por el cual se crean las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán, con la aclaración de que se destinan para la marina del comercio, es decir estipulando por primera vez la diferenciación entre la enseñanza para las marinas mercantes y de guerra que antiguamente se homogeneizaban en el término “Marina Nacional”.

1.2.3 Los puertos mexicanos

En el periodo que nos ocupa, la importancia de los puertos era decisiva para la vida interna del país; no sólo todo el comercio estaba vinculado al movimiento portuario, sino que aquellos constituían la llave de todas las actividades económicas y políticas de la nación porque los únicos ingresos con los que podían contar los distintos gobiernos mexicanos provenían de las aduanas marítimas. Sin embargo, los puertos enfrentaban graves problemas:

- a) Naturales. La configuración geográfica de las costas mexicanas impedía disponer de buenos puertos naturales, y al estar mal situados los ya existentes, las barras de los ríos, los vientos, la insalubridad y las características climáticas de ambos litorales hacían inseguras las maniobras de atraque y dificultaban el embarque y desembarque de las mercancías.
- b) Materiales. Debido a la estrechez del erario nacional y a la agitación política imperante en esta época, no fue posible emprender grandes obras portuarias; sin embargo algunos trabajos –apenas los mínimos indispensables para adecuar los puertos al tráfico del comercio exterior- tales como construcción

³² “Reseña Histórica de la H. Escuela Naval Militar” en Revista de la Secretaría de Marina, mayo-junio 1990, pág. 38

de muelles e instalación de faros en Tampico, Veracruz, Frontera, Campeche, Sisal, Progreso, Guaymas, Mazatlán, etc., y en Manzanillo se abrió un canal para comunicarlo con la ciudad de Colima. Sin embargo por la misma escasez de recursos no hubo un mantenimiento constante y adecuado a las instalaciones portuarias existentes y por lo tanto muelles, almacenes y aduanas se hallaban en pésimas condiciones y eran insuficientes e inapropiadas para el tráfico comercial.

- c) Administrativas. La lentitud, las trabas burocráticas, la corrupción de los funcionarios eran tales que algunos puertos se convirtieron en centros de contrabando afectando por igual los intereses del comercio y los del gobierno mexicano que se veía privado de los ingresos de las aduanas marítimas.

Otro problema que frenaba el desarrollo portuario era la falta de caminos apropiados y seguros que conectaran los puertos con el interior del país.

Recordemos que una de las últimas disposiciones coloniales de España fue abrir varios puertos mexicanos para el tráfico de altura; pues una de las primeras acciones del México independiente fue reconocer el postrer decreto de las Cortes Españolas. Así, el 14 de enero y el 6 de febrero de 1822 se habilitan con sus respectivas aduanas los puertos de San Blas, Campeche, Mazatlán de los Mulatos, San Diego de las Californias, Soto la Marina y el Refugio; y el 20 de enero de ese mismo año se ratifican la calidad de los puertos de San Blas, Acapulco, Alvarado, Veracruz y Tampico por medio del documento "Bases orgánicas para la formación del arancel que se establece provisionalmente". De estos puertos, los del Golfo de México eran los más importantes debido a su mayor movimiento comercial.

A pesar de todas sus limitaciones, Veracruz continuaba siendo el puerto más importante del país a través del cual se hacían $\frac{3}{4}$ partes de todo el movimiento marítimo y comercial de México. Veracruz se encargaba de abastecer a la ciudad de México que era el gran centro comercial del país y las regiones de alto consumo que la circundaban.

Dicho puerto era además la llave de las luchas políticas y de él dependían las principales posibilidades de subsistencia de los gobiernos, toda vez que los productos de su aduana representaban las $\frac{3}{4}$ partes del total de ingresos del tesoro de la República. Sin embargo, Veracruz no era un lugar comercial propiamente dicho, ya que su papel se reducía por lo general, al depósito de mercancías destinadas a ser enviadas al interior del país.

Las casas comerciales que operaban ahí eran sólo comisionistas o sucursales de los grandes establecimientos de la ciudad de México. Entre estos comisionistas había algunos que además de la comisión se dedicaban a especular por su cuenta, encargándose de los intercambios comerciales entre el puerto y la costa. Este comercio agregado al movimiento ordinario en la provincia y en la propia ciudad de Veracruz, absorbía aproximadamente la cuarta parte de las importaciones recibidas en el puerto durante el año.

Estas mismas casas, como por otra parte la mayoría de los establecimientos de alto comercio en México, obtenían asimismo buenos dividendos con sus préstamos al tesoro público. Según informes de un consul francés establecido en Veracruz esa época (1851) los comisionistas del puerto eran "casi todos acreedores por sumas considerables del gobierno mexicano".³³

Ya hemos mencionado que el movimiento comercial de Veracruz con el extranjero representaba $\frac{3}{4}$ partes de todo el comercio exterior de México. En cifras absolutas, el valor del comercio en Veracruz se elevaba a una media anual de aproximadamente 26.6 millones de pesos repartidos del siguiente modo:

Importaciones	17.7 millones de pesos
Exportaciones	8.9 millones de pesos

Las importaciones se repartían por países:

Inglaterra	4.7 millones de pesos
Francia	4.9 millones de pesos
Estados Unidos	2.3 millones de pesos
Alemania	1.6 millones de pesos
España	700 mil pesos
Cuba	600 mil pesos
Italia	300 mil pesos
Venezuela	50 mil pesos
Antillas Danesas	5 mil pesos ³⁴

En cuanto a las exportaciones, restando de ellas 8.3 millones de pesos en metales preciosos que eran enviados a Inglaterra, quedan casi 600 mil pesos de productos del país repartidos como sigue:

Francia	230 mil pesos
Estados Unidos	210 mil pesos
Inglaterra	107 mil pesos
Alemania	23 mil pesos
Cuba	14 mil pesos
Italia	mil pesos
España	4 mil pesos
Bélgica	2 mil pesos ³⁵

³³ López Cámara, Francisco. La Estructura Económica y Social de México en la Época de la Reforma, pág. 112

³⁴ Ibidem pág. 116

³⁵ Ibidem, pág. 118

La inestabilidad política del país y las oscilaciones que ella provocaba en el comercio exterior, así como las débiles relaciones entre Veracruz y la mayoría de los puertos extranjeros, impedían establecer un flete regular para los transportes de mercancías entre los puertos de proveniencia y Veracruz. Generalmente, salvo excepción en lo que se refiere a algunas mercancías y para ciertos puertos, el precio de transporte se fijaba a destajo.

A pesar de los inconvenientes que presentaba el puerto, el tráfico de Veracruz se elevaba algunas veces a más de 200 embarcaciones de vela –comprendidos en dicha cifra los escasos navios del país--, y que en conjunto desplazaban cerca de 30 mil toneladas.

Al puerto llegaban también –como ya mencionamos anteriormente--, varias líneas de vapores. De estos, los de la compañía inglesa que no transportaban sino la correspondencia y algunas muestras de objetos, estaban considerados como navíos de guerra exentos de todo impuesto. Aprovechando esta situación, la totalidad del numerario expedido a Europa como pago de las importaciones que se realizaban por Veracruz, se embarcaba en estos vapores, además de otros productos de poco peso y volumen pero de gran valor comercial como la cochinilla, el índigo y la vainilla. Los puertos extranjeros más importantes con los que Veracruz tenía relación eran:

Francia	Burdeos y El Havre
Inglaterra	Liverpool
Alemania	Hamburgo y Bremen
Estados Unidos	Nueva Orléans y Nueva York
Bélgica	Amberes
España	Barcelona y Cádiz
Italia	Génova
Cuba	La Habana y Santo Tomás
Venezuela	Maracaibo

Al declinar el intercambio con el Oriente y al abrirse nuevos puertos para el comercio exterior, Acapulco pierde su predominio. Es en esta etapa histórica que Tampico, Tamps. toma su lugar como segundo puerto en importancia del país.

Desafortunadamente Tampico sólo era útil para la navegación durante pocos meses del año. Al estar ubicado en la barra del Pánuco no podía recibir barcos sino cuando la corriente del río lo permitía; y la barra cambiaba de ancho según las épocas de lluvia o sequía. De octubre a marzo soplan fuertes vientos llamados “nórdicos” que impiden anclar a los buques. La importancia de Tampico radicaba en que era al mismo tiempo un depósito de mercancías como Veracruz y un centro comercial como la ciudad de México desde el cual, directamente, sin necesidad de comisionistas se hacían los pedidos a los proveedores, se recibían los embarques y se mandaban a los diferentes mercados.

“Las grandes casas de comercio establecidas en Tampico alimentaban su comercio con una gran variedad de productos venidos

de todos los países que tenían relación con el puerto, a diferencia de los comisionistas de Veracruz, que se limitaban por lo general al comercio de los productos de su país de origen".³⁶

En Tampico anclaban cada año un promedio de 110 barcos de velas, desplazando en total más de 10 mil toneladas. En cuanto a los barcos de vapor, la única línea que tocaba el puerto era la de la compañía inglesa que venía de Veracruz. La reducida navegación de Tampico limitaba también el número de puertos extranjeros con los que tenía relación. Dichos puertos eran Liverpool, Burdeos, El Havre, Cádiz, Génova, Nueva York, Hamburgo, Nueva Orleans y La Habana; y aún Southampton, vinculado a Tampico por la correspondencia del vapor británico.

Las importaciones que Tampico recibía a mediados del siglo pasado tenían un valor anual aproximado de 1.8 millones de pesos, aunque con grandes variaciones en algunos años. El valor total de las exportaciones de plata acuñada era en promedio 4.5 millones de pesos, o sea aproximadamente la mitad de la suma expedida por Veracruz anualmente. Esta proporción se invertía algunas veces: cuando los acontecimientos del país cortaban las comunicaciones de uno de estos dos puertos con el interior, el otro aprovechaba la situación recibiendo la plata que había sido originalmente al primero. En cuanto a las exportaciones de otros productos del país, el cónsul británico en Tampico nos indica la suma de \$241,505 pesos para el año de 1857.

A diferencia de Veracruz, Tampico no era un gran centro de consumo, pero sí un centro de aprovisionamiento de una gran región del país constituida principalmente por los estados de San Luis Potosí, Zacatecas, Aguascalientes, Durango y Guanajuato.

Para hacer el traslado de las mercancías del puerto a los centros de consumo y luego los pagos en plata de los mercados al puerto, Tampico dependía por completo de la utilización de mulas a causa del mal estado de los caminos. Estos traslados hacia el interior siempre implicaban riesgos y dificultades, pero en el caso de Tampico, eran especialmente desastrosas las consecuencias de la pérdida o el mero retraso en las "partidas" o las "conductas" (a causa de la inseguridad de los caminos, el gobierno mexicano se veía obligado a proporcionar destacamentos militares que escoltaran a las caravanas llamadas "conductas" si incluían remesas de dinero o "partidas" si especulaban con mercancías).

El numerario era absolutamente necesario para las transacciones comerciales en Tampico. Cuando los acontecimientos políticos impedían que una o dos conductas llegaran al puerto, todo el comercio se paralizaba y las pérdidas eran cuantiosas para los negociantes.

Después de Veracruz y Tampico todos los demás puertos tenían un papel secundario que se limitaba a complementar el movimiento comercial de los dos primeros. En el Golfo, Matamoros alcanzó cierta importancia por ser casi un puerto

³⁶ Ibidem, pág. 127

libre, convirtiéndose rápidamente en el centro de un enorme movimiento de contrabando.

Durante la Guerra de Secesión en Estados Unidos, Matamoros vivió un gran auge cuando el bloqueo riguroso en toda la costa de Texas impide las exportaciones de algodón que provenían del sur de Norteamérica; estas exportaciones tuvieron que tomar entonces la vía de Matamoros, la única que hacía posible el envío de mercancías al Golfo de México para su traslado a Europa.

Para darnos cuenta de la magnitud del movimiento comercial de Matamoros durante la guerra civil norteamericana basta considerar que a pesar del contrabando y de la liberalidad de su régimen aduanal los ingresos de su aduana durante esta época llegaron a superar a los de Veracruz.

*"En 1854, el vicecónsul británico de Matamoros indicaba que la suma de los derechos pagados no alcanzaba (en 1853) los 300,000 dólares. Pero en la época de la Guerra de Secesión, esta suma se elevó súbitamente a 2 400,000 pesos por año... cantidad exorbitante aún para la aduana de Veracruz, cuyo ingreso medio anual no rebusaba apenas los 2 millones de pesos en tiempo normal".*³⁷

Otros pequeños puertos del Golfo de México dependían por completo de la exportación de productos mexicanos provenientes de las regiones cercanas. Cuando los barcos extranjeros no hallaban mercancía de retorno en Veracruz, antes del regreso completan su carga con maderas de tinte y ebanistería en los puertos de Laguna del Carmen en Campeche, en Minatitlán, Tuxpan y Alvarado, cerca de Veracruz o bien en Sisal, situado en la costa de Yucatán.

El pequeño puerto de Laguna de Términos mejor conocido como "Carmen" fue el que alcanzó un mayor desarrollo gracias a sus exportaciones de madera, pues no solamente recibía a los barcos que buscaban un flete de regreso; había otros que llegaban directamente de ciertos puertos del extranjero con el objeto exclusivo de recoger allí la madera.

Gracias a esto Carmen llegó a ser en algunas épocas casi tan importante como Veracruz; y frecuentemente recibía más barcos franceses que aquel. Esto le permitía estar ligado a puertos franceses como Marsella, que no tenían relaciones con Veracruz o Tampico. Los barcos extranjeros llegaban casi siempre vacíos a este puerto, ninguno introducía ahí mercancías de importación cuyo consumo era por cierto extremadamente limitado.

En Carmen entraba aproximadamente una media anual de 100 barcos, desplazando cerca de 200 mil toneladas. La gran demanda de madera constituía tanto

³⁷ *Ibidem*, pág. 140

para el puerto mismo como para las regiones cercanas, la fuente de toda riqueza y su explotación llegó a ser la principal actividad económica de Campeche y Yucatán.

Ya se ha mencionado que el movimiento comercial en la costa mexicana del Pacífico era muy inferior al del Golfo, esto se debía a que ni la navegación en este litoral ni el consumo en las regiones de México aprovisionadas por los puertos de esta costa eran suficientes para mantener una gran actividad comercial.

Los puertos situados en esta costa, a pesar de gozar de una situación geográfica más ventajosa para la navegación contaban con instalaciones y recursos materiales aún más primitivos y deficientes que los del Golfo de México, que ya era mucho decir. Por ser considerados de menor importancia, estos puertos eran también mucho menos vigilados y más expuestos al tráfico ilegal de mercancías.

Aún en estas pobres condiciones, los puertos del Pacífico vieron aumentar su importancia a mediados del siglo pasado, gracias al descubrimiento de oro en California, EUA.

Mazatlán, Sin., convertido durante esta etapa en el principal puerto de la costa del Pacífico estaba considerado como el centro del comercio que abastecía a casi toda la parte occidental de México: Colima, Sinaloa, Sonora, la Península de Baja California, y parte de Chihuahua, Durango y Jalisco. Funcionaba -al igual que Tampico- al mismo tiempo como depósito de mercancías y como centro de operaciones comerciales.

A Mazatlán entraba una media anual de 35 barcos que desplazaban un tonelaje apenas mayor de 13 mil toneladas por año. La navegación de este puerto estaba representada por barcos americanos e ingleses en su mayoría, y por una proporción muy baja de navíos franceses, alemanes, daneses, chilenos y peruanos.

Los principales puertos con los que Mazatlán tenía relaciones eran, desde luego, los norteamericanos de la costa oeste, principalmente con San Francisco, a donde transportaba pasajeros y productos agrícolas mexicanos; asimismo mantenía relaciones con algunos puertos sudamericanos como Valparaíso y Panamá.

Fuera del movimiento con San Francisco, que tenía un carácter más de tráfico regional y puramente costero que de exportación, el movimiento comercial de Mazatlán propiamente dicho, era muy limitado; sus importaciones en esa época eran de un valor aproximado a millón o millón y medio de pesos al año, y constaban de artículos europeos reexpedidos desde algunos puertos de depósito en Estados Unidos o Chile.

El valor de las exportaciones hechas por Mazatlán es difícil de precisar porque la mayor parte de ellas consistía en metales preciosos (oro, plata, cobre), de los que una buena proporción era embarcada clandestinamente. Fuera de los metales (expedidos siempre en barcos ingleses de guerra para evitar el pago de derechos), Mazatlán no tenía sino la madera de tintura como valor de cambio y en pequeñas cantidades cueros salados, perlas finas y frecuentemente nácar y concha. De acuerdo con las estimaciones

de la aduana, el valor total de las exportaciones en 1857 no alcanzo sino 1'180, 000 pesos.

En cuanto a los otros pequeños puertos de la costa occidental de México, (Guaymas, Son., San Blas, Nay. y Manzanillo, Col.) tuvieron una actividad comercial muy reducida y complementaria del sistema marítimo de Mazatlán, desempeñándose principalmente en el comercio de cabotaje.

Manzanillo gozaba de cierta importancia debido a la Nicaragua Line, cuyos vapores paraban en él a la ida y al regreso del viaje entre San Francisco y San Juan del Sur en Panamá. Acapulco no pertenecía propiamente al sistema comercial de la costa occidental de México y prácticamente no tenía navegación comercial.

*"La falta de comunicaciones hacia el interior del país y la inexistencia de una producción agrícola o industrial suficiente en las regiones vecinas, hicieron inútil a Acapulco".*³⁸

En el periodo que nos ocupa, Acapulco se vio reducido al papel de simple depósito de carbón para el aprovisionamiento de varias líneas de vapores entre Panamá y San Francisco.

1.2.4 Comercio exterior de México

Durante este periodo en general, el comercio resultaba la rama más próspera de la economía nacional y el comercio exterior en particular, indispensable para la entrada y salida de divisas, única fuente de ingresos para el gobierno en turno. Entonces, lógicamente, del comercio dependía la mayor parte de la vida económica y hasta política del país.

A partir de 1821, con la consumación de la independencia, podemos hablar con toda propiedad de un comercio exterior mexicano, pues como bien nos lo hace notar Ortiz Wadgymar, lo que se tenía antes de esa fecha no era sino un intercambio entre la Metrópoli y sus Colonias.³⁹

Aunque de hecho ya existía en Nueva España una gran participación de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, gracias al contrabando y la piratería, México se inicia en el comercio internacional firmando una serie de tratados marítimos y comerciales que debido a su inexperiencia y debilidad en muchas ocasiones beneficiaron mayormente a los países extranjeros y muy poco a México.

El 25 de octubre de 1827 se firman los "Tratados de Amistad, Navegación y Comercio entre México e Inglaterra". Posteriormente, de 1829 a 1843, se firman tratados similares con los Países Bajos, el Reino de Hannover, los Estados Unidos de

³⁸ *Ibidem*, pág. 164

³⁹ Ortiz Wadgymar, Arturo. *Op. Cit.* pág. 21

Norteamérica, el Reino de Sajonia, la República del Perú, España, las Ciudades Libres y Hanseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo y el Imperio Austriaco.⁴⁰

El volumen y el valor del comercio exterior de México se redujeron drásticamente durante el primer periodo –como es comprensible- pero a lo largo de todo el siglo XIX, al incorporarse México al mercado internacional hubo un lento pero continuo crecimiento, si bien podemos decir que las importaciones fueron siempre superiores a las exportaciones. Así podemos observar que los valores de importaciones y exportaciones se duplicaron entre 1821 y 1880.

Durante este periodo la composición de los intercambios fue estable; predominaron los bienes de consumo en las importaciones, y los metales preciosos en las exportaciones. Sin embargo, a partir de la séptima década del siglo XIX, esta estructura comercial comenzó a variar con un aumento en la importación de bienes de producción; aumento también en las exportaciones de productos agropecuarios y de minerales industriales, junto con una disminución del peso relativo de la importación de textiles y de la exportación de plata acuñada en el conjunto de los intercambios.

Los principales artículos importados por México entre 1821 y 1880 fueron bienes de consumo que representaban aproximadamente el 90% de las importaciones; de esta proporción las telas de todo tipo (principalmente de algodón y lino) ocupaban el primer sitio alcanzando más del 50% del valor de las importaciones anuales. Los bienes de consumo de lujo tuvieron un peso relativo menor, pero en cambio, una mayor variedad de productos: vinos, licores y abarrotes, telas finas de lana y seda, perfumes, joyas, ropa, muebles; artículos de ornato como porcelanas, loza, cristal, etc. El otro 10% de las importaciones totales la formaban bienes de producción y de inversión.

“Entre los bienes de producción ingresados destacaron algunas materias primas como el azogue, algodón, y seda en rama; productos elaborados y semi-elaborados como las hilazas de todo tipo, largo y colores; piezas para imprentas, herramientas de varias clases para la agricultura, minería; así como para albañiles, carpinteros y herreros; cables y alambres; mármoles, carros y carruajes, ferretería, mercería, láminas de metal y unos pocos bienes de inversión entre los que se contaron maquinarias para la industria textil; algunas máquinas para la agricultura (despepitar algodón, moler caña, desgranar maíz, etc.), otras para sacar agua de las minas, un corto número de imprentas y materiales para los ferrocarriles.

*A partir de 1875, se comenzó a importar en forma masiva equipo, materiales, combustible y maquinaria para la construcción y funcionamiento de la nueva red ferroviaria”.*⁴¹

Al igual que en los tiempos de la Colonia, la mayor parte de las exportaciones mexicanas de la etapa independiente se componían de metales preciosos en barra o “pesos fuertes”. La plata acuñada fue el primer producto de exportación del país,

⁴⁰ López Gallo, Manuel. *Op. Cit.* Pág. 62

⁴¹ Herrera Canales, Inés. *La infraestructura de los intercambios...* pág. 213

llegando a representar entre un 70 y un 50% de toda la exportación anual durante el periodo de 1825 a 1870. En menor medida se exportaron productos agropecuarios como vainilla, cochinilla, zarzaparrilla, ixtle, etc.

Esto en cuanto a las primeras épocas, pero más adelante, debido a la competencia de algunos países centroamericanos respecto a éstos productos, se tuvieron que buscar otros artículos como pieles curtidas, henequén, maderas de construcción y ebanistería; café, ganado, perlas, carbón, hierro, plomo y cobre.

Como ya hemos mencionado en las secciones precedentes, las relaciones comerciales exteriores de México se efectuaron preferentemente con Europa y América del Norte. Más de las 4/5 partes de todo el movimiento comercial se hizo con cuatro países: Inglaterra, Francia, Estados Unidos y Alemania. Este orden de importancia en el comercio exterior mexicano se mantendría estable durante la primera mitad del siglo XIX debido a que las relaciones económicas con los EUA en esta etapa sufrieron serios altibajos causados por la guerra México-americana de 1847; a la guerra civil de ese país de 1849 a 1851 y a la competencia que representaban las potencias europeas en plena revolución industrial y la expansión del comercio mundial.

Esa situación cambiaría a partir de 1860. Estados Unidos se había introducido al comercio exterior de México (tanto legal como de contrabando) como simple transportador de mercancías europeas y luego como competidor de los países europeos con sus propios productos. A mediados de la década de 1870, Estados Unidos ya ocupaba el segundo lugar en el comercio exterior de México, detrás de Inglaterra y adelante de Francia y Alemania, a los que había logrado desplazar de sus lugares de privilegio.

El rápido aumento de la participación norteamericana en el comercio exterior mexicano fue el resultado de la conjugación de diversos hechos históricos y económicos:

- a) El derrumbamiento del Imperio de Maximiliano y Carlota que acabó con las ambiciones y pretensiones francesas, a la vez que demostró a Europa y al mundo entero nuestra posición frente a las intervenciones extranjeras;
- b) La construcción de nuevas vías de comunicación terrestre y la introducción del ferrocarril;
- c) El desarrollo económico que los Estados Unidos lograron alcanzar;
- d) El aumento en las exportaciones de productos agropecuarios mexicanos, los cuales encontraron su principal mercado en EUA.

Estos factores contribuirían a orientar de manera definitiva el comercio exterior hacia EU, en una relación bilateral y despareja en la que las importaciones provenientes de EUA son siempre superiores en valor y volumen a las exportaciones que se hacen a ese país.

1.2.5 Obstáculos al comercio exterior

Si bien la política comercial monopolista establecida por España fue desechada al consumarse la independencia de México, no por ello desaparecieron automáticamente los obstáculos y las limitaciones al comercio, tanto interno como externo, fruto de tres siglos de colonización. De hecho hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, continuaron las prácticas establecidas durante la época virreinal y se mantuvieron casi todas las limitaciones que se habían impuesto a esta actividad, ya que el aparato estatal y la política fiscal seguían funcionando conforme al antiguo mercantilismo colonial español (las alcábalas y las aduanas interiores no fueron derogadas sino hasta mediados de la década de 1890).

En base a lo anteriormente estudiado, los obstáculos al comercio exterior pueden resumirse en los siguientes puntos:

- a) La falta de comunicaciones y medios de transporte adecuados. Ya hemos expuesto las pesimas condiciones físicas y operativas de los puertos y la casi inexistencia de una marina mercante propia, lo que provocaba la dependencia de las flotas extranjeras. La falta de caminos y transportes terrestres que conectaran a los puertos con los centros de producción y consumo no era menos grave. En esta situación como en muchas otras, las condiciones eran iguales o incluso peores que en la época colonial. La carencia, mal estado e inseguridad de los caminos, provocada por numerosos grupos de bandoleros o por los mismos disturbios políticos del país, que algunas veces llegaron a paralizar todo el mecanismo del comercio interno y externo, sin contar con que el elevado costo y la lentitud del porte a lomos de mula o en carretas, dificultaban el comercio por vía terrestre e impedía el desarrollo e integración de un mercado nacional que en esa época se encontraba dividido en mercados regionales aislados, de escasa densidad y desigual concentración demográfica.
- b) Una política comercial proteccionista y un sistema fiscal anárquico. Se prohibía la importación de diversos artículos manufacturados de primera necesidad que no se producían en México, o se los gravaba con altos aranceles. Estas prácticas obedecían más al deseo de recaudar ingresos por medio de las aduanas que proteger verdaderamente una "industria" casi inexistente en nuestro país en ese momento; tales prácticas elevaban arbitrariamente los precios de las mercancías introducidas legalmente al país, poniéndolas fuera de las posibilidades económicas de las capas más modestas de la población.
- c) Contrabando. Del mismo modo en que el monopolio colonial favoreció la piratería y el contrabando durante el virreinato, el proteccionismo y las restricciones arancelarias de la etapa independiente hicieron lo propio respecto al contrabando y la especulación financiera. Las regiones donde se presentó este problema con mayor fuerza fueron el litoral del océano Pacífico y la frontera norte del país, que debido a su configuración geográfica y su gran extensión, faltos de resguardos aduanales y vigilancia policíaca, permitió un floreciente movimiento de contrabando, el cual si se manifestaba aún en el

mismo Veracruz, qué podía esperarse de otras regiones menos vigiladas y controladas: al sur de México el abandono era casi total, había sólo dos aduanas en una extensión de 500 kilómetros. Hubo otros factores que favorecieron al contrabando: hasta comienzos de la década de 1870, existió la costumbre de arrendar las aduanas a particulares para que las administraran a cambio de un adelanto sobre los impuestos que recaudasen del comercio exterior; también estaban las concesiones que se otorgaron a los estados fronterizos para internar bienes de consumo de primera necesidad y, más tarde de instaurar una zona libre de internación de productos extranjeros; además de la astucia de contrabandistas, comerciantes y transportistas de la época —en complicidad con funcionarios aduanales— para disfrazar los productos extranjeros como nacionales. Desde luego que durante todo este periodo se dictaron leyes y disposiciones tendientes a impedir la introducción clandestina de mercancías extranjeras y la salida ilegal de plata mexicana; sin embargo, los esfuerzos fueron siempre inútiles.⁴²

- d) Grandes casas inglesas, norteamericanas, francesas y alemanas controlaban todo el comercio exterior mexicano, e incluso la transportación de los productos hacia el interior (todas las carretas en servicio entre Veracruz y México pertenecían sin excepción a extranjeros), no sólo en las importaciones, sino también en las exportaciones, dejando el comercio interno o de menudeo a pequeños comerciantes españoles y mexicanos. No existiendo instituciones bancarias formales, las casas comerciales, junto con la iglesia, funcionaban como tales en los renglones de cambio, créditos e incluso depósitos (El primer banco verdadero —sucursal de una sociedad inglesa— apareció en México hasta 1864). Recordemos que, debido a su enorme debilidad financiera, el Estado mexicano se veía forzado a solicitar préstamos frecuentes a los grandes comerciantes; en cambio, debía hacerles concesiones y abrirles la posibilidad de especular con la deuda pública.
- e) Dificultad del comercio exterior para obtener un mecanismo de contrapartida a la importación. Ya hemos mencionado las dificultades que los barcos europeos tenían para encontrar fletes de regreso, porque las exportaciones mexicanas se limitaban a unos pocos artículos en pequeñas cantidades, aparte de los metales preciosos, principalmente la plata.
- f) Escaso consumo nacional debido al bajo nivel de vida de grandes sectores de la población. El débil poder de compra de las clases populares bajas les impedía adquirir la mayor parte de los productos que alimentaban al comercio en el país; el comercio nacional propiamente dicho se limitaba a las clases elevadas y en alguna proporción a las clases medias.
- g) Y finalmente las condiciones históricas del periodo que nos ocupa limitaron el comercio exterior.

⁴² *Ibidem*, pág. 218

1.3 El Porfiriato

Se conoce como "Porfiriato" a la etapa de la vida nacional que va de 1876 a 1910 en que el general Porfirio Díaz gobernó como un dictador a México a través de 9 periodos presidenciales (excepción hecha de 1880 a 1884, en que la presidencia estuvo ocupada por Manuel M. González).

Este largo periodo puede ser dividido en tres fases fundamentales:

- a) De pacificación y consolidación del poder. Se caracteriza por la eliminación de los elementos que en antaño provocaban las agitaciones políticas y por las acciones tendientes a atraerse y asegurar el apoyo del ejército, el clero y la burocracia. En lo externo se aseguró el reconocimiento internacional a su gobierno con la renegociación y el pago puntual a inversionistas extranjeros.
- b) De crecimiento económico. Esta etapa tiene su rasgo más característico en la política "de puertas abiertas" a la inversión extranjera y el apoderamiento del control de los recursos naturales y el comercio por parte del capitalismo norteamericano y en menor proporción, inglés.
- c) La tercera etapa se caracteriza por la agitación política del país que se manifiesta a través de levantamientos campesinos y obreros y el surgimiento de clubes políticos de oposición a la dictadura.

Durante el Porfiriato, la inversión de capital extranjero en México superó considerablemente a la inversión mexicana concentrándose primero en la construcción de ferrocarriles y en la explotación de los minerales preciosos, y después de 1900, en la producción de materias primas: petróleo, cobre, estaño, plomo, caucho, café y henequén.

En esta forma se va estructurando la economía primario-exportadora a raíz de las recepciones de capital extranjero que se enfocaban a desarrollar aquellas áreas estrechamente vinculadas a la posibilidad de expandir las exportaciones, dando al país su fisonomía altamente dependiente del mercado y capital externos.

En el aspecto agrario, la tenencia de la tierra se concentró en unas cuantas manos (de nacionales y extranjeros), creándose grandes latifundios al despojar a comunidades indígenas de sus tierras, arrojando a los campesinos a un estado de semi-esclavitud, como peones sujetos a las haciendas dedicadas al cultivo de materias primas para la exportación.

Imposible hablar del Porfiriato sin referirse a la construcción de los ferrocarriles, considerados como símbolo y motor de la industrialización, la modernidad y el progreso. Después de 30 años de diversos proyectos e intentos para la instalación de ferrocarriles en México, hasta 1875 sólo se habían construido 578 kilómetros de vías. Al final del gobierno de Porfirio Díaz en 1910, la extensión de la red superaba los

20 mil kilómetros, que hasta la fecha, poco han aumentado. Los FFCC fueron construidos y explotados por empresas inglesas y norteamericanas que recibieron enormes concesiones en tierras y dinero de parte del estado, además de eximir a sus capitales del pago de impuestos durante 20 años. así como de derechos aduaneros a los materiales de construcción que importaban.

La construcción de los FFCC no estaba dirigida a atender las necesidades nacionales, sino a las exigencias del capitalismo inversionista extranjero que se sirvió de las líneas férreas para asimilar las riquezas naturales de México y lograr un transporte más barato de los productos mexicanos destinados al exterior: las vías férreas se tendieron de México a las principales ciudades fronterizas de EUA; desde los enclaves mineros y agroexportadores a las aduanas de salida del comercio exterior o hacia los grandes sistemas troncales, también se conectaron entre sí y con el exterior a zonas de grandes mercados potenciales.

En cambio, grandes zonas del país que no representaban ningún interés para los inversionistas extranjeros quedaron excluidas y aisladas, pues al otorgársele toda la atención y recursos a la construcción del ferrocarril o rehabilitación de caminos y carreteras, el transporte marítimo pasó a un segundo término, recibiendo atención casi exclusivamente los puertos dedicados al comercio exterior y que estuvieran además ligados a los centros de producción y consumo por el FFCC.

Díaz y su grupo de apoyo en el poder conocido como "los científicos" implantaron en México una dictadura militar-policíaca dedicada a proteger y favorecer a los intereses extranjeros y reprimir y aniquilar cualquier manifestación popular de descontento que pudiera empañar la imagen de "Paz, orden y progreso" en México que querían dar al mundo. Como ejemplos de la represión realizada por las fuerzas armadas porfiristas se pueden citar las campañas de exterminio contra pueblos yaquis y mayas, el aniquilamiento de los movimientos obreros de Cananea y Río Blanco; así como el encarcelamiento y exilio de periodistas y políticos de oposición.

Podemos decir que los FFCC, los minerales, la electrificación, la explotación del petróleo y los recursos naturales, el aumento en el volumen en el comercio exterior, etc., sólo beneficiaron a los capitalistas extranjeros y a una minoría nacional privilegiada, ligada incondicionalmente al general Díaz y a su camarilla: grandes terratenientes, propietarios de minas, banqueros, industriales, las altas jerarquías del clero y los funcionarios públicos en contraste con la miseria y explotación de grandes masas campesinas y obreras.

1.3.1 La navegación comercial

Tres elementos caracterizaron el transporte marítimo del periodo 1880-1910:

- a) Un notorio crecimiento del tonelaje de carga transportada
- b) Un reforzamiento de la dependencia de las marinas mercantes extranjeras en el tráfico exterior mexicano.
- c) Una fuerte competencia del sistema de transporte ferroviario sobre el marítimo.

Las vías marítimas se mantuvieron durante estos años como una de las rutas fundamentales del comercio exterior y de cabotaje. El número de navíos que realizó el servicio de transporte externo se duplicó entre 1880 y 1910 y el total de carga transportada multiplicó ocho veces su volumen.

No obstante el notorio incremento del tráfico marítimo, (de 27,867 embarcaciones que entraron a los puertos mexicanos en el quinquenio 1893-1897, el número se elevó a 39,044 en el de 1903-1907)⁴³ el volumen total de la carga transportada por esta vía representó una proporción menor que la registrada en años anteriores debido a la fuerte competencia que significó la instalación del ferrocarril.

El sistema ferroviario nacional absorbió aproximadamente entre un tercio y dos quintos del transporte de artículos del comercio exterior; el resto correspondió al transporte marítimo.⁴⁴

La expansión de los ferrocarriles contribuyó a frenar las posibilidades de crecimiento de la marina mercante. Algunos proyectos, como el presentado por los diputados campechanos Joaquín Baranda y Juan Sánchez Azcona para iniciar en México la construcción de barcos y formar con ellos una marina nacional, quedan en el olvido porque todo el interés y todas las expectativas estaban puestas en los ferrocarriles.⁴⁵

La política de conceder subsidios oficiales a las empresas navieras extranjeras que iniciaron los primeros liberales mexicanos se mantuvo y se amplió durante el porfiriato y si bien mejoró la comunicación de nuestros litorales, no permitió salir de su situación raquítica a la marina nacional; por tanto las líneas navieras extranjeras mantuvieron el control del tráfico exterior de México. La mayor parte de las subvenciones favoreció que compañías procedentes de puertos de la costa atlántica norteamericana llegasen a los del Golfo de México, y, en menor grado, hacia los puertos del Pacífico. Se otorgaron también subvenciones a líneas procedentes de Europa y a algunas que venían desde Asia.

⁴³ López Rosado, Diego G. Op. Cit., pág. 320

⁴⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones., pág. 333

⁴⁵ Herrera Canales Inés. La infraestructura de los intercambios. pág. 445

*"Al amparo de esta política celebraron contratos con el gobierno mexicano la Trasatlántica Española en 1883 y 1886; la Mala Imperial Inglesa y la Mala Imperial Alemana en 1887; en 1892 la Compañía Alexander, la West India and Pacific Steam Ship, La empresa de Vapores Harrison y la Compañía de Vapores de Nueva York, Mobila y México."*⁴⁶

Las líneas y rutas de navegación prácticamente no se modifican hasta 1910. Por otro lado, se dieron subvenciones a líneas que realizaban el tráfico de cabotaje para los puertos del oceano Pacifico y también para los comprendidos entre Yucatán y Veracruz (Veracruz, Tabasco, Campeche, Progreso, etc.)

Cuando las naves extranjeras saturan hacia esos años los puertos mexicanos, surge un intento para suplir el monopolio que ellas presentaban en el tráfico de altura de la marina mercante: la Compañía Trasatlántica Mexicana se inauguró en 1882; la Compañía Mexicana de Navegación que se creó en 1884 y la Compañía Naviera del Pacifico. Estas compañías, a excepción de la primera, que quebró cuatro años más tarde, dieron servicio durante unos cuarenta años aproximadamente; después, por perder sus buques en el mar o por viejos, estas compañías dejaron de funcionar.⁴⁷

A pesar del interés gubernamental por favorecer el transporte en naves nacionales a través de exenciones de derechos y rebajas a la carga llevada por buques mexicanos, especialmente en el tráfico de cabotaje, la marina mercante mexicana era todavía insuficiente para cubrir las necesidades nacionales y no estaba en condiciones de competir con las extranjeras ni en costo de fletes, capacidad, condiciones de seguridad, ni eficacia. Hacia fines del siglo XIX, los fletes en naves extranjeras continuaban siendo más baratos que aquellos en naves nacionales.

El 13 de mayo de 1891, se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; entre sus muchas atribuciones se le asigna la rama de Vías Marítimas de Comunicaciones o Vapores, con lo que se da el caso no poco frecuente en la administración pública federal mexicana de una duplicidad de funciones, pues ya desde 1824, en la Secretaría de Guerra y Marina se encontraba el Departamento de Marina, que a su vez mantenía la Sección de Buques Mercantes. El 15 de septiembre de 1884 apareció el Código sobre Materia Marítima.

En cuanto a la educación naval, recordemos que en 1881 se pone en efecto el decreto de mayo de 1880 en que se dispone la creación de las escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán que se han de destinar ex profeso para la marina mercante. Desafortunadamente, estos planteles fenecen en 1894; la de Campeche el 31 de diciembre de ese año, la de Mazatlán en enero del siguiente. Sin embargo durante 1897 se organiza y establece la Escuela Naval Militar de Veracruz, la cual tenía por objeto preparar marinos para la Armada, así como para la marina mercante.

⁴⁶ López Rosado Diego *Op. Cit.*, pág. 319

⁴⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, pág. 78

1.3.2 Obras portuarias

Durante los más de 30 años de la dictadura de Díaz, los puertos y la navegación en México presentaron un auge nunca antes logrado. Esto gracias al apoyo gubernamental traducido en subvenciones y estímulos fiscales y en importantes obras de rehabilitación de los principales puertos del país. Dos factores influyen y propician este interés en el fomento a la transportación marítima:

- a) La revolución industrial. Transformó el concepto de puerto marítimo. La construcción de navios que por su tamaño de calado requerían mayor profundidad en los puertos da pie a la necesidad del dragado de los mismos para adecuar las profundidades naturales existentes a las que necesitaban los nuevos barcos. El aumento de la actividad marítima hace necesaria la creación de puertos artificiales en los que se necesita constante dragado, rompeolas y construcción de escolleras. A su vez nace la locomotora, lo que viene a complementar el sistema para manejar importantes volúmenes de mercancías con barcos de mucha más capacidad y también permite transportar productos de los puertos marítimos hacia ciudades del interior. De este modo surge el concepto de la unidad puerto marítimo-FFCC, y el de la unidad ciudad-puerto.
- b) La entrada masiva de capitales extranjeros y el incremento del comercio exterior. Es por esto que las obras portuarias que se realizaron durante el régimen porfirista estuvieron orientadas a favorecer principalmente a aquellos puertos ligados al comercio exterior y a los que eran terminales de vías férreas.

La construcción de las obras portuarias estuvo a cargo de las compañías constructoras de FFCC, en el caso de los puertos terminales de sus líneas (Tampico); del Gobierno Federal (Veracruz, Tuxpan, Isla del Carmen, Mazatlán, Manzanillo, etc.) y de algunas compañías extranjeras que hicieron el contrato con el gobierno para llevar a cabo algunas mejoras (Coatzacoalcos, Salina Cruz). Veracruz fue el que se favoreció en primer término con la construcción de varios diques y de una draga para limpiar el puerto. Las obras fueron inauguradas el 6 de marzo de 1902.

El servicio de dragado se inició en México con la rehabilitación de los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. La primera draga que adquirió el gobierno mexicano fue la "Porfirio Díaz" de pequeño porte y de canguilones que se utilizó en las obras inconclusas del puerto de Xcalak, Quintana Roo. La primera de propulsión propia fue la "Veracruz" para el servicio del puerto de Tampico.

El siguiente paso en el mejoramiento de los puertos fue el perfeccionamiento de la barra del puerto de Tampico, segundo en importancia en las costas del Golfo de México. Para este propósito, el gobierno concedió el privilegio de ejecutar las obras a la compañía del Ferrocarril Central, por el interés que demostró en perfeccionar el puerto por ser punto terminal de una de sus vías férreas. El contrato se firmó el 3 de agosto de 1888 y por él, la empresa se obligaba a realizar las obras de canalización de la barra a la entrada del puerto y a construir revestimientos, muelles, malecones, escolleras, diques, dársenas, varaderos, FFCC marinos y diques flotantes y establecer así mismo las luces,

boyas, balizas y todas las demás obras que fueren necesarias para facilitar el tráfico y mejorar el servicio marítimo del puerto.

En el puerto de Tuxpan se emprendieron los trabajos para la canalización de la barra del río; la apertura y reparación del canal de Chijol, que comunica al Río Pánuco con la Laguna de Tamiahua y la construcción de dos muros, que permitirían encauzar las arenas a una mayor profundidad. Estas obras fueron emprendidas por la Federación.

Otros puertos que merecieron la atención de la Secretaría de Fomento fueron el de Coatzacoalcos, Ver. y el de Salina Cruz, Oax., que servían de terminales al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Para la realización de las obras se contrató con la empresa inglesa de "F.S. Pearsons and Sons Limited" y comprendían:

- a) En Coatzacoalcos. Escolleras, muelles de acero, planta e instalaciones adicionales, equipo de puerto, desecación del pantano, doce kilómetros de vías detrás de los muelles, abastecimientos de agua, saneamiento y construcción de cloacas y atarjeas, nivelación de calles y la instalación de dos faros.
- b) En Salina Cruz. Rompeolas y faros, dársenas, entrada de la dársena, dragado, construcción de un dique seco (hasta la fecha en operación), muelle provisional de madera, abastecimientos de agua, saneamiento, nivelación de calles, planta e instalaciones adicionales, equipo de puerto, 20 kilómetros de FFCC y ladero.

En enero de 1897 se celebró contrato para la construcción de un muelle fiscal en el puerto de Frontera, Tab., concluyéndose la obra en marzo de 1899. Hubo también diversas obras en Manzanillo durante 1905; y a fines del régimen porfirista se instaló un dique flotante en el puerto de Veracruz y un varadero en el de Guaymas.

Por otro lado, de 1900 a 1912, con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se impulsaron algunas mejoras en el sistema de iluminación para la navegación tales como faros, boyas balizas y otras señales luminosas; suprimió el sistema de luces fijas y adoptó el de la iluminación con grupos de destellos relámpagos y luces fijas con grupos de ocultaciones.⁴⁸

Además, durante esta época se construyeron ex profeso los buques guardafaros "Donato Guerra" y "Melchor Ocampo". Estas mejoras favorecieron a puertos importantes para el comercio externo, y también a otros ligados al tráfico de cabotaje como el Antón Lizardo, Zapotitlán y Puerto Angel.

Hasta fines del siglo XIX México cuenta con tres puertos marítimos con su correspondiente conexión ferroviaria que los ligaba con la ciudad de México: Tampico y Veracruz en el Golfo y Manzanillo en el océano Pacífico; además del sistema

⁴⁸ López Rosado, Diego. *Op. Cit.*, pág. 319

transistmico que unia a Puerto México (actualmente Coatzacoalcos), en el Golfo con Salina Cruz, en el Pacífico.

El sistema de transporte interoceánico por el Istmo de Tehuantepec tuvo gran éxito a principios del siglo XX ya que en esa época no existía el canal de Panamá. Sin embargo este puente tuvo una vida efímera, ya que duró operando sólo once años. Dos hechos terminaron con la utilización del Istmo de Tehuantepec como paso de mercancías entre los océanos Pacífico y Atlántico:

- a) En 1914 se abre el canal de Panamá, dando una solución más económica y rápida al transporte (al simplemente cruzar la embarcación de un océano al otro) que la que proporcionaba el sistema mexicano, donde la embarcación en una de sus terminales era necesario descargarla, transportar los productos por FFCC y volver a cargar otra embarcación en el otro extremo.
- b) El 20 de noviembre de 1910, se inicia la revolución mexicana y en los años de 1912 y 1913, los FFCC del sistema istmico, sus locomotoras y rieles fueron destinados a otros lugares del país en apoyo al movimiento armado.

A partir de la última década del siglo XIX el comercio exterior mexicano se orientó en forma visible hacia EUA, con apoyo en la facilidad que proporcionaba la cercanía geográfica y la tendencia seguida en la construcción de FFCC, para hacerlos llegar hasta la frontera norte del país. El cambio registrado en cuanto al destino y origen del comercio exterior mexicano, produjo el impulso, decadencia o surgimiento de algunos centros comerciales del país.

El puerto de Veracruz, que durante el periodo anterior fue el principal por cuanto a las cantidades de mercancías que entraban y salían por él, durante esta etapa redujo su participación. Mientras que en 1880-1881 salían por sus muelles el 51 % del total exportado, para 1909-1910 sólo manejaba el 15.3 % en cuanto a importaciones. En 1880-1889 recibía el 41% del total y para 1901-1910 sólo llegaba al 35 %.

La reducción del comercio que se realizaba por Veracruz quedó compensada con el incremento que registró el tráfico efectuado por los puertos del Pacífico y por las aduanas fronterizas que colindaban con EUA.(Ciudad Juárez fue la tercera aduana del comercio exterior nacional, después de Veracruz y Tampico.)

Así por ejemplo Tampico, por el cual se introducía en 1880-1881 el 1.3% del total de mercancías, para 1909-1910, recibía el 19%; en 1810-1881 salía por él 4.2% de las exportaciones mexicanas, frente al 21% que salía en 1909-1910.⁴⁹

Tampico además se convirtió en el principal puerto de embarque petrolero cuando a principios del siglo XX comenzó la explotación de los mantos petrolíferos de la región del Eban, cercana a este puerto.

⁴⁹ *Ibidem*, pág. 338

Las obras portuarias durante el Porfirismo no correspondieron a una estrategia de desarrollo de la transportación marítima para apoyar al proceso económico de México, sino para atender las necesidades de los inversionistas extranjeros de facilitar la salida de las materias primas de México hacia los grandes centros industriales de EUA y Europa y de permitir la entrada y colocación de sus propios productos en el mercado interno mexicano. En esto como en todas las acciones del gobierno porfirista, se buscó favorecer al capital extranjero por sobre los intereses nacionales en aras de lograr una rápida industrialización e incorporación al desarrollo económico capitalista.

El caso del FFCC transoceanico en el Istmo de Tehuantepec y el caso del puerto de Santa Rosalía, nos muestra los efectos negativos de llevar a cabo obras de infraestructura dependiendo por completo de planes e intereses extranjeros:

*“Capitalistas franceses que lograron algunas concesiones mineras como la de Santa Rosalía, Baja California Norte, consiguieron que el gobierno mexicano construyera a su costo, un puerto artificial en beneficio de la empresa francesa **El boleo**”*⁵⁰

1.3.3 El comercio exterior

Los factores característicos del intercambio comercial durante esta etapa son los cambios en la composición y dirección de importaciones y exportaciones así como su notable incremento. El valor de las importaciones aumentó entre 1877 y 1910 más de tres veces y media y el de las exportaciones se sextuplicó.

Una de las razones de este crecimiento podemos encontrarla en el paulatino desplome de los precios de la plata y de otros bienes primarios en el mercado mundial lo que ocasionó que el volumen de las exportaciones debiera elevarse para compensar estas pérdidas y equilibrar la balanza comercial.

Otra razón fue la necesidad de importar bienes de capital (mercancías destinadas a la producción de otros bienes) indispensables para el establecimiento de industrias y plantas minero-metalúrgicas; para la construcción de las grandes obras de infraestructura como el ferrocarril, las redes telegráficas y telefónicas, etc.

A partir de la última década del siglo XIX, Estados Unidos desplaza definitivamente a las potencias europeas del primer sitio en el intercambio comercial de México como podemos observar en el siguiente cuadro:

⁵⁰ Mancisidor, José. Historia de la revolución mexicana, pág. 24

DIRECCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE MÉXICO
1910
(MILLONES DE PESOS)

PAISES	VALOR	%
Estados Unidos	196.9	75.7
Inglaterra	28.5	11.0
Francia	12.3	4.7
Alemania	8.4	3.2
España	2.0	0.8
Otros países	11.9	4.6
Total	260.0	100.00 ⁵¹

En cuanto a las importaciones, podríamos dar una lista semejante de los países de origen de las mercancías, con la única diferencia de que si bien Estados Unidos conserva el primer sitio, lo hace con una proporción menor pues su participación en este rubro no pasó del 55% debido a la demanda que tenían los artículos suntuarios de Francia y a la competencia que aún ejerció Inglaterra en materia de maquinaria y equipos.

En esta etapa México abandona su papel de país monoexportador de metales preciosos diversificando sus exportaciones para convertirse en proveedor de materias primas y productos agropecuarios, aunque la plata, el oro y el cobre continúan representando el grueso de las exportaciones, (entre el 65 y el 50% del total) se registra un claro incremento de productos agrícolas de tipo tropical como henequén, café, tabaco, caucho, azúcar, algodón, ixtle, etc. Importantes son también los metales ferrosos y el petróleo, cuyas exportaciones iniciaron en 1907.

Del mismo modo las importaciones sufrieron cambios: se observa un aumento de bienes de producción por sobre los bienes de consumo. La mayor proporción de las importaciones estuvo formada por materiales para construir como el hierro, cemento y cal hidráulica; maquinaria, herramientas, vehículos, equipo, repuestos, explosivos y materiales para los ferrocarriles como rieles, agujas, durmientes, faros, etc.

En segundo lugar estuvieron los bienes de consumo de lujo adquiridos por los grupos de gran poder económico: textiles finos de seda, lana, algodón; alimentos elaborados, harinas, grasas animales; muebles, espejos, porcelanas, etc.

Por último estaban los bienes de consumo de primera necesidad tales como maíz, trigo y otros cereales, así como semillas y granos diversos; hilados y tejidos toscos sin adornos ni bordados. Estas importaciones se dieron en razón de que la producción nacional de estos bienes no pudo responder totalmente a los nuevos requerimientos de la demanda interna.

⁵¹ López Rosado, Diego. *Op. Cit.* pág. 338

En el comercio exterior, el gobierno porfirista mantuvo altos aranceles y gravámenes a las importaciones e incluso a algunos productos de exportación; no tanto por el deseo de proteger a la incipiente industria nacional sino con fines fiscales para aumentar los ingresos gubernamentales que dependían casi en un 50% de los impuestos al comercio exterior.

Es importante mencionar aquí un fallido intento por establecer un tratado comercial con Estados Unidos en 1888. en el que se trató en vano de liberalizar recíprocamente muchos productos útiles para ambos países. Tal tratado fracasó debido a la política proteccionista seguida por el Congreso norteamericano.⁵²

Durante el periodo que nos ocupa hubo otros tratados comerciales que no pasaron del papel y buenos oficios: "Tratado de Amistad, Comercio y Navegación" con Ecuador en 1888; "Convenios de Reciprocidad Equitativa" en 1903 y 1910 con Nicaragua y Honduras respectivamente y diversos tratados comerciales con Japón en 1889, China en 1900 y Rusia en 1903; países con los cuales el intercambio no llegó nunca a cobrar importancia.

1.4 De la etapa revolucionaria hasta la 2a. Guerra Mundial

La revolución mexicana termina oficialmente con la promulgación de la Constitución de 1917, pero los disturbios políticos, económicos, sociales y hasta religiosos (recuérdese la llamada "guerra de los cristeros") no terminarían sino hasta bien entrada la década de 1930; por lo que este es considerado un periodo de inestabilidad y sin crecimiento económico.

A estos factores internos debemos agregar la gran crisis del capitalismo conocida como *La Gran Depresión de 1929* que perjudicó seriamente todas las actividades económicas de nuestro país. Por si esto fuera poco, a la crisis económica de los años 1929-1934 hubo de sumarse la lucha contra las compañías petroleras inglesas y norteamericanas que se negaban a reconocer y acatar los artículos constitucionales 27 y 123.

Le siguió una etapa (1921-1935) en la cual se formó la base del actual sistema político mexicano. Se acabó con el predominio de los caudillos militares y se organizó en el seno del partido oficial a obreros y campesinos. Algunos de los rasgos más característicos de esta etapa son el nacionalismo y el populismo utilizados por el gobierno para movilizar a las masas a su favor.

⁵² Espinoza de los Reyes, Jorge. "Relaciones económicas entre México y Estados Unidos 1870-1910" citado por Ortiz Wadgyrmar, Arturo. *Op. cit.*, pág. 30

A partir de 1935 inicia el proceso de crecimiento económico de México, al principio con inflación e inestabilidad cambiaria hasta 1956 en que se pasa a una etapa de estabilidad política y económica.

1.4.1 La navegación

A diferencia de los transportes terrestres que sufrieron graves trastornos durante el periodo revolucionario, la navegación comercial mexicana no tuvo tantos problemas e incluso pudo realizar en forma más intensa, - en parte gracias a la expansión de las exportaciones petroleras durante la Primera Guerra Mundial - el transporte de pasajeros y mercancías hasta 1926, en que pudo superarse el desorden económico nacional.

Obviamente las actividades marítimas no tuvieron un gran desarrollo durante esta etapa; debido primero al conflicto armado por el que la Marina Mercante sirvió para el transporte de las tropas revolucionarias, mientras que la Marina de Guerra debió enfrentar con gran heroísmo una lucha desigual contra fuerzas norteamericanas, que con el pretexto del ataque de Pancho Villa al poblado fronterizo de Columbus, atacaron el puerto de Veracruz el 21 de abril de 1914. Los norteamericanos destrozaron las obras portuarias de Veracruz y Tampico y se apoderaron también de buques mexicanos.

Posteriormente, el desorden económico y político interno aunado a la contracción mundial de la economía conocida como "la Gran Depresión"; la falta de recursos para apoyar las actividades marítimas y -para variar - el hecho de que se relegara su atención para atender asuntos más inmediatos, provocó una nueva paralización y rezago tanto de puertos como de la navegación; apenas unos cuantos barcos nacionales realizan el tráfico de cabotaje y algunas líneas extranjeras tocaban puertos nacionales, sin rutas o periodicidad regulares.

El 25 de diciembre de 1917, de acuerdo a la Ley de Secretarías de Estado, la Marina Mercante y los puertos salieron de la competencia de la Secretaría de Guerra y Marina para incorporarse a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Para 1921, la Marina Mercante Mexicana estaba compuesta por 38 buques mayores de 100 toneladas dedicados al servicio de altura y cabotaje además de muchas otras pequeñas embarcaciones. En los primeros 30 años del siglo XX se registran algunos intentos por establecer compañías navieras mexicanas pero estas siempre fracasaron debido a mala administración o pérdida de sus naves.

A pesar de que el 13 de noviembre de 1930 aparece publicada en el **Diario Oficial de la Federación (D.O.F.)** la *Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional* que otorga ayudas efectivas a los armadores dueños de buques que presten servicios de navegación de altura, mixto y de cabotaje, tan grave es la situación de nuestra marina mercante que Lázaro Cárdenas, siendo Presidente de la República, en su Informe de 1935 admite que tal marina no existe.

El 30 de diciembre de 1939 se expidió la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado* en la que se estableció el Departamento Autónomo de Marina que empezó a funcionar el 1º de enero de 1940. A escaso un año de la creación de dicho Departamento, siendo ya presidente Manuel Avila Camacho, se expidió el decreto para reformar la *Ley de Secretarías...*, con lo que el Departamento de Marina es elevado al rango de Secretaría de Marina.

En el año de 1941, en plena 2ª. Guerra Mundial, el Presidente Avila Camacho emitió un decreto basado en el *Derecho de Angaria** por el cual los buques extranjeros que se encontraran en puertos mexicanos y que además pertenecieran a los países beligerantes, se integraran a la Marina Mercante Nacional, con lo que se aumentó el tonelaje en alrededor de 190 mil toneladas en el año de 1942.⁵³

En ese mismo año de 1942 se expide el decreto especial del 18 de septiembre por el cual se busca la protección de la marina mercante, que pasa a ser uno mas de los tantos proyectos, decretos y leyes que no pasan del papel y que en poco o nada ayudan al desarrollo efectivo de la navegación comercial en México.

Durante la 2ª. Guerra Mundial las condiciones para el tráfico marítimo se agravan. Además de los ataques sufridos por nuestra marina mercante a manos de las naciones enemigas que costaron vidas humanas y pérdida de buques, no hay oportunidad alguna de compra de barcos y de encontrarla es porque las embarcaciones pueden considerarse de desecho. Hacia 1944 se suspende por completo el servicio regular de línea proporcionado por las empresas extranjeras; cada barco nacional que realiza navegación de altura atiende a su regreso los servicios de cabotaje más indispensables. La Secretaría de Marina se ve forzada a conceder permisos de operación de cabotaje a barcos estadounidenses, ingleses, cubanos, hondureños y panameños.

1.4.2 Nacionalización de la Marina Nacional

De las acciones más destacadas para el tema que nos ocupa podemos mencionar que al triunfo del Ejército Constitucionalista, Venustiano Carranza convoca a un Congreso Constituyente que reforma la Constitución de 1857 en donde se sientan las bases para disipar la discriminación de quienes en su propio país viven en desventaja, logrando que se incluyera en la Constitución el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de los buques mercantes nacionales. Lo que fue establecido en el artículo 32º.

El artículo 32º, tal y como se promulga en la Constitución de 1917, dice:

* Angaria deriva del griego *aggareia* -esclavitud, servidumbre-. En Derecho Internacional es la obligación impuesta a los navios extranjeros de suspender su ruta para rendir u ofrecer un servicio en el interes de tal Estado. Se aplica o se entiende con justicia en tiempo de guerra, pese a que ciertos Estados hayan renunciado formalmente a él.

⁵³ Cárdenas de la Peña, Enrique. *Semblanza marítima...*, T. II Documento num. 68, pp. 250-251

"Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano; en tiempos de paz ningún extranjero podrá servir en el ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para desempeñar otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento.

*Esa misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación. "*⁵⁴

Con el transcurso del tiempo, este artículo ha ido reformándose: primero el 10 de diciembre de 1934, durante la gestión de Lázaro Cárdenas se decreta que para ocupar el cargo de capitán de puerto y todos los servicios de practica, así como las funciones de agente aduanal en el territorio mexicano, también es requisito indispensable ser mexicano por nacimiento; y luego, siendo Presidente de la República Manuel Avila Camacho, el 31 de diciembre de 1943, se añade la mexicanidad obligatoria a la fuerza aérea, servicios de practica y comandante de aeródromo.

El texto actual del artículo 32° dice:

"... para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento.

*Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y de manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana..."*⁵⁵

El 1° de julio de 1917, capitanes mexicanos toman posesión de los barcos; así Jose del Carmen Solís recibe el B/M "MEXICO"; Armando Ascorve recibe el B/M "COAHUILA" y Rafael Izaguirre Castañares el B/M "TABASCO", entre otros. En conmemoración a este suceso, el 1° de julio fue declarado "Día Nacional de la Marina"⁵⁶

1.4.3 Desarrollo de las escuelas náuticas

Durante este periodo funcionaron dos escuelas navales, la de Veracruz y la de Mazatlán. De acuerdo al artículo 32° constitucional sobre la calidad de ser mexicanos por nacimiento para desempeñar cargos en buques mercantes mexicanos y ante la necesidad de contar con personal preparado en cuestiones del mar, se creó la "Escuela de Comercio y Náutica para la Marina Mercante Nacional" inaugurada en enero de

⁵⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique. *Historia de las comunicaciones...*, pág. 390-391

⁵⁵ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, pág. 64

⁵⁶ "1° de junio de 1917: Nacionalización de la Marina" en *Revista de la Secretaría de Marina*, mayo-junio 1990 pág. 46

1919 en el puerto de Veracruz con el apoyo de la Cámara de Comercio de Veracruz y gracias a las gestiones del Capitán de Altura Fernando Siliceo Torres.

En 1924 esta escuela modifica su nombre por el de “Escuela Náutica Mercante”, desarrollando sus actividades en el Edificio de Faros. Fue dirigida por el Cap. Siliceo hasta su muerte acaecida en 1933. Posteriormente en enero de 1937 cierra sus puertas porque la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le retira su apoyo, pero el 1° de enero de 1939 reanuda sus actividades en el Edificio de Faros bajo la dirección del Cap. de Alt. Marcelino Tuero Molina; obtiene una pequeña subvención y es reconocida oficialmente por el Departamento de Marina de la SCOP.

En 1947 el presidente Manuel Avila Camacho dictó instrucciones para construir el edificio que albergue la escuela, por cuenta de la Junta Federal de Mejoras Materiales del puerto de Veracruz; y finalmente el 31 de diciembre de 1949 se establece en su domicilio actual, siendo inaugurado por Miguel Alemán. Actualmente dicha escuela lleva el nombre del Capitán Siliceo; uno de sus fundadores junto con el Capitán Tristán Canales.⁵⁷

La Escuela Náutica de Mazatlán, fundada en 1880, desapareció por mandato de Porfirio Díaz a la apertura de la Escuela Naval Militar y después de una errática existencia se estableció en su domicilio actual en el año de 1939 bajo la dirección del Cap. de Alt. Antonio Gómez Maqueo.

Por decreto presidencial el 30 de marzo de 1941, la Escuela Náutica pasa a depender de la Armada Nacional, transformándose en “Escuela Naval Militar del Pacífico”. Pero el 5 de julio de 1945 es la fecha en que nuevamente inicia la tarea de formar marinos mercantes, puesto que al haber terminado la guerra en Europa ha disminuido la necesidad de incremento en la formación de oficiales para la Armada. El 1° de enero de 1948 desaparece como escuela naval y náutica convirtiéndose en “Escuela de Maestranza y Marinería”, cambiando más tarde a “Escuela de Clases y Marinería”.

1.4.4 Nacimiento de la Flota Petrolera Mexicana

Desde principios del siglo XX inicia la extracción del petróleo en México, y gracias a las concesiones obtenidas durante el Porfiriato, compañías extranjeras controlan toda la producción y exportación del mismo. Para el transporte del crudo de los mantos a las refinerías de Tampico y luego Minatitlán, las empresas tienen necesidad de constituir una flota especializada.

Una de las flotillas más importantes pertenecía a la compañía “El Águila” que desde 1912 inicia el tráfico de altura y cabotaje con sus buques bajo pabellón mexicano además de multitud de lanchas, pangos y chalanes para el tráfico fluvial, el cual llega a alcanzar gran intensidad tanto en el río Pánuco como en el Coatzacoalcos.

⁵⁷ Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), Escuelas Náuticas Mercantes, pág. 8

Al triunfo de la revolución constitucionalista, esta misma compañía que realizaba ya viajes a puertos estadounidenses y europeos al mando de capitanes españoles nacionalizados mexicanos comienza a retirar sus barcos, cambiándoles bandera, dejando únicamente un buque para tráfico de cabotaje. A pesar de ello, la compañía "El Águila" continúa exportando el producto en embarcaciones de bandera inglesa. Las demás compañías hacen también sus envíos en buques extranjeros; el tráfico llega a ser tan intenso que por los años 1915-1917 el despacho alcanza entre 12 y 15 buques petroleros diarios.

La industria petrolera no fue afectada por el movimiento armado pues la demanda de los países beligerantes en la 1ª. Guerra Mundial era muy elevada y las zonas de trabajo de las empresas casi no sufrieron daños materiales; en vez de eso, como el volumen y el valor de la producción petrolera representaba cifras muy significativas, los gobiernos de la revolución trataron de gravar la industria con impuestos pero siempre encontraron resistencia por parte de las empresas petroleras extranjeras que oponían sus vastos recursos financieros para apoyar cualquier movimiento de rebelión contra el gobierno que osara someterlas a disposiciones constitucionales, amén de contar con la presión diplomática de sus respectivos países.

Cárdenas de la Peña refiere que en 1916 el entonces presidente Carranza recibió un informe denominado "**Importancia de la Industria del petróleo con relación al puerto de Tampico**", en el cual se consigna la importancia que para ese entonces ha adquirido el conjunto de buques tanque manejados por las siete mayores compañías petroleras, exclusivamente destinadas al transporte de los crudos:

Numero de buques tanques		
Compañías	Construidos	Comprados
Huasteca Petroleum Co.	5	
Texas Company	6	2
Standard Oil Co.	9	2
Atlantic Gulf Refining Co.	4	
Gulf Refining Co.	4	2
White and St. Clair	2	
Norwegian Transportation Co.	4	
Subtotal	34	6
Total	40⁵⁸	

Así pues, se nos hace saber que había cuando menos 40 barcos de gran tonelaje y calado, sin contar las embarcaciones en construcción o las que arrendaban otras compañías menores y particulares.

⁵⁸ Cárdenas de la Peña, Enrique *Op. Cit.* pág. 394

Al obtener el informe, en el cual se consigna la importancia de la industria petrolera y la flota que la sirve, Carranza asume una de las actitudes más importantes de su política nacionalista: insiste siempre en la ilegitimidad de los intereses creados y trata de que los hidrocarburos queden bajo el dominio del Estado basándose en el artículo 27 constitucional. Su actuación le atrae la enemistad de las compañías y de los gobiernos extranjeros encabezados por lo Estados Unidos. Con todo y la presión norteamericana, jamás abandona sus principios; sólo retrocede lo indispensable para evitar la guerra.

De 1929 a 1935 los posteriores gobiernos revolucionarios, más preocupados por los sucesos políticos internos; por estabilizar al nuevo Estado y por buscar el apoyo diplomático de Estados Unidos, no tuvieron tantos escrúpulos en optar por aplicar la táctica del nacionalismo cuando fuere posible y la política de colaboración cuando fuere necesario.

Así hasta que el General Lázaro Cárdenas ya como Presidente Constitucional decreta la expropiación petrolera el 18 de marzo de 1938. Con este decreto nace la institución oficial denominada Petróleos Mexicanos y por medio de ella el gobierno administra todo lo relativo a la explotación de los recursos petroleros, incluyendo los mencionados buques que pasan a ser patrimonio nacional al ser indemnizadas las compañías propietarias. Además de los buques requisados se compran varias naves y durante la 2ª Guerra Mundial algunos barcos alemanes e italianos se incorporan también a la flota de Pemex por medio del Derecho de Angaria.

Y es precisamente un hecho referente a la flota petrolera lo que decide la entrada de México a la conflagración: los buques "Potrero del Llano" y "Faja de Oro" son torpedeados y hundidos el 13 y el 20 de mayo de 1942 respectivamente; lo que llevó a la declaración de guerra que México lanza en contra de Alemania, Italia y Japón promulgada por el presidente Manuel Avila Camacho el 1º de junio de ese mismo año.

Al término de la guerra, nuestra Marina Mercante ha perdido en total 7 unidades, 6 buques-tanque y un carguero y 63 hombres mueren o desaparecen.⁵⁹

1.4.5 Los puertos

Hasta 1910 estaban habilitados 10 puertos en el Golfo de México y 16 en la costa del Pacífico. Durante la Revolución, las obras marítimas se suspendieron casi del todo y por falta de recursos de los gobiernos posteriores, (situación que se vería empeorada por la *Gran Depresión Económica de 1929*) sólo hubo algunas obras para la conservación de las instalaciones ya existentes, principalmente de dragado en los puertos destinados a la exportación petrolera (Tampico, Veracruz y Salina Cruz), posteriormente también recibieron atención y reparación de muelles, señalización y alumbrado algunos otros puertos. Es en esta etapa cuando se habilita al pequeño puerto de Yavaros, Son. para servir a la exportación petrolera.

⁵⁹ *Ibidem*, pág. 404

Al iniciarse la revolución sólo había en Campeche un astillero y un dique seco en Salina Cruz, Oaxaca y talleres para reparación en Tampico, Isla de la Gallega, en Veracruz y Xcalak, Quintana Roo. Todas ellas sin embargo suspendieron sus trabajos durante la lucha para reanudarlos años después estando ya el país pacificado cuando el gobierno estimula la construcción de un astillero en Acapulco en 1929.

En 1920 se crean los puertos libres de Guaymas, Salina Cruz y Puerto México (actualmente Coatzacoalcos); y el 30 de mayo de 1922 mediante una circular se da a conocer el Reglamento General de la Policía de los Puertos, sustituto del de 1879.

De la etapa de entre guerras hay poco que decir en materia portuaria; hacia fines de la década de 1930 se da una renovación como puertos libres de Salina Cruz y Puerto México, así como la creación de los de Matías Romero y Topolobampo, el 30 de septiembre de 1939.

1.4.6 El comercio exterior

Durante la revolución mexicana y su primera etapa posterior, tanto la industria, las inversiones nacionales y extranjeras, y la demanda interna se reducen a niveles mínimos; caminos y ferrocarriles quedan a merced de las distintas facciones revolucionarias dificultando aún más la producción y el comercio interno. En cambio, el comercio exterior no se vio limitado; más aún, tuvo un gran incremento.

Ello obedeció, según Diego López Rosado al aumento de las exportaciones petroleras debido a la Primera Guerra Mundial; y en cuanto a las importaciones, la demanda de alimentos y armamento dieron un gran dinamismo al comercio exterior que se realizó preferentemente por vía marítima.⁶⁰

Durante esos años el comercio con Estados Unidos representaba el 76.6% en cuanto a exportación y el 57.9% en cuanto a importación; siendo petróleo el principal producto de exportación (60.4% del total) entre 1911-1920.

Por efectos de la 1ª. Guerra Mundial, tuvieron gran demanda productos como el henequén, el chicle, maderas preciosas y legumbres. En cuanto a la minería, que hasta fines del siglo XIX había representado el grueso de las exportaciones mexicanas, con la caída de los precios internacionales de la plata y otros metales preciosos experimentó un severo descenso y no sería sino hasta 1923 cuando la minería recuperó el valor producido en 1910.⁶¹

Entre 1910 y 1926 las compras al exterior ascendieron en forma similar a las exportaciones totales, como resultado del incremento de la capacidad para importar. Las compras de alimentos (vegetales y animales) ganaron importancia como

⁶⁰ López Rosado, Diego. *Op. Cit.*, pp. 197-198

⁶¹ Solís, Leopoldo. *La realidad económica mexicana*. pág. 87

consecuencia de los trastornos en la producción agrícola durante el movimiento armado. El incremento en las adquisiciones de productos minerales se debió a las compras de derivados del petróleo; en el de los textiles a los artículos de lana; las importaciones de maquinaria y vehículos se debieron fundamentalmente al desarrollo de las industrias petrolera y automotriz.

La *Depresión* de 1929-1933 afectó -ahora si- todos los niveles de la actividad económica; -el comercio exterior prácticamente se derrumbó-. El valor de las exportaciones, que descendió en el periodo de 1926 a 1929 como resultado de la continua baja en la producción de petróleo, se abatió aún más rápidamente hasta registrar en 1932 casi un tercio de su valor de 1929; las importaciones descendieron en proporción similar. Ya que una parte importante (25% aproximadamente) de las recaudaciones impositivas dependían de los impuestos al comercio exterior, al disminuir los ingresos federales la inversión pública federal descendió afectando principalmente al sector comunicaciones y transportes.

"Entre 1920-1940 crecen notablemente las importaciones en un 88.6%, en tanto que el valor de las exportaciones casi se mantiene estable en los 20 años del periodo, pues sólo crece en un 18.3%

*Esto sería el prelude del déficit estructural en balanza comercial de México que se inicio a partir de 1943 y el cual al agravarse la dependencia comercial de EUA, contribuye y tiene su causa principal en el déficit en balanza comercial con los Estados Unidos."*⁶²

1.5 A partir de la 2ª. Guerra Mundial

Entre 1940-1970 podemos dividir el periodo de crecimiento de la economía mexicana en dos fases: desarrollo con inflación e inestabilidad cambiaria (1935-1956) y estabilidad con desarrollo industrial y sustitución de importaciones (desde la segunda mitad de la década de 1950 hasta fines de la década de 1970).

Distinguimos primero un proceso de endeudamiento "desarrollista" en el que se solicitan préstamos al extranjero para obras de riego, habitación, carreteras e infraestructura. Durante esta etapa el endeudamiento externo se consideraba como algo normal y aún "sano" como base del desarrollo en países carentes de capital.

Si durante la etapa 1935-1955 la agricultura es el sector más dinámico de la economía, en cambio, a partir de 1955 el sector industrial (electricidad, petróleo y manufacturas) aumentó su tasa de crecimiento y constituyó el sector de más rápido desarrollo. El petróleo que hasta 1946 había permanecido estancado, de ahí en adelante aceleró su crecimiento hasta alcanzar tasas muy altas, superiores por un amplio margen a las del producto nacional. La industria eléctrica creció lentamente entre 1935-1945.

⁶² Ortiz Wadgyr, Arturo. Introducción al comercio... pág. 36

En la estructura industrial disminuyó la importancia de las industrias orientadas a la producción de bienes de consumo. En cambio el desarrollo industrial mexicano se orientó en buena medida entre 1950-1965 a fortalecer la producción de bienes intermedios y de capital.

Durante casi 40 años, los gobiernos mexicanos siguieron una política económica de proteccionismo a la industria nacional y restricción a las importaciones. Una economía en la que el gobierno se reservaba el derecho de construir y administrar infraestructura y prestar algunos servicios, en la que las industrias estratégicas de interés nacional constituían monopolios estatales y el Gobierno Federal mantenía empresas mixtas con participación del capital privado, a las que el Estado apoyaba con subsidios y estímulos fiscales.

Hacia fines de los setentas es claro que el mundo ha cambiado y que el modelo económico de sustitución de importaciones está agotado. Que no sólo fue ineficaz para promover el crecimiento sino que además convirtió a México en una economía cerrada a la competencia externa. Si temporalmente el boom petrolero pareció ser la solución a este bache en que había caído la economía mexicana para traer la riqueza, el desarrollo, la capacidad de negociación en materia de política exterior y la base de la independencia económica y por lo tanto política a nuestro país, pronto se tuvo que despertar de este sueño para enfrentar una crisis económica, financiera, política, social, moral y de credibilidad en las instituciones sin precedentes hasta ese momento.

Al iniciar la década de 1980, México es uno de los países más endeudados del mundo, prácticamente monoexportador de petróleo, expuesto a los vaivenes del mercado mundial y de la Banca internacional; más dependiente y débil que nunca frente a nuestro vecino del norte.

Al asumir la Presidencia Miguel de la Madrid Hurtado, México es enganchado al tren del neoliberalismo y la globalización. Se abandonan de manera acelerada las tesis proteccionistas y restrictivas que sustentaron las políticas comerciales y de industrialización en los gobiernos anteriores y son sustituidas por una doctrina librecambista impuesta por la Banca Internacional y el FMI, registrando una apertura progresiva al exterior junto con procesos de desregulación y privatización.

Las prioridades inmediatas de su gobierno fueron: la reestructuración de la deuda externa, el ingreso al GATT, primer paso hacia la apertura de México al mercado mundial; el adelgazamiento del Estado, la reducción del gasto público, la venta de paraestatales poco rentables, la reconstrucción de importantes sectores de la Cd. De México a causa de los sismos de septiembre de 1985, la reconversión industrial, y hasta el Mundial de Fútbol México '86; pero sobre todo una campaña de *Moralización, Austeridad y Racionalización* para limpiar la imagen del gobierno a los ojos de un pueblo mexicano indignado y escandalizado por los excesos que alcanzó la corrupción y el nepotismo durante el sexenio anterior.

El proceso globalizador instrumentado por políticas neoliberales iniciado por De la Madrid y continuado durante los sexenios de Salinas de Gortari y Zedillo podría resumirse en esta frase: privatizar las riquezas y nacionalizar las deudas.

En menos de 20 años hemos visto liquidados los logros económicos, sociales, políticos, jurídicos e ideológicos conquistados desde el nacimiento de México como nación libre y soberana hasta el triunfo de la revolución y plasmados en la constitución de 1917.

Hemos visto rematarse al mejor postor el patrimonio de los mexicanos mediante concesiones y privatizaciones: crecer la deuda externa, aniquilarse la pequeña y mediana empresa y el mercado interno: continuas devaluaciones, mayor dependencia que nunca de la inversión extranjera; además de escándalos relacionados con los fraudes de la banca, el narcotráfico y el lavado de dinero a altos niveles gubernamentales.

La concentración de la riqueza en unas cuantas manos, la reducción de beneficios sociales, el encarecimiento de los servicios, el descenso del valor real de los salarios y el desempleo trajeron como consecuencias lógicas el aumento en la delincuencia y el comercio informal, así como descontento social traducido en la aparición de guerrillas y conflictos armados como el de Chiapas.

1.5.1 La navegación comercial

Al término de la guerra, distintas empresas argentinas, barcos con bandera inglesa y noruega y principalmente buques norteamericanos restablecen los servicios suspendidos y pronto acaparan las líneas y el movimiento de carga en los puertos mexicanos ya que el tráfico de altura de los barcos mercantes mexicanos no alcanza a cubrir ni en mínima parte las necesidades, debido a la escasez de embarcaciones propias.

En el año de 1949 se estableció la Compañía de Servicios Marítimos de México, a iniciativa particular del Cap.de Alt. mexicano Oscar Schindler Fajardo proveniente de la escuela náutica de Mazatlán. Esto significó un interés importante de la iniciativa privada en el desarrollo de la marina mercante nacional.

En los años cincuenta el Presidente Adolfo Ruiz Cortines emprendió el programa de progreso marítimo al que se denominó "*Marcha al mar*" que comprendía tanto el mejoramiento de los puertos como el desarrollo de la marina mercante nacional y las actividades pesqueras. Como parte de las reformas a la administración pública decretadas por este Presidente, tenemos que el 1º de enero de 1959 nace la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al desaparecer la Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas.

El 18 de septiembre de 1958 se constituye la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM), la principal compañía naviera de carga general, existente en nuestro país hasta 1999. En 1960 TMM adquiere la Línea Mexicana (Mexican Line) propiedad de intereses noruegos y americanos. Más tarde se crean las empresas Marítima Mexicana y Servicios Marítimos, con el fin de cubrir las necesidades de transporte marítimo del litoral mexicano del Pacífico con puertos de Centro y Sudamérica.

En 1962 TMM se constituye en empresa de economía mixta al adquirir el Gobierno Federal el 30% de su capital social, siendo suscritas las acciones por partes iguales por el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., Nacional Financiera, S.A. y Banco Nacional de México, S. A.⁶⁰

Gracias a la creación de estas y otras empresas empieza a crecer paulatinamente la flota mercante nacional, además durante el mandato de López Mateos se establecieron distintos subsidios y exenciones de impuestos a las empresas que utilizaran buques nacionales para sus exportaciones. Algunos autores sugieren que en esta etapa las empresas navieras mexicanas establecidas pudieron mover casi en su totalidad la carga entre puertos nacionales.

En 1962 El Ejecutivo determina que la Secretaría de Marina entregue el astillero de Veracruz administrado por ella a la iniciativa privada. Con el fin de promover el desarrollo de la construcción naval entra en operación la empresa *Astilleros de Veracruz, S. A. de C.V.*

Además de lo anterior, en el sexenio de Adolfo López Mateos se estableció el servicio de transbordadores*. En 1960 inicia el servicio en el río San Pedro, Tabasco, entre Punta Zacatal y Cd. del Carmen, y luego, en 1964, para comunicar la Península de Baja California con el resto del país con la ruta La Paz- Mazatlán.

Los transbordadores prestan servicio de tránsito fluvial o marítimo de aquellos lugares donde no es factible la construcción de puentes, cuando menos de inmediato; constituyen una alternativa para propiciar suministros y agilizar traslados en forma complementaria con los otros medios de transporte con la finalidad de unir zonas que por su desarrollo, condición económica o geográfica presentan limitaciones para utilizar el transporte carretero, el aéreo o el de ferrocarriles.

El 27 de junio de 1963 se crea el organismo público federal descentralizado *Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE)*, bajo cuyo control se deposita el servicio de transbordadores que crece día a día en vista de la fuerte demanda; contando para 1979 con un flota de 11 transbordadores en 9 rutas,

⁶⁰ Folleto informativo del Grupo Transportación Marítima Mexicana, s.f.

* El transbordador es un buque especializado capaz de conducir un buen número de pasajeros y vehículos en trayectos cortos. Hay el equipado especialmente para el transporte de carros de ferrocarril o el "trailer-ship", adaptado para la recepción de remolques o semirremolques.

convirtiéndose así durante los años setentas y parte de los ochentas, en la tercera naviera de nuestro país en cuanto a tonelaje y número de embarcaciones se refiere.

También durante el mandato del presidente López Mateos se reorganiza la Secretaría de Marina; y se emite en 1963 la *Ley de Navegación y Comercio Marítimo* que, con algunas reformas en 1975, permaneció en vigor hasta 1994.

En ese mismo año de 1963, por acuerdo verbal del Ejecutivo se crea la *Comisión Nacional de Fletes Marítimos* (CONAFLEMAR), dentro del seno del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. Posteriormente, al crearse el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE) en diciembre de 1970, CONAFLEMAR pasó a este organismo, y en 1978 se unió a la SCT, quedando en 1983 integrada a la Dirección General de Marina Mercante de dicha Secretaría.

En el sexenio de José López Portillo (1976-1982), la administración pública fue objeto de profundos cambios. El 29 de diciembre de 1976 se publicó en el D.O.F. el decreto por el cual se abroga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1958 y en su lugar se emitió la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Al entrar en vigor esta ley, la infraestructura de los puertos y la administración de los mismos, así como el fomento de la marina mercante pasó de manos de la Secretaría de Marina a ser función de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para vincular estas actividades marítimas a la concepción globalizadora del transporte. Además se trató de unificar aspectos de infraestructura y de operación, así como generar el progresivo mejoramiento administrativo-portuario mediante la creación de una Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

Como parte de los cambios en la administración pública federal, en 1979 el Gobierno Federal, con la finalidad de proporcionar una adecuada administración a las embarcaciones destinadas al servicio de transbordadores, los desincorpora de CAPUFE, creando un organismo denominado *Servicio de Transbordadores* (SETRA) que fue un órgano desconcentrado dependiente de la SCT.⁶³

El uso de contenedores en el transporte marítimo data de mediados de los cincuentas y diez años después aparecieron los barcos construidos ex-profeso (buques porta-contenedores), revolucionando la tecnología, la infraestructura portuaria, la operatividad, la logística y hasta el marco jurídico del comercio marítimo, dando pie también a una nueva forma y relación entre transporte y comercio internacional: el transporte multimodal. Sin embargo, en nuestro país no empezó a generalizarse su uso sino hasta la 2ª. mitad de la década de 1970.

Entre las varias disposiciones jurídicas dictadas durante este sexenio relativas a este tema encontramos que el 6 de julio de 1979 se da a conocer el *Reglamento para el transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores* y el 7 de enero de 1980 se estableció el organismo público descentralizado *Servicio Multimodal*

⁶³ Ruiz Sacristán, Carlos. *Manual General de Organización. Antecedentes* pág. 27

Transístmico. Este organismo tenía por objeto la coordinación del transporte multimodal de las mercancías en tránsito interoceánico que arribaran a los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz o de Salina Cruz, Oaxaca. Tuvo una vida efímera, pues el 22 de julio de 1985 procedió a su disolución.

Por decreto publicado en el D.O.F. del 26 de noviembre de 1980 se establecen "Los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de empresas marítimas mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías"⁶⁴ y posteriormente, el 22 de diciembre de 1980 aparece la *Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana*. (Esta Ley fue reformada el 22 de julio de 1985) y finalmente el *Programa de Fomentos para la Industria Naval* del 21 de julio de 1981.

*"Ambigua e imprecisa en muchos de los conceptos, la ley tendrá que ser revisada para establecer las bases sobre las cuales pueda comprobarse plenamente la legitimidad y la autenticidad de las empresas mexicanas,...el condicionamiento en ciertos renglones a la opinión previa favorable que debe emitir la SCT,... la relativa justificación de una reserva de carga, la difícil obligación de reparación de los barcos en astilleros mexicanos insuficientes a la fecha para cumplir su cometido, y la amenaza representada por sanciones a veces cuantiosas y sin aplicación específica."*⁶⁵

Como puede apreciarse, en el sexenio de López Portillo hubo mucho interés en los problemas marítimos, lo cual llevó a instrumentar una serie de medidas tendientes a lograr el desarrollo de la marina mercante, para lo cual se dieron los pasos jurídicos necesarios.

En esta época también se incrementa el interés de la iniciativa privada hacia el transporte marítimo ya que se observa el nacimiento de varias empresas navieras nacionales, alcanzándose la suma de 19 en total.

En 1979 se pone en marcha un proyecto para la creación de una compañía naviera 100% gubernamental que atendiera las necesidades de transporte de industrias o empresas paraestatales. Con el fin de alcanzar los objetivos antes señalados, la Compañía Naviera Minera del Golfo S.A. de C.V. (NAVIMIN), fue constituida por un grupo de funcionarios de Azufrera Panamericana S.A.

Esta compañía originalmente se encontraba dentro del marco de administración de Azufrera... pero en marzo de 1980 se segregó de este organismo con la finalidad de que esta empresa naviera estatal ofreciera sus servicios tanto a Azufrera... como a otros organismos públicos. Una vez consolidada, NAVIMIN se agrupó al sector correspondiente de la Sría. De Patrimonio y Fomento Industrial (posteriormente Sría. de Energía, Minas e Industria Paraestatal).

⁶⁴ Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* pág. 103

⁶⁵ Cárdenas de la Peña, Enrique. *Op. Cit.* pág. 476

NAVIMIN fue una empresa estatal hasta 1990, actualmente se encuentra integrada -administrativa y corporativamente- por su propio personal, es decir los empleados participan en su capital lo cual constituye una experiencia única en el medio dentro del proceso de privatización que hoy vivimos.

La empresa cuenta con tres buques nuevos y funcionales, con tripulaciones mexicanas capacitadas y la especialización en el transporte de un producto peligroso: azufre líquido de alto valor y en ello se es competitivo nacional e internacionalmente, manteniendo una situación superavitaria y con altos estándares de operación (70 % de los ingresos de la compañía proceden del azufre)⁶⁶

La evolución del subsector Transportes se encuentra muy ligada a la actividad económica del país y su comportamiento es sensible a sus períodos de auge y recesión, así entre 1970 y 1980 el PIB del subsector registró una tasa de crecimiento media anual de 10.6% frente a 6-6% alcanzada por el PIB nacional; ambos aminoraron su ritmo de avance en la siguiente década 1.1% y 1.3% como promedio anual respectivamente en ese periodo.⁶⁷

Una vez más, los intentos gubernamentales y privados por mejorar las condiciones del transporte marítimo iniciados durante un sexenio se ven frustrados por circunstancias ajenas y no llegan a concretarse ni a tener continuidad en el siguiente.

Esa circunstancia fue la crisis económica de 1982 que obligo al entrante régimen de Miguel de la Madrid a adoptar una serie de medidas drásticas para sortear la grave situación económica; y repitiendo una vieja historia, el desarrollo de las actividades marítimas se ven relegadas una vez más, ya que otros asuntos eran la prioridad inmediata del gobierno.

En 1982 se decretan modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Una de las primeras medidas en relación al sector comunicaciones y transportes se da en 1983 con la definición orgánica y funcional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se crean los *Centros SCT* para representar a la Secretaría. en cada entidad federativa. Posteriormente, derivado de las medidas de racionalización del aparato administrativo dictadas por el Gobierno Federal, en agosto de 1985 la estructura organizacional de SCT experimenta una reducción de 10 Direcciones Generales con lo que se logra una compactación acorde a los requerimientos de modernización del aparato administrativo determinado por el ejecutivo federal y se optimiza la aplicación del gasto público.

⁶⁶ Arellano, Melchor. "Faltan incentivos para la industria marítima nacional: NAVIMIN" en El Financiero, 13 de abril de 1992 pág. 26

⁶⁷ Opalín, León e Iturbide, Laura. "Importancia de los transportes en el desarrollo del Comercio Internacional" en Revista de Comercio Internacional Banamex, marzo 1992, pág. 61

De esta manera inicia una serie de cambios en la organización y operación de la Secretaría y en particular del subsector marítimo-portuario que se prolongaría a lo largo de 2 sexenios de los cuales muchos tuvieron una vigencia de apenas unos cuantos años.

Si en la administración de López Portillo se había comprendido la necesidad de agrupar en un solo organismo los elementos componentes del sector marítimo, tal como lo fue la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, durante el mandato de Miguel de la Madrid esta desaparece quedando en su lugar tres Direcciones Generales: De Obras Marítimas; De Marina Mercante y De Operación y Desarrollo Portuario.

En 1985, se unificaron las Comisiones Nacionales de Marina Mercante y Fletes Marítimos; el nombre oficial que se dio al nuevo órgano consultivo fue el de *Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos*. La susodicha Comisión tenía el carácter de órgano consultivo de la SCT, con la finalidad de que emita su opinión sobre los asuntos que estén sometidos a su consideración; contó con una representación múltiple al estar integrada por autoridades navieras y asociaciones de usuarios.

Entre las pocas acciones efectivas destinadas a favorecer el desarrollo de sector comunicaciones y transportes durante el sexenio de De la Madrid, encontramos la creación en abril de 1987, del Instituto Mexicano del Transporte y el Instituto Mexicano de Comunicaciones como órganos desconcentrados dependientes de la SCT. Son centros de investigación y desarrollo tecnológico destinados a modernizar la infraestructura, optimar la operación, desarrollar o adaptar tecnologías conforme a los requerimientos del país y promover la producción de la industria nacional elaborando proyectos y estudios en el ámbito del sector transportes público y privado y estableciendo convenios de colaboración con diferentes instituciones.⁶⁸

A mediados de la década de 1980 diversos accidentes, pero sobre todo el hundimiento del transbordador "Díaz Ordaz" puso de manifiesto la mala administración del Servicio de Transbordadores y el pésimo estado en que se encontraban las embarcaciones. Con fecha 25 de octubre de 1988 se decreta la extinción del órgano desconcentrado SETRA de conformidad con la política de desincorporación de empresas no prioritarias ni estratégicas.

Las fluctuaciones de la economía y el comercio mexicano se reflejan también en la evolución de la flota mercante: si bien desde 1974 había mantenido un crecimiento sostenido hasta 1986, cuando se tuvieron 97 buques de gran tonelaje, sólo hasta 1989 se alcanzó la cifra de 98 y a partir de entonces el decremento ha sido constante hasta nuestros días.

El incremento del comercio exterior mexicano fue la causa de que se consiguiera aumentar el número de empresas navieras, pasando de 19 en 1982 a 72 en 1988. Asimismo el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de la marina mercante mexicana ascendió de 1' 049,860 toneladas en 1981 a 2' 006,072 en 1988,⁶⁹ el Estado participaba

⁶⁸ Instituto Mexicano del Transporte. Lineamientos Generales. Direc. Electrónica: <http://www.imt.mx/>

⁶⁹ Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones... pág. 436

en un 38% en el transporte marítimo. Es importante destacar que para fines de los ochentas la participación del sector público había disminuido considerablemente con respecto al año de 1981.

Se debe señalar que a pesar del importante avance experimentado por la marina mercante nacional durante la década de 1980 y los primeros años de los noventas, este no fue paralelo al crecimiento de la economía y del volumen del comercio exterior del país, por lo que continuó la dependencia estructural de flotas mercantes extranjeras, con la consiguiente fuga de divisas por cuantiosos pagos de fletes marítimos; situación que no ha cambiado hasta la fecha.

Las políticas neoliberales aplicadas por los tres últimos gobiernos han eliminado muchos de los subsidios, estímulos fiscales y programas de apoyo a la marina mercante nacional, ocasionando que los navieros opten por abanderar sus buques con la nacionalidad de algún otro país que si provea de estos beneficios; esto es lo que se conoce como "bandera de conveniencia" y al aumentar nuestra dependencia respecto al mercado norteamericano en el cual la mayor parte del comercio se realiza por vía terrestre, nuestra marina mercante ha caído en una severa recesión.

*"Comparativamente con 1985, en casi una década la flota mercante nacional se redujo 45.4%; el tonelaje de registro bruto bajó en alrededor de 39% y la edad promedio se incrementó de 12.3 años a 15.6, es decir, la flota envejeció 3.3 años en promedio"*⁷⁰

1.5.2 Escuelas náuticas

La Escuela Náutica Mercante de Tampico fue fundada en el año de 1945, en las instalaciones del tecnológico de Tampico gracias a la creación de una asociación civil denominada Educación Superior e Investigación Científica. El 2 de septiembre de tal año iniciaron los cursos según el plan de estudios de la escuela náutica de Veracruz y el 22 de agosto de 1946 reciben el reconocimiento de la Dirección General de Marina Mercante.

La escuela sufre el destino común de los planteles de Veracruz y Mazatlán: penurias económicas y falta de apoyo por parte de autoridades, empresas navieras y sociedad; en 1954 se propone efectuar gestiones con compañías navieras extranjeras a quienes el gobierno ha dado facilidades para el tráfico marítimo para que reciban a bordo a los estudiantes y estos puedan mejorar su preparación y ampliar sus conocimientos prácticos. Aun cuando el proyecto si recibe la aprobación gubernamental, el apoyo oficial no consigue que alguna compañía naviera colabore con el plan.

⁷⁰ Cardoso, Víctor. "La flota sufre un permanente envejecimiento por la falta de apoyo" en La Jornada, 4 de enero 1995, pág. 41

En diciembre de 1962 se constituye la Asociación de la Escuela Náutica de Tampico A. C., luego de que el Instituto de Ciencias y Tecnología de Tampico decide suspender toda ayuda económica por lo que el plantel estuvo a punto de desaparecer.

Para 1963 Transportación Marítima Mexicana, S. A. y Petróleos Mexicanos acogen en sus embarcaciones alumnos para ejecutar sus viajes de prácticas. De 1967 a 1973 la Secretaría de Marina aporta un pequeño subsidio que permite a la escuela el cambio a un edificio rentado; finalmente el 24 de enero de 1974 se establece en su domicilio actual ubicado en la parte norte de la Laguna del Carpintero en el puerto de Tampico, Tamaulipas.

En el año de 1988 se designa a esta escuela como rama regional de la Universidad Marítima Mundial para América Latina.⁷¹

Aún cuando ya existía la Escuela de Clases y Marinería en Mazatlán, a partir del 1º. De marzo de 1956 empiezan a formularse el proyecto y el presupuesto para el restablecimiento de una escuela náutica en ese puerto. Dos años más tarde, el 15 de enero de 1958 el entonces presidente Adolfo Ruiz Cortines crea el patronato que se hace cargo de la escuela y el 1º. De febrero inmediato se lleva a cabo su reapertura como Escuela Náutica Mercante con el nombre que lleva hasta ahora: " Cap. de Alt. Antonio Gómez Maqueo."

Se precisa que la Escuela tendrá por objeto formar personal técnico civil para las profesiones del mar principalmente pilotos y maquinistas para la marina mercante; técnicos de pesca en captura e industrialización de los productos; técnicos en refrigeración y acondicionamiento de aire; y especialistas en actividades conexas a la marina mercante.

No obstante el entusiasmo las condiciones resultan precarias. De 1966 en adelante, y debido a los fuertes gastos que ocasiona el mantenimiento de la escuela, la Secretaría de Marina se hace cargo a través de la Dirección de Marina Mercante, de todo lo relacionado con ella hasta 1972, fecha en que se crea el Fideicomiso que asume el control financiero, administrativo y educacional de las 3 escuelas náuticas mercantes (Veracruz, Tampico y Mazatlán)

En cuanto a la escuela náutica de Veracruz, dos problemas básicos parecen marcar la historia de este plantel: el de conseguir mayores cantidades de dinero para el subsidio y el de los programas de estudios, precisamente debido a esto último, en el periodo que nos ocupa hubo frecuentes cambios en los planes de estudios, duración de la carrera náutica y los estudios previos requeridos para el ingreso a la misma; lo que ocasionó varios conflictos y huelgas por parte del alumnado.

Aunque ya desde la década de los 50's existía el deseo y el proyecto de transformar el plantel en internado, no sería sino hasta 1973 durante el mandato de Luis Echeverría Álvarez cuando inician las obras de remodelación y ampliación gracias a

⁷¹ SCT/FIDENA. Escuelas náuticas... pág. 10

20,000 metros cuadrados ganados al mar, donde se construirían las instalaciones del internado, que finalmente fue inaugurado el 1º. De junio de 1976 por el propio Presidente.

Para 1980 el plantel de Veracruz contaba ya con aulas, laboratorios, talleres, simuladores de radar y máquinas diesel además de tres embarcaciones de práctica para remos y vela, y un buque de ferrocemento para actividades de pesca, comprado al gobierno cubano.⁷²

En 1972 se crea el Comité Técnico del Fideicomiso para las Escuelas Náuticas Mercantes, integrado por: Sria. de Hacienda y Crédito Público, Sria. de Marina, Sria. de la Presidencia y Sria. de Educación Pública; Petróleos Mexicanos, Caminos y Puentes Federales de Ingresos, Transportación Marítima Mexicana, S. A., Sindicato de Pilotos de Puerto, Navimex, S. A. y Orden de Capitales y Pilotos Navales de la República Mexicana.

Con el paso del tiempo el contrato de Fideicomiso se ve modificado y actualizado y los fideicomitantes han variado suprimiéndose unos y añadiéndose otros. Desde su creación y hasta la fecha, este Comité se ha dedicado a reestructurar y homogeneizar los programas y ciclos de estudio en los 3 planteles; instituir la enseñanza en forma de internado; mejorar los equipos, el material didáctico, los laboratorios, los talleres y demás instalaciones y otorgar becas de préstamo, atendiendo a la capacidad económica de los solicitantes.

En 1977 la Dirección General de Marina Mercante que antes formaba parte de la Secretaría de Marina, pasa a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por ende el Comité Técnico del Fideicomiso para las Escuelas Náuticas Mercantes.

Para complementar la enseñanza náutica, el Gobierno Federal adquirió el 8 de junio de 1973 un buque-escuela para la marina mercante en el cual alumnos de las 3 escuelas hagan las veces de resto de la tripulación en relación a sus conocimientos y especialidad supervisados por profesionales del mar. El Fideicomiso administra el buque-escuela encargándose de rentarlo a empresas mexicanas para su operación comercial; los ingresos son aprovechados para el pago de la tripulación escolar, alimentación y seguros del personal directivo, docente y alumnos. Desafortunadamente su capacidad de recepción es de solo 100 alumnos, su construcción es demasiado antigua y al no estar diseñado ex-profeso, su eficiencia para fines de aprendizaje y práctica es muy baja.⁷³

En vista de la necesidad de incrementar el nivel práctico, académico y profesional del alumnado de las náuticas y buscando superar la escasez de oficialidad, México encarga a los astilleros de Rotterdam, Holanda un nuevo barco construido especialmente para funcionar como buque-escuela, con modernos laboratorios, talleres y simuladores. Además, el barco está diseñado para transportar carga general, graneles

⁷² Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones... pág. 415

⁷³ Ibidem, pág. 419

y contenedores, su tripulación alcanza 273 plazas, incluidos profesores, alumnos (66 por cada una de las escuelas náuticas), el personal de entrenamiento y los de cubierta, máquinas y servicios.

El flamante buque-escuela es bautizado con el nombre de "Náuticas México" y abanderado en el puerto de Veracruz el 22 de agosto de 1981 por el propio Presidente de la República, José López Portillo.⁷⁴ Posteriormente, en 1993 PEMEX hace entrega del buquetanque "Plutarco Elías Calles" al *Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante*; el cual desde ese momento se convierte en el buque-escuela "Náuticas Pemex"⁷⁵

Actualmente las escuelas náuticas mercantes, dirigidas por el ya mencionado Fideicomiso ofrecen las carreras a nivel licenciatura de Piloto Naval e Ingeniero Geógrafo Hidrógrafo y Maquinista Naval e Ingeniero Mecánico Naval con carácter civil, bajo régimen semi-militarizado, siguiendo las disposiciones reglamentarias dictadas por la Sría. de Educación Pública y por la Organización Marítima Internacional. Ambas carreras comprenden ocho semestres de preparación de los cuales 6 corresponden a estudios en los planteles y 2 a periodos de embarque (alternados) a bordo del buque-escuela.

Cumpliendo satisfactoriamente con los planes y programas de estudio, realizando un periodo de prácticas reglamentario al término de la educación recibida en los planteles y aprobando un examen profesional, tanto los pilotos navales como los maquinistas navales podrán obtener posteriormente los títulos inmediatos superiores y refrendos respectivos con reconocimiento internacional equivalente a las categorías de Capitán de Marina, Capitán de Altura, Primer Maquinista y Jefe de Máquinas⁷⁶

Al estudiar la historia marítima de nuestro país hemos visto que la escasez de tripulaciones mexicanas debidamente capacitadas para ejercer sus funciones fue uno de los principales obstáculos para el desarrollo de esta actividad y del comercio exterior. Del mismo modo hemos anotado los grandes esfuerzos que se han realizado para establecer y sostener las escuelas náuticas que garantizaran la formación profesional de marinos mexicanos para atender nuestras naves.

Es irónico que ahora, siendo tan esmerada la educación náutica en México, los niveles de empleo de tripulaciones mexicanas disminuyan a causa de la progresiva reducción y el desabanderamiento (o sea, desnacionalización) de nuestra flota mercante y nuestros jóvenes oficiales deban enfrentar la disyuntiva del desempleo, trabajar en asuntos ajenos a su formación, o contratarse con flotas extranjeras.

⁷⁴ *Ibidem*, pág. 420

⁷⁵ "Propone Rojas renovar la flota marítima como parte de la modernización de Pemex" en *El Financiero*, 2 de julio de 1993, pág. 23

⁷⁶ SCT/FIDENA *Escuelas náuticas...* pág. 14

1.5.3 Los puertos

En 1946, la Sría. de Hacienda y Crédito Público delega la organización, administración y dirección de los puertos libres en un organismo descentralizado, creado por ley el 17 de septiembre: *Puertos Libres Mexicanos*.

El 8 de julio de 1954 el Gobierno Federal representado por el Gral. De Brigada Rodolfo Sánchez Taboada firma contrato con la *Netherlands Engineering Consultants* (NEDECO) para que esta le elabore un *Programa General de Fomento de los Puertos Mexicanos* y un estudio especial de problemas individuales de algunos de ellos. El plan se traduce en un magnífico análisis impreso en español durante el mes de mayo de 1955.

En el convenio suscrito entre México y NEDECO se había establecido que se especificaría lo siguiente:

1. *“NEDECO estudiará el Programa General de Fomento de los Puertos Mexicanos en sus distintos aspectos técnicos y económicos con el objeto de formular su opinión razonada sobre el Programa General arriba mencionado y de definir el orden en que deba realizarse dicho programa.*
2. *El estudio comprenderá entre otros un examen general de las siguientes cuestiones particulares:*
 - a) *La función que podrán desempeñar los principales puertos existentes en la economía actual y futura del país, teniendo en cuenta las diferentes posibilidades agrícolas, mineras e industriales; zonas de influencia local y nacional;*
 - b) *Las obras y medidas que en vista de dicha función se imponen con respecto a las comunicaciones con las zonas de influencia; eventualmente en combinación con proyectos de fomento de las zonas de influencia locales;*
 - c) *Las obras y medidas que en vista de esta función se imponen con respecto al buen funcionamiento de los puertos mismos; obras exteriores e interiores de ingeniería civil; mantenimiento de las profundidades; maquinaria y edificios portuarios; administración y explotación del puerto; obras y medidas indispensables de urbanismo y salubridad;*
 - d) *La oportunidad actual o futura de la creación de algunos nuevos puertos de altura;*
 - e) *El problema del cabotaje y la utilidad de la construcción de puertos especiales de cabotaje o refugio;*
 - f) *Las instalaciones de reparaciones navales;*

- g) *El desarrollo de la navegación nacional mexicana;*
- h) *El desarrollo de la construcción naval mexicana;*
- i) *El desarrollo de la pesca nacional mexicana.*

El estudio especial se refería a una serie de asuntos relacionados a proyectos ya elaborados, sobre los cuales el Gobierno mexicano querían saber la opinión de NEDECO"⁷⁷

El Programa de Progreso Marítimo está considerado como el más ambicioso que se haya hecho en la historia marítima de México; sin embargo no se llevó a cabo a pesar de su gran importancia para el desarrollo del tráfico marítimo y de los puertos.

Las razones del fracaso de este programa las señala el prof. José Eusebio Salgado y Salgado al afirmar lo siguiente:

"Al Gral. Sánchez Taboada, le correspondió presentar en el gobierno de Ruiz Cortines el Programa del Progreso Marítimo de México, La Marcha al Mar que de haberse llevado a cabo no tendríamos muchos de los problemas que hoy día confrontamos. Tal fracaso se debió en gran medida por la muerte de su defensor el Gral. Sánchez Taboada, pero también porque nunca se cumplió con uno de sus más importantes enunciados, que era la coordinación..."⁷⁸

Durante la década de 1960 se reconoce que el mal funcionamiento operativo y administrativo de los puertos, junto con el escaso desarrollo de la marina mercante nacional son graves obstáculos para el comercio exterior de México. Todo parece indicar que el común denominador de los puertos mexicanos es su baja eficacia y sus altos costos derivados de la ausencia casi total de sistemas mecanizados y la existencia de demasiados sindicatos de trabajadores portuarios; la falta de coordinación entre ellos y las autoridades aduanales y la falta de instalaciones adecuadas en los puertos.

El régimen de Díaz Ordaz se preocupa por mejorar los puertos existentes y por construir otros, así el nuevo puerto interior en la laguna de San Pedrito en Manzanillo; San Carlos en la península sudcaliforniana y el puerto de abrigo de Yukalpetén, cercano al puerto de Progreso, Yuc. También durante su sexenio fue iniciada la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas inmediato al complejo siderúrgico Las Truchas, Mich., y Puerto Madero, Chis.

Durante el mandato de Luis Echeverría Álvarez algunos puertos son remozados, así San Felipe, B.C.N. y Topolobampo, Sin.; otros más puestos en operación, como Cabo San Lucas también en B.C.N., Puerto Peñasco, Son. y San Blas, Nay. En este último, a solicitud de la población se rehabilitan las instalaciones portuarias y una año

⁷⁷ NEDECO. Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México. pág. 27

⁷⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit pág. 70

después se inicia la construcción de escolleras, un muelle turístico y otro pesquero. Posteriormente se comenzó el dragado del canal de acceso, así como la urbanización del Parque Industrial Pesquero. El 31 de marzo de 1974 por decreto presidencial, San Blas fue habilitado para tráfico de cabotaje y pesca.

En Coatzacoalcos, Ver., para 1973 ya se habían dragado un canal artificial y el lecho de la laguna Pajaritos, con el fin de instalar ahí una terminal petrolera y otra de fertilizantes y se había construido el puente de Coatzacoalcos, que agilizó el tráfico marítimo de Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y parte de Chiapas.

El 31 de mayo de 1974 por decreto presidencial se determina al puerto de Frontera, Tab. como recinto portuario. Fue habilitado por el Gobierno Federal como puerto comercial para recibir tráfico de altura, mixto, cabotaje y pesca.

En materia portuaria, durante el sexenio de Echeverría Álvarez pasó lo mismo que con casi todo su programa de gobierno: fue más efectista que efectiva. Se realizaron obras de remozamiento, no de construcción, obras de "primeros auxilios" no de saneamiento de la operación portuaria, obras sin ton ni son, sin una adecuada planeación a futuro ni coordinación con planes de desarrollo regional.

A pesar de todo, debemos decir en descargo del Presidente Echeverría que su caso no es único ni raro en la historia de los gobiernos mexicanos; a nuestros políticos les es más "lucidor" y sencillo inaugurar grandes obras que mantenerlas y hacerlas crecer, les es más fácil decretar un nuevo plan que cumplirlo. Como ejemplo de esto, concretamente hablando de las obras portuarias durante este periodo tenemos los casos de Frontera y San Blas:

El puerto de Frontera sufre de un proceso natural de azolvamiento por estar ubicado en la desembocadura de un río, por lo que necesita de un proceso constante de dragado, lo que hace costoso su mantenimiento. Seis años después de haber sido habilitado, es decir en 1980 este puerto se cierra a causa del ciclón "Berta" que además de estropear las obras, causó el azolvamiento casi total en la barra del Río Grijalba, lo que aunado a la falta de vías de comunicaciones ocasionó que la aduana marítima fuera cerrada. Tuvieron que pasar diez años para que gracias a un constante dragado el puerto reabriera como centro pesquero y de cabotaje, estorbándose en vez de coordinarse en la operación con el cercano puerto de Dos Bocas, Nay.⁷⁹

En San Blas tenemos que por deterioro de las instalaciones el puerto vive únicamente de la producción pesquera y la entrada y salida de mercancías en tráfico de cabotaje, pues el turismo, a pesar de las bellezas naturales del lugar, ha decaído por falta de infraestructura adecuada.

Durante el mandato de López Portillo empezó a generalizarse en los puertos comerciales mexicanos el uso del contenedor, dando pie a la necesidad de nuevas tecnologías en materia naval y portuaria. Los nuevos buques portacontenedores son

⁷⁹ "Historia de los puertos mexicanos" en Revista de la Secretaría de Marina, agosto-septiembre 1992 pág. 32

cada vez más grandes y de mayor calado, lo que obliga a un continuo dragado de los puertos mexicanos para alcanzar las profundidades requeridas para el fondeo de los mismos. Así mismo se hace patente la necesidad de equipar los muelles con la tecnología necesaria para el manejo de los contenedores: grúas, bandas móviles (sistemas roll-on, roll-off), vehículos, pallets, etc.

También durante esta época surgió la idea de vincular a los puertos industriales con la transformación de las materias primas voluminosas que se reciben en naves de gran porte. Se le dio mucha atención al puerto de Altamira y se iniciaron las obras del puerto de Salina Cruz Oax. y el de Ostión, Ver. Estos dos últimos fueron suspendidos antes de llegar a su etapa operativa y quedaron abandonadas las obras durante muchos años. Las disposiciones respecto a este tema quedaron plasmadas en el *Programa de Puertos Industriales de 1979*

Los años ochenta fueron de gran inquietud en todo lo referente a puertos, dada su muy compleja problemática: inadecuada organización, deficiente mantenimiento y dragado, poca integración de los puertos con los demás medios de transporte, los entornos urbanos y regionales y con los servicios concurrentes.

Durante 1983 se realizan algunas obras portuarias en Manzanillo, Mazatlán, Acapulco, Salina Cruz, Puerto Madero, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Tampico, Ensenada, Lázaro Cárdenas y Altamira. Sin embargo, dada la crisis económica que enfrentaba nuestro país no fue posible la construcción de nuevos puertos, limitándose a la conservación de los ya existentes.

De 1980 a 1990 sólo se construyó un puerto: Altamira, y se renovó y puso en operación uno más: Progreso, en 1989. Posteriormente harían lo mismo con dos puertos más: Pichilingue, B.C.S. y Topolobampo durante 1991 para incorporarlos al tráfico de contenedores en servicios de comercio exterior.

Durante la presidencia de Miguel de la Madrid, México entra a la era de la globalización y el neoliberalismo, hecho que se reflejó en un cambio radical del papel del Estado en la economía en general; en el caso concreto de las actividades portuarias, los cambios llegarían un poco más tarde siguiendo las recomendaciones de distintos organismos internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL); en un estudio elaborado por esta última encontramos los postulados que se convertirían en lineamientos de política portuaria que seguiría fielmente los gobiernos mexicanos desde De la Madrid hasta Zedillo.

"Para funcionar en una economía global compuesta de un número creciente de bloques comerciales multisoberanos y de mercados internacionales exigentes, los puertos deben quedar libres de las restricciones de un ambiente comercial excesivamente reglamentado, centralizado y dominado por el sector público[...] No correspondía [a ese sector] dirigir los puertos, sino proporcionar la infraestructura física y el marco institucional para así contribuir a una política

*comercial orientada a la exportación [...] Los puertos son una manifestación de la soberanía nacional, pero esta debe permitir el logro de los objetivos comerciales*⁸⁰

Desde 1970 han habido infinidad de cambios y reformas en los organismos y autoridades responsables de las terminales portuarias, cambian nombres, asignaciones y funciones, pero en concreto no parecen haber hecho gran diferencia ni grandes logros para impulsar el desarrollo del sector. Estas acciones y reformas respondieron a los problemas del sector que cada vez se agudizaban más, sin embargo en vez de solucionar la situación sólo sirvieron como paliativo.

Aquí tenemos algunas de las reformas, planes y programas destinados a mejorar el desempeño portuario en la década de los setentas:

En diciembre de 1970 se implantó la *Reforma Portuaria* y de ahí en adelante podemos reseñar así:

- Se creó la *Comisión Nacional Coordinadora de Puertos*;
- la *Dirección General de Operación Portuaria* que posteriormente se llamaría *Dirección General de Puertos*;
- la *Dirección General de Obras Marítimas* y la *Dirección General de Dragado*, para fortalecer las funciones de autoridad en los puertos y para mejorar la infraestructura portuaria y las condiciones de navegación en canales y puertos, respectivamente.
- Se establecieron zonas francas en algunos puertos y se promovió la creación de *Empresas de Servicios Portuarios*
- El 7 de abril de 1972 por decreto presidencial al reestructurarse la Sría. de Marina se crea la *Dirección General de Operación Portuaria*. En ese mes de abril y el siguiente rige la instalación de superintendencias en los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz y Progreso.
- En 1975 se establece el fideicomiso Fondo de Desarrollo Portuario Nacional (FONDEPORT)
- En 1979 tenemos el *Programa de Puertos Industriales* que empiezan a cobrar importancia en México.

De todo este torrente de planes, programas y proyectos de desarrollo portuario, dos vale la pena destacar y analizar más detenidamente:

⁸⁰ CEPAL, "Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe", en Cuadernos de la CEPAL, núm 65, pp 128- 129

1.5.3.1 Las empresas de servicios portuarios.

"Con la finalidad de contar con una institución dispuesta a aceptar y afrontar todas las responsabilidades frente a los trabajadores portuarios mediante un contrato colectivo de trabajo; que inspire confianza a usuarios de disponer de equipo y maquinaria suficiente y adecuada para mejorar el servicio público de maniobras y métodos de trabajo; que fuera autosuficiente desde el punto de vista económico y pudiera cumplir cuidadosamente con todas las obligaciones que las disposiciones vigentes en materia fiscal, administrativa y de seguridad social e industrial, como corresponde a un prestatario de servicios públicos de maniobras, respondiendo como persona moral, prestando los servicios en forma unificada; se crean las Empresas de Servicios Portuarios como sociedades anónimas de capital variado con participación del Gobierno Federal, de los usuarios y de los trabajadores portuarios.

En los Consejos de Administración el Gobierno Federal se encuentra representado a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, la cual tiene la presidencia de cada Consejo; las Direcciones Generales de Operación Portuaria y de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, todas ellas dependientes de la SCT, y la Dirección General de Aduanas de la Sría. de Hacienda y Crédito Público que participan como consejeros.

Por parte de los accionistas, con acciones tipo "B" y "C" se encuentran representados tanto los usuarios, sindicatos, agentes aduanales, agentes consignatarios de buques, como cualquier particular que desee participar como socio de la empresa, además el Gobierno Federal tiene como emisario dentro de los Consejos a la Dirección General de Contraloría de la SCT así como a un auditor externo, nombrado por la Sría. de Programación y Presupuesto.

El objeto de las Empresas de Servicios Portuarios es prestar servicios públicos de maniobras en zonas bajo jurisdicción federal; servicios marítimo-portuarios en general y actividades conexas de las vías generales de comunicación que le sean autorizadas de acuerdo a las leyes y disposiciones respectivas. Asimismo, adquirir, dar y tomar en arrendamiento y poseer por cualquier título, los bienes muebles e inmuebles para la realización del objeto social, aún cuando los inmuebles se encuentren ubicados en zona prohibida y en general celebrar contratos y realizar las actividades comerciales y mercantiles que se relacionen con el objeto social de las empresas.⁸¹

Hasta principios de la década de 1990 existieron en el país 10 empresas de servicios portuarios; en 9 de ellas el Gobierno Federal intervenía con acciones de la

⁸¹ "La Reforma Portuaria" Comisión Nacional Coordinadora de Puertos/SCT, pág. 8

serie "A" que representaban el 51% de las acciones en cada una de las empresas, siendo la excepción la empresa del puerto de Veracruz, cuya participación gubernamental era minoritaria y el Gremio Unido de Alijadores de Tampico, que estaba constituido como una cooperativa sin participación estatal.⁸²

Como podemos ver, las paraestatales Empresas de Servicios Portuarios son el antecedente directo de las actuales Administraciones Portuarias Integrales (API's). Sus bases eran correctas, pero en la práctica, los puertos administrados por estas paraestatales eran los más ineficientes y congestionados de toda la red, pues había demasiados intereses creados; poca coordinación entre las partes involucradas; corrupción entre sus dirigentes, principalmente sindicatos de trabajadores portuarios que entorpecían las funciones portuarias; y sobre todo la falsa idea de que por el hecho de gozar de apoyos gubernamentales no tenían obligación o necesidad de ser competitivos y rentables.

Esta fue una buena idea que tuvo un mal desarrollo. Sin embargo, si algo se puede rescatar de ella es el hecho de que a los puertos aún podía considerárseles patrimonio nacional.

1.5.3.2 El Proyecto Alfa-Omega.

El 1º. de junio de 1978, Día de la Marina, la SCT presentó al Presidente López Portillo un proyecto relativo al Puente Terrestre en el Istmo de Tehuantepec, teniendo como terminales los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz. Para este proyecto se completó el sistema transístmico con dos terminales para el manejo de contenedores, dotados ambos con equipo de "portainers" existiendo la conexión ferroviaria y la carretera entre los mencionados puertos.⁸³

Este puente terrestre conocido como "Corredor mexicano para contenedores" jamás funcionó pues la corriente de tráfico de Japón prefiere utilizar la conexión Seattle-New York por ser más expedita al utilizar menor número de días y contar con trenes unitarios especializados que cruzan toda la Unión Americana.

Como sabemos, este proyecto no es novedoso, pues ya desde principios del siglo XX Porfirio Díaz hizo un intento similar que también fracasó.

De la década de 1980 tenemos que en enero de 1984, de acuerdo al *Programa de Modernización de la Administración Pública Federal*, se disolvieron los siguientes órganos:

⁸² "Puertos mexicanos, totalmente abierto al sector privado; SHCP a cargo de su desincorporación" en El Financiero, 3 de septiembre de 1992 pág. 21

⁸³ Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. en Revista de relaciones internacionales vol. VII num. 28 enero-marzo 1980 pág. 11

- El Servicio Multimodal Tránsistmico,
- La Coordinación General de Puertos Industriales,
- El Fideicomiso para el Equipamiento Marítimo Portuario

Para mantener los puertos nacionales en condiciones propicias para la navegación marítima mediante una adecuada conservación de las profundidades requeridas en las vías generales de comunicaciones marítimas, fluviales y lacustres, se crea el 3 de diciembre de 1985 el órgano desconcentrado *Servicio de Dragado*.

El Gobierno Federal crea en 1989 el órgano desconcentrado de la SCT denominada *Puertos Mexicanos* mediante decreto del 27 de marzo de 1989 publicado en el Diario Oficial. En dicho decreto se disolvieron:

- La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos,
- La Dirección General de Obras Marítimas y de Dragado cuyas funciones fueron otorgadas a Puertos Mexicanos.

En ese mismo año se expidió un nuevo reglamento para el transporte multimodal y también durante 1989 la SCT emprendió un proceso de cambio encaminado a promover una mayor participación de los sectores social y privado en actividades que estaban contempladas como de su exclusiva competencia.

Puertos Mexicanos tuvo una vida efímera. En congruencia con el *Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria* y del reordenamiento de sus servicios, el 28 de septiembre de 1992 se decretó la disolución de ese órgano cuyas funciones se adjudicaron a la Sría. de Hacienda y Crédito Público para proceder a instrumentar la privatización del sistema portuario nacional, reservándose para la SCT la atención de las funciones de autoridad en materia portuaria, mientras que la operación y la prestación de servicios serán atendidos por los particulares.

A partir de ahí tenemos nuevos cambios en el organigrama y los reglamentos de la SCT relacionados con las actividades marítimo-portuarias, su reestructuración y privatización durante la década de 1990, pero sin duda los más importantes son la nueva Ley de Puertos y la nueva Ley de Navegación, de las cuales hablaremos más ampliamente en los siguientes capítulos de esta tesis.

1.5.4 El Comercio exterior

El desarrollo agrícola fue el elemento más dinámico de crecimiento económico durante el periodo 1940-1955 y correspondió a la época de las fuertes inversiones en irrigación y reparto de tierras. Durante esta primera fase de crecimiento la capacidad para importar se elevó principalmente debido al aumento de las exportaciones de mercancías (productos agrícolas, inclusive en sustitución de productos mineros)

Durante el periodo 1957-1967, que se puede denominar de desarrollo a base del impulso industrial, se atenúa el aumento de las exportaciones y la capacidad para importar se vincula más al turismo y al endeudamiento externo, al mismo tiempo, el sistema productivo se orienta más hacia el interior, ampliándose la infraestructura industrial y sustituyendo importaciones.

Hasta 1975 el comercio exterior de México presentaba el esquema clásico de los países subdesarrollados; Los productos agropecuarios y minerales no petroleros pesaban en forma importante dentro del total de las exportaciones, nuestro país aún no se incorporaba al mercado petrolero mundial.

Para los 80's aún son importantes las materias primas, pero en definitiva son desplazadas por el petróleo, que llega a representar el 80 % de nuestras exportaciones totales.

Para los 90's pierden importancia definitivamente las materias primas agropecuarias y minerales y toman un papel preponderante las manufacturas, al convertirse México en un país maquilador; integrándose a la "nueva división internacional del trabajo" en la que ya no es tan importante la producción de materias sino el aprovechamiento de ventajas comparativas como la baratísima mano de obra de los países subdesarrollados.⁸⁴

La mayor parte del peso de las exportaciones de manufacturas es para la industria automotriz y autopartes, que junto a la de alimentos y químicos aportan la mitad de las exportaciones manufactureras.

Al igual que en otros tiempos, nuestras importaciones se componen principalmente de maquinaria, equipos, refacciones, ciertas materias primas para la industria y hacia fines de los ochentas, al ser demasiado evidente el desplome de nuestra agricultura se incrementan las compras de bienes de consumo principalmente los que forman parte de la alimentación básica tradicional tales como el maíz.

En cuanto a la dirección del comercio exterior mexicano no hay cambios desde fines del siglo XIX: el mercado norteamericano acapara más del 60% de nuestras importaciones y exportaciones totales. En diez años el comercio bilateral México-EUA creció cerca de 300%. Respecto al desempeño comercial bajo el TLC, México se ha convertido en el tercer socio comercial de Estados Unidos, sólo por debajo de Canadá y Japón.

Desde mediados de los ochentas, México llevó a cabo una importante liberalización unilateral para eliminar el sesgo antiexportador característico de una economía cerrada y aislada de la competencia externa, esta apertura se presentó junto con procesos de desregulación y privatización.

El nuevo modelo económico tendiente a la incorporación de nuestra economía a los mercados internacionales tuvo como primer paso el ingreso de México en 1986 al

⁸⁴ Ortiz Wadgyr, Arturo. Los sexenios neoliberales. Política Económica de México 1982-1994, pág. 53

Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) y posteriormente el ingreso al Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLC).

En poco más de una década, nuestro país se incorporó a los máximos organismos multilaterales tanto mercantiles, de inversión y promoción al desarrollo; negoció además acuerdos comerciales con varios países de América Latina. Actualmente, no sólo es miembro activo de la Organización Mundial de Comercio (OMC, antes GATT), de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) sino que tiene en vigor acuerdos mercantiles bilaterales, subregionales, regionales y multilaterales.

Estos son los convenios:

- El Acuerdo de Complementación Económica con Chile (ACE) fue el primero negociado por nuestro país y entró en vigor en 1992
- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que entró en vigor en 1994
- Tratados de Libre Comercio con Bolivia y Nicaragua; Costa Rica, Colombia y Venezuela (Grupo de los 3) que entraron en vigor en enero de 1995
- Inicia negociaciones en 1997 con otros países centro y sudamericanos en el marco del Mercado Común del Sur (Mercosur) y en 1998 inicia el proceso respectivo con la Unión Europea.⁸⁵

Después de 3 sexenios de reformas económicas y 5 años de entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) los cambios experimentados por la economía mexicana durante este periodo muestran una transformación profunda, sobre todo en el comercio exterior.

De 1985 (coincidiendo con la apertura comercial) a 1998 el comercio exterior mexicano registró una tasa de crecimiento media anual (TCMA) de 10.2 %. Esto es sobresaliente, pues el comercio mundial creció en el mismo periodo a una TCMA de poco más de 5.2%.⁸⁶ La expansión de nuestro comercio se ha manifestado en las dos vías: tanto en las exportaciones, que han crecido en virtud de las ventas de manufacturas; como en las importaciones, debido por un lado a la apertura comercial y los requerimientos de insumos importados para complementar la producción exportable.

⁸⁵ González Pérez, Lourdes. "Explosiva incursión de México al sistema multilateral de Comercio" en El Financiero, 5 de enero de 1998 pág. 14

⁸⁶ Mendiola, Gerardo. "Exportadoras, importadoras y TLC. Informe especial" en Rev. Expansión, Septiembre de 1997, pág. 157

Existe una gran contradicción entre la expansión del comercio exterior y el grado de desarrollo económico de nuestro país: mientras la economía nacional ha estado estancada, con crecimientos modestos o en franca recesión como en 1995, (apenas a una TCMA de 2%) y el ingreso per cápita de los mexicanos no ha crecido en los últimos 15 años; más aún, se ha hecho más desigual la distribución del ingreso nacional, México logró colocarse como el 10º. país exportador en el mundo y actualmente el comercio exterior representa más de la mitad del Producto Interno Bruto (PIB) cuando apenas hace 10 años significaba tan sólo el 25%.⁸⁷

Esto quiere decir que el comercio exterior se ha convertido en un sector de enclave sin expandir significativamente las cadenas productivas en el país, pero integrándose cada vez más con la industria estadounidense.

Del mismo modo, el crecimiento de las exportaciones también debe ser visto como respuesta al pobre desempeño del mercado interno.

Sabemos que las exportaciones son factor de recuperación y crecimiento económicos; (en 1995 la economía mexicana, sin divisas y endeudada, dejó de importar bruscamente y se convirtió en superavitaria a causa de la devaluación del 100% del peso mexicano que abarató las exportaciones mexicanas); sin embargo, tal parece que en el caso de nuestro país el "crecimiento económico" basado en la expansión del comercio exterior no equivale a "desarrollo económico" que permita un mejor nivel de vida para los mexicanos porque las exportaciones están concentradas en un sector muy limitado con una escasa vinculación con la mayor parte de la economía nacional y las fuertes importaciones no necesariamente han sido un factor de crecimiento pues una parte de ellas han sido la causa de grandes pérdidas de fuentes productivas.

⁸⁷ Vázquez tercero, Héctor, "México, décimo país exportador del mundo" en El financiero, México, 21 de enero de 1998, pág. 58

Veracruz

*Yo nací, con la luna de plata,
Y nací, con alma de pirata,
He nacido rumbero y jarocho,
Trovador de veras, y me fui, lejos de Veracruz...*

*Veracruz, rinconcito donde hacen su nido las olas del mar...
Veracruz, pedacito de Patria que sabe sufrir y cantar,
Veracruz, son tus noches diluvio de estrellas, palmera y
mujer...
Veracruz, vibra en mi ser,
Algún día hasta tus playas lejanas tendré que volver...*

Agustín Lara

CAPÍTULO 2

EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

2.1 Concepto y clasificación de puertos

Tradicionalmente los puertos se definen como lugares de la costa dispuestos por el hombre o la naturaleza para dar abrigo a los barcos. Se consideran lugar de tráfico entre navegación marítima y transporte continental. La ley de puertos nos da una definición más completa:

“Lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario, y en su caso por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos que enlaza”¹

Existen múltiples criterios para clasificar a los puertos, y algunos de ellos son:

- a) Según sus elementos constitutivos: puertos naturales y puertos artificiales
- b) Según el influjo de las corrientes marítimas y las mareas: puertos abiertos y puertos cerrados (Uso de esclusas)
- c) De acuerdo a su ubicación en las costas y ríos: puertos marítimos, puertos fluviales, puertos anteriores, puertos fluvio-marítimos.
- d) Por el tipo de administración que tengan: puertos privados, puertos públicos, puertos ferroviarios, puertos de Estado, puertos municipales, puertos aduaneros y puertos autónomos.

Para los efectos del trabajo que nos ocupa, nos interesan particularmente las siguientes clasificaciones:

Por el tipo de navegación existen dos grandes clases de puertos:

- a) De altura, para embarcaciones, personas y bienes en travesía entre puntos o puertos nacionales e internacionales (este tipo de navegación es llamada también transoceánica). Por lo regular vinculados con el comercio exterior.

¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Ley de puertos", Diario Oficial de la Federación, 19 de julio de 1993, México, pág. 37

- b) De cabotaje, para embarcaciones que operen en los litorales nacionales; se le conoce también como navegación de costeo y se encuentran más ligados con el tráfico interno y regional.

Por su función económica y sus instalaciones y servicios tenemos:

- a) Puertos comerciales, dedicados fundamentalmente al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros. En este mismo rubro podemos mencionar categorías de puertos especializados: puertos petroleros, puertos graneleros, puertos mineraleros, etc.
- b) Puertos industriales, donde la actividad preponderante es el manejo de productos relacionados con las industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
- c) Puertos pesqueros, utilizados por embarcaciones vinculadas con la captura y transformación para la industria pesquera.
- d) Puertos turísticos, atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinas.*
- e) Puertos multipropósitos, cuando en un mismo puerto coinciden varias actividades y servicios.

La función y utilidad de los puertos en la vida económica de un país no se limita a servir al comercio, la industria y al turismo; existen otros factores que contribuyen a aumentar su importancia y valor:

- 1) Los puertos generan y favorecen actividades comerciales, industriales y turísticas; contribuyendo así al desarrollo económico de su zona de influencia.
- 2) Los puertos crean nuevas actividades económicas generando empleos.
- 3) Son centros de atracción de divisas por la utilización de sus instalaciones y servicios.
- 4) Contribuyen a la integración del país al comunicar distintas regiones.
- 5) Son un medio de independencia económica y política al no tener que depender de puertos extranjeros.
- 6) Facilitan la diversificación de las relaciones comerciales con otros países.
- 7) Los puertos son esenciales para conectar a un país con los mercados internacionales y participar en el proceso mundial de globalización
- 8) No hay que olvidar que los puertos y las zonas costeras son zonas estratégicas de seguridad nacional como bastiones de defensa de la soberanía e independencia económica y por lo tanto política de un cualquier país.

* Instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones menores de recreo o deportivas.

2.2 El sistema portuario mexicano

México ocupa el tercer lugar del mundo en cuanto a longitud de litorales gracias a que cuenta con un total de 11,500 km de costas repartidas entre el Océano Pacífico, el Golfo de México y el Mar Caribe; nuestro país goza de una ubicación geográfica privilegiada que le permite ser un vínculo natural entre América del Norte; Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico. Más del 80% del comercio exterior total de México (con excepción de E.U.A. y Canadá) y aproximadamente 30% de la carga total movilizada por todos los medios de transporte en su conjunto se maneja a través de los puertos.

Para aprovechar los riquísimos recursos naturales de su mar territorial y atender a las necesidades de su comercio exterior, en los litorales mexicanos existen no menos de 258 instalaciones portuarias de mayor o menor importancia y magnitud; 87 son puertos con infraestructura de atraque que combinan de forma total o parcial diversas actividades comerciales, pesqueras o turísticas; 76 de ellos son puertos marítimos y 9 son puertos fluviales; 41 están situados en el Pacífico y 46 en el Golfo y el Caribe.

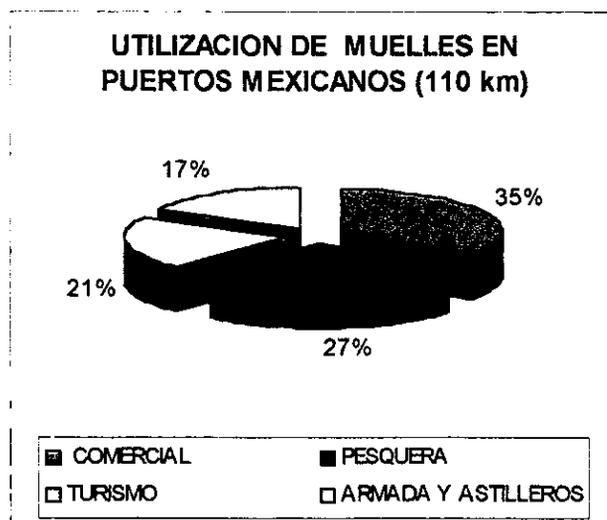
Gráfica 2.1 MAPA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS



Fuente: SCT. Panorama portuario. Dirección electrónica: <http://www.infoport/.com.mx>

La red portuaria mexicana tiene una longitud total de muelles de más de 110 km.; el 35% de esa longitud se destina al movimiento comercial; 27% a la actividad pesquera; 21% al turismo y el restante 17% al uso de la armada y astilleros. (Ver gráfica 2.2 Uso de muelles)

GRAFICA 2.2



Fuente: "Los puertos mexicanos inversión hacia el futuro" Coordinación de Puertos y Marina Mercante/SCT

En México la actividad portuaria está altamente concentrada: de los 87 puertos de importancia, 33 son los encargados de atender al comercio exterior y a los principales centros de producción y consumo del país, el resto son principalmente puertos de cabotaje o pesqueros, instalaciones petroleras o mineraleras y marinas turísticas. **Vid Infra Anexo I págs. 145 a la 149 cuadro 2.1 Relación de puertos mexicanos.**

Más aún, de esos 33 puertos de importancia comercial tenemos que sobresalen 4 puertos de influencia nacional (Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, Veracruz y el complejo portuario Tampico-Altamira en el Golfo) que manejan en conjunto el 69% de la carga general transportada por todos los puertos comerciales; el resto tienen una cobertura más bien regional.²

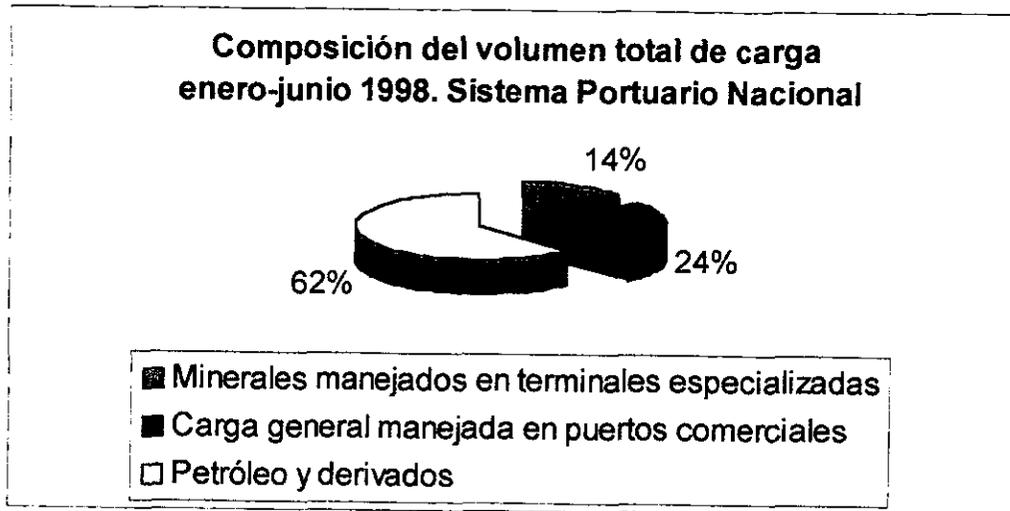
Esto se debe a que los mencionados 4 puertos se encuentran ubicados cerca de las principales centros de población y actividad económica del país: Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey. Otro factor que realza la importancia de estos puertos es el enlace entre ellos y el interior de país por importantes vías carreteras y ferroviarias.

Hasta el primer semestre de 1998 se movilizaron en el sistema portuario nacional 118 millones, 620 mil toneladas de carga, de las cuales 74 millones, 282 mil (62%) comprendieron a petróleo y derivados operados por PEMEX en 18 instalaciones

² Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Los puertos mexicanos, inversión para el futuro. Proceso de reestructuración y privatización, pág. 4

especializadas. Los graneles minerales (sal, yeso, cemento, caliza, roca fosfórica) alcanzaron 26 millones, 803 mil toneladas que representan el 22.6% del total. De esa cantidad, 16 millones, 384 mil toneladas se manejaron en terminales privadas especializadas* fuera de los puertos comerciales. (ver gráfica 2.3 **Volúmen total de carga**)

GRAFICA 2.3



Fuente: "Los puertos mexicanos inversión hacia el futuro" Coordinación de Puertos y Marina Mercante/SCT

En los puertos comerciales el movimiento fue de 27 millones, 953 mil toneladas; es decir, 23.6 % del total, con un incremento del 18% respecto al mismo período del año 1997.³

De estos 27.95 millones de toneladas, 79.7 % correspondió a tráfico de altura y el resto a cabotaje, lo que nos muestra lo desaprovechado que está el cabotaje en el comercio interno de México.

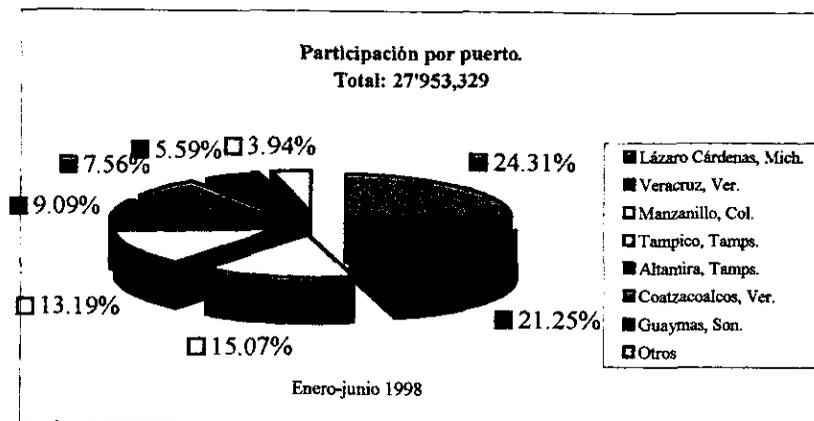
En el primer semestre de 1998 la distribución de carga entre los principales puertos fue la siguiente: (Ver gráfica 2.4 **participación en el mov. de carga distribución por puerto**)

* Las terminales especializadas en granel mineral son: Isla de Cedros en Baja California; Guerrero Negro, San Juan de la Costa, Isla San Marcos y Punta Santa María en Baja California Sur, todos ellos ubicados en las costas del Pacífico. También tenemos a Pajaritos en Veracruz y Punta Venado en Quintana Roo en el Golfo y el Caribe.

³ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/SCT, Informe estadístico. Movimiento de carga, buque y pasajeros. Enero-junio 1998, México, pág. 4

GRAFICA 2.4

Carga general manejada en puertos comerciales



Fuente: " Los puertos mexicanos en cifras 1991-1998" Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/ SCT

Respecto al tipo de carga manejada por los puertos comerciales tenemos que en su mayoría correspondió a carga general suelta; graneles minerales, agrícolas y fluidos; mientras que la carga contenerizada * representó sólo el 12% del total; es decir, 3 millones, 537 mil toneladas equivalentes a 486 mil TEUs ** Vid Infra anexo I pag. 150 Cuadro 2.2 Movimiento nacional en puertos comerciales por tipo de carga

Considerando que los sistemas estructurales y operativos del transporte internacional tienden a generalizar el uso del contenedor desde hace más de 20 años, la cifra anterior es realmente baja para un país que como México es uno de los principales exportadores del mundo; aunque debemos reconocer que el mencionado sistema ha tenido un desarrollo lento pero continuo y tanto exportadores como autoridades han demostrado mucho interés en mejorar y aumentar su utilización.

De acuerdo con el *Informe Estadístico de Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*, en lo referente al transporte de pasajeros por vía marítima, de enero a junio de 1998 se tiene registrada la cantidad de 1 millón, 322 mil 356 personas; cifra superior

* Se le llama carga contenerizada a aquella manejada a través de un contenedor, que en términos generales es una caja cerrada de estructura metálica y dimensiones estándar (8x8x20 y 8x8x40 pies) equipada con dispositivos tales como ganchos, anillos, soportes, ruedas, etc. para facilitar su manipulación, estiba y transporte por medios mecánicos y automatizados a bordo de distintos medios de transporte. Los contenedores están clasificados en varios tamaños, pero los más usuales son los de 20 y 40 pies.

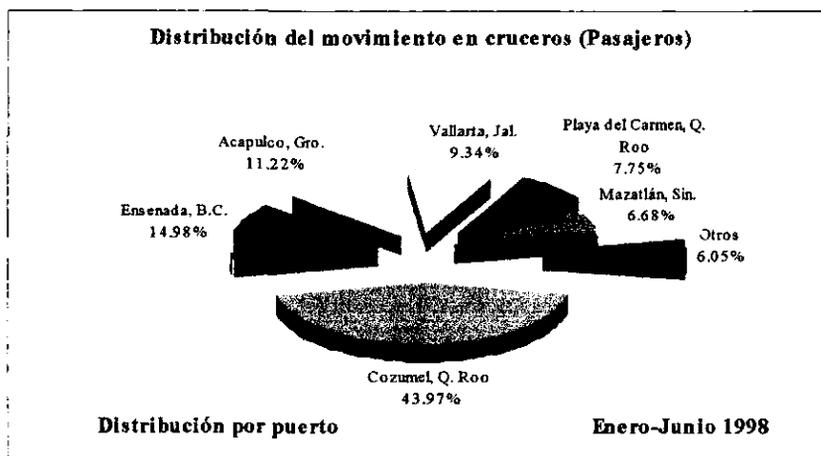
** TEUs (twenty equivalent units) siglas en inglés para designar unidades de carga contenerizada equivalentes a 20 pies.

en 8.3 % al correspondiente periodo del año anterior. (El movimiento de pasajeros se refiere exclusivamente al número de personas que visitan los puertos en cruceros de línea.)

De acuerdo con la conformación del mercado mundial náutico-turístico, actualmente México sólo atrae el 2 % del total,⁴ pero según información oficial, a mediados de la década de 1990 se consideraba que con respecto a la industria de cruceros turísticos, la participación de los puertos mexicanos como destinos en tránsito en este mercado era del 15%, con lo cual nuestro país ocupaba el segundo lugar mundial por el número de pasajeros recibidos, sólo superado por los destinos del Caribe en su conjunto.⁵ A este respecto, no podemos dejar de considerar que algunos barcos cruceros sólo permanecen unas cuantas horas en los puertos mexicanos.

(ver gráfica 2.5 Distribución por puerto del movimiento de pasajeros en cruceros)

GRAFICA 2.5



Fuente: Informe estadístico. Movimiento de carga, buque y pasajeros. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/SCT

Como ya hemos visto, México cuenta con un vasto sistema portuario y las cifras anteriores hablan por sí mismas de su importancia para el comercio exterior, la industria petrolera, la producción de sal y otros minerales, las actividades pesqueras, el turismo internacional de cruceros y el turismo de playa; es decir, para el desarrollo económico de nuestro país.

⁴ Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) "El muelle de cruceros de Cabo San Lucas, obra portentosa que pondrá a México en la ruta del turismo náutico, el más dinámico en el orbe, con respeto del entorno ecológico." En *Revista El Huevo*, México, febrero 2000, pág. 41

⁵ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los puertos mexicanos, inversión para el futuro...* pág. 5

En los últimos años, el sector marítimo portuario -al igual que los demás medios de comunicaciones y transportes- ha pasado por profundos cambios estructurales, operacionales y normativos que obedecen a la necesidad de modernización y desarrollo de los mismos para que sirvan de apoyo a nuestra economía. Se espera de ellos que puedan responder a las exigencias de competitividad, especialización, oportunidad y eficiencia planteadas por la globalización de las economías. Este punto será tratado más detalladamente al referirnos a la nueva ley de puertos.

2.2.1 Veracruz

Infraestructura

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (m2)	
Altura	3,347	Cobertizos	3,525
Cabotaje	548	Bodegas	76,649
Pesca	173	Patios	391,237
Turismo	474		
PEMEX	180		
Armada	1,016		
Astilleros	1,405		
Otros	861		
Total	8,004	Total	471,411

Veracruz, Ver., ubicado al centro de la costa este en el Golfo de México, es el más importante de la red portuaria nacional, además de ser un puerto comercial de altura de alto rendimiento, goza de un reconocido potencial turístico gracias a los atractivos de la ciudad del mismo nombre y sus alrededores.

Su cercanía con la zona industrial del centro del país y el área metropolitana del Distrito Federal, así como con una de las más ricas zonas agrícolas permite la comercialización de diversos productos primarios e industriales. Cuenta con un campo de actividad que se extiende a la región central mexicana, la cuenca del Caribe y las costas atlánticas de América, Europa y África. Esta terminal cuenta con un movimiento de carga anual cercano a los 10 millones de toneladas, manteniéndose a la cabeza - junto a Manzanillo- en carga general.

Veracruz tiene un calado* de 11 metros y una longitud de atraque de 8,004 metros. Actualmente existe un proyecto para el crecimiento del puerto al ganar terrenos al mar. Tiene terminales especializadas para el manejo de contenedores y graneles agrícolas, cemento y fluidos; así como 11 posiciones de atraque para el manejo de carga general, sumando un total de 19 posiciones. Veracruz, al igual que la mayoría de los principales puertos comerciales de México está comunicado con el interior a través de la red aeroportuaria y terrestre.

El Ferrocarril del Noreste recientemente adquirido por una importante compañía naviera mexicana, enlaza a Veracruz con los puertos Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico y corre hasta Nuevo Laredo y Matamoros pasando por Querétaro, Aguascalientes, Tampico y Monterrey.

Este puerto se une con la Ciudad de México mediante una carretera de 4 carriles y es punto de partida o llegada de otros dos de los diez principales ejes troncales del sistema nacional de carreteras: el que va de Veracruz a Acapulco pasando por Puebla y Cuernavaca y el que va a Monterrey y pasa por Tampico. Por vía aérea esta comunicado gracias a su aeropuerto internacional que se encuentra a 24 km del puerto.

Hasta 1991, Veracruz era uno de los puertos más costosos e ineficaces del mundo. La operación de muelles comerciales había sido concesionada a una empresa privada llamada "Sociedad de Servicios Portuarios de Veracruz", fundada en 1973, que había sido operada básicamente por cuatro sindicatos: el de Maniobristas, Carretilleros y Cargadores; el de Amarradores de Buques; la Unión de Estibadores y Jornaleros y la Unión de Checadores.

El sistema de trabajo obsoleto y los abusos cometidos ahí por líderes sindicales corruptos congestionaron al puerto y ocasionaron que ciertas líneas empezaran a desviar sus buques a puertos cercanos tales como Tuxpan, paralizándose entonces el puerto. Ante tal situación, el puerto fue requisado el 31 de mayo de 1991 por el entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari. La operación portuaria, las instalaciones y equipos fueron retirados del control de los sindicatos y concedida a tres compañías fundadas por los usuarios del puerto, compañías navieras, agentes marítimos y aduanales, etc. Las compañías compitieron unas con otras modernizando el sistema de trabajo y reduciendo la planta laboral, revitalizando al puerto con alta productividad y bajo costo.⁶

En base al éxito de la reforma portuaria de Veracruz fue contemplada la nueva estrategia de desarrollo de los puertos, contenida en la Nueva Ley de Puertos.

* En los puertos, el calado se refiere a la profundidad de sus muelles y fondeaderos. En los barcos, es la capacidad de sumersión o hundimiento del buque según la carga y se mide de la línea de flotación a la quilla.

⁶ SCT/Agencia de cooperación internacional del Japón (JICA), La organización portuaria Tomo VIII, pp. 238-239.

Dada su importancia, Veracruz es uno de los puertos en los que más se contemplan inversiones para su desarrollo y modernización: de un total de 720.7 mdp para 1998, la inversión privada fue del 55% (456 mdp) con una participación estatal del restante 45% (264.7 mdp).

Desde que se constituyó como **Administración Portuaria Integral (API)** (De las API's hablaremos en el siguiente subcapítulo) hasta la fecha, Veracruz experimenta un repunte en cuanto al movimiento de carga y conexiones mundiales: entre 1994 y 1997 el número de rutas creció 80%; el de líneas navieras que tocan el puerto 57%; los arribos se incrementaron 70% y en cuanto al servicio a países 73%.

La carga en 1997 aumentó en 70% con una tasa media de crecimiento anual de 14% y en cuanto al número de contenedores creció en un 88% al llegar a los 364,400; siempre con respecto a 1997. Por tipo de tráfico las importaciones han sobresalido con un 74%; le siguen las exportaciones con 23% y el cabotaje con 3%. Por tipo de productos destaca el granel agrícola con 36.2%; la carga contenerizada con 26.6%; granel mineral 12.6% y los fluidos con 8.2%.⁷

2.2.2 Tampico-Altamira

Infraestructura del puerto de Tampico

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		ÁREAS DE ALMACENAMIENTO (m2)	
Altura	2,129	Cobertizos	5,155
Cabotaje	785	Bodegas	36,432
Pesca	777	Patios	90,118
Turismo	448		
Armada	103		
PEMEX	626		
Astilleros	1,166		
Otros	3,169		
Total	9,203	Total	131,705

Ubicado en los márgenes del río Pánuco, Tampico, Tamps. es el puerto fluvial más importante de México y el segundo en importancia en el Golfo y a nivel nacional.

⁷ Hernández, Jaime. "A infraestructura, 70% del gasto de TNG" en *El financiero*, México, 18 de febrero de 1998, pág. 21

Por su cercanía con el puerto de Altamira, Tamps. (42 kms) se considera a ambos puertos como una unidad o complejo portuario que logran una significativa complementariedad entre sí y gran especialización en el manejo de diversos tipos de carga. Tampico y Altamira cuentan con enlaces carreteros y ferroviarios que los comunican con los principales centros productivos del país; en especial con Monterrey y la zona metropolitana de la Ciudad de México, así como con los demás puertos del Golfo y a través del servicio especializado de trenes unitarios, se unen con el puerto de Manzanillo en el Pacífico.

Tampico destaca por los volúmenes operados de graneles agrícolas y minerales y cuenta con importante equipo especializado en el manejo de contenedores. Sirve a las regiones geoeconómicas noreste y centro del país y se relaciona principalmente con los Estados de Coahuila, Hidalgo, México, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí y el Distrito Federal. Tiene 23 posiciones de atraque, y un calado de 9.2 metros. Brinda los servicios de muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, renta de equipo, amarre de cabos, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicios de comunicación, báscula, fumigación, reparaciones y una zona de astilleros. Por su ubicación, Tampico-Altamira se puede comunicar con el Sureste de Canadá, la costa este de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, Europa y África.

Infraestructura del puerto de Altamira

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (m2)	
Altura	1,511	Bodegas	4,480
		Patios	342,000
		Cobertizos	900
Total	1,511	Total	347,380

Altamira, Tamps. es el puerto de altura más cercano a la frontera con los E.U.A. (474 km.); su proximidad con importantes centros industriales de Monterrey, Saltillo y la Ciudad de México (está a sólo 20 km. del aeropuerto internacional de Tampico y a 520 km. del D.F.), así como con las zonas agrícolas del noreste y centro del país, explica tanto su elevado valor estratégico como su dinámico crecimiento en los pocos años que tiene operando (se inauguró en 1980).

Altamira es un puerto altamente especializado en el manejo de contenedores y fluidos. Asimismo, destaca en la exportación de automóviles con destino a los Estados Unidos; tiene una capacidad de recepción de 12 metros de calado y 7 posiciones de atraque. Tiene acceso a la red nacional de carreteras y FFCC. Al contrario de Tampico que ha visto limitado su crecimiento por haber quedado atrapado en la ciudad del mismo nombre, Altamira tiene un enorme potencial de desarrollo para la industria y para el comercio exterior gracias a su gran reserva territorial; no sólo del puerto sino de sus alrededores.

A 18 años de su habilitación, el puerto industrial de Altamira con una superficie de 11 mil 260 hectáreas, tiene ocupado apenas el 17.5% de sus terrenos disponibles. Se caracteriza por una gran participación de contenedores en el movimiento de carga total. Sin embargo, las deficiencias en accesos carreteros y suministro de energía eléctrica, agua potable, así como la carencia de drenaje apropiado, limitan su potencial de desarrollo, a pesar de contar con equipo de calidad y capacidad para manejar más carga de la que opera actualmente.

Cuando menos en el asunto de la energía eléctrica las cosas van a mejorar pues el proyecto ENERTEK contempla la instalación de una planta privada generadora de electricidad la cual entró en operación en octubre de 1998. Además, continua el crecimiento del corredor industrial y del puerto con la expectativa de que sigan llegando más plantas petroquímicas y maquiladoras. Se proyecta que las instalaciones portuarias manejen 6 millones de toneladas de carga para el año 2000.

En el parque industrial existen ya 18 empresas dedicadas a la química y la petroquímica y mediante el puerto se registra el 25% de la exportación total de estos productos. En Altamira y el sur de Tamaulipas se instalan también maquiladoras, sobre todo del tipo textil. Esta zona recibe inversiones anuales cercanas a mil millones de dólares en nueva infraestructura industrial. El atractivo principal de Altamira para la inversión extranjera es su ubicación como puerto para la importación y exportación de materias primas primarias e intermedias cerca del mercado más grande del mundo que es la costa este de Estados Unidos. Su otro atractivo es la mano de obra barata.

La actual administración del puerto trabaja en el mejoramiento de algunas arterias viales, ampliaciones de canales y de una dársena; así como la promoción de terrenos aledaños aptos para la instalación de industria pesada y del ramo petroquímico. La empresa BASF Mexicana tiene proyectos de inversión por más de 400 mdd adicionales a los 300 millones que ya ha invertido en la construcción de dos plantas industriales y una terminal marítima para recibir copolímeros.⁸

⁸ Cruz, Osiel. "Será Altamira gran productor petroquímico: BASF" en El Universal, México, 22 de junio de 1998 pág. 11

Buscando complementar la infraestructura actual del recinto fiscal autorizado, se han invertido 96 mdp en el lapso 1997-1998 y se espera invertir otros 240 mdp entre 1999 y 2001.

2.2.3 Lázaro Cárdenas

Infraestructura

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M2)	
Altura	2,484	Bodegas	33,974
Cabotaje	150	Patios	286,400
Pesca	70		
PEMEX	110		
Armada	779		
Otros	130		
Total	3,723	Total	320,374

Lázaro Cárdenas, Mich. se ubica en la desembocadura del río Balsas; es el tercero en importancia a nivel nacional y el primero en la costa del Pacífico. Es un importante centro industrial donde se localizan plantas siderúrgicas, de fertilizantes y petroquímicas. Este puerto da servicio al centro del país y a la zona metropolitana de la Ciudad de México; zonas con las que está enlazado vía carretera y ferrocarril. Su radio de acción abarca también la costa este de Estados Unidos, Canadá, el Istmo Centroamericano y América del Sur, así como el sureste asiático.

Lázaro Cárdenas cuenta con una zona de desarrollo portuario de casi 760 hectáreas, lo cual representa una gran oportunidad para que el puerto tenga instalaciones, previsiblemente de terminales especializadas que ofrezcan los servicios demandados por el comercio exterior y la industria pesada. Este puerto, junto con Manzanillo, es el mejor equipado del país; cuenta con infraestructura y equipamiento para un eficiente manejo de petróleo, derivados y productos químicos. Asimismo, dispone de instalaciones especializadas de alta capacidad para el manejo de contenedores, incluso refrigerados y de graneles agrícolas.

Este puerto tiene 13.2 metros de calado y 12 posiciones de atraque; una terminal de contenedores de uso público con una capacidad de 218 mil contenedores al año y una capacidad instalada de recepción de 11.4 millones de toneladas; la cual desafortunadamente se encuentra en su mayoría subutilizada, con excepción de las instalaciones de carga general suelta que ya están saturadas. Por estas razones una de las prioridades de la estrategia de desarrollo del puerto es la necesidad de intensificar

su promoción para atraer industrias y líneas navieras para dar pleno uso a la infraestructura disponible. Pero ello también requiere de mejoras en servicios y conexiones terrestres, particularmente carreteros.

A pesar de estos inconvenientes, Lázaro Cárdenas ha presentado uno de los crecimientos más dinámicos de la red portuaria nacional en los últimos años; además de gran potencial de desarrollo a futuro que le otorgan sus amplias reservas territoriales e infraestructura.

2.2.4 Manzanillo

Infraestructura

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M2)	
Altura	2,111	Bodegas	19,765
Cabotaje	216	Cobertizos	455
Pesca	675	Patios	102,777
Turismo	190		
PEMEX	516		
Armada	876		
Otros	18		
Total	4,602	Total	122,997

Manzanillo, Col. es un puerto de alta eficiencia de vocación eminentemente comercial, dotado de moderna infraestructura y especializado en el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales. Enlaza el intercambio de la región centro-occidental del México (Jalisco, la zona del bajo, el Estado de México y el Distrito Federal) y la cuenca del Pacífico (costas occidentales de Estados Unidos y Canadá; Japón, Corea, Singapur, China (más concretamente con Hong Kong), Australia y Nueva Zelanda). Además, tiene un gran potencial turístico y para la industria de cruceros.

Los volúmenes de carga manejados en sus instalaciones convierten al puerto en el segundo en importancia en la costa del Pacífico y el cuarto a nivel nacional. Este puerto ha tenido uno de los crecimientos más dinámicos de los últimos diez años; tanto en infraestructura como en operación; aún así registra un bajo nivel de utilización en su capacidad actual estimada en 29 millones de toneladas al año.

Tiene un calado de 12.5 metros, 9 posiciones de atraque, un movimiento de carga de 7.65 millones de toneladas y una reserva portuaria de poco menos de 9 hectáreas que se espera incrementar en 231 adicionales, lo cual otorga al puerto múltiples oportunidades de desarrollo y a la iniciativa privada otras tantas de inversión.

Este puerto es una de las terminales más desperdiciadas en el manejo de carga dado que más del 50% de las importaciones mexicanas procedentes de Asia prefieren entrar por Long Beach (en la costa sur de California, E.U.A.) el cual cuenta con una mayor infraestructura para la carga y descarga de contenedores y su posterior envío hacia las distintas ciudades de México por transporte terrestre.

No obstante, del otro 50% de las mercancías que se introducen al país, Manzanillo recibe 70% de la carga de origen asiático y el 30% restante entra por el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán; lo que convierte al primero en el punto más importante de captación de carga proveniente de Asia. En los últimos años 70% de la carga de importación recibida por Manzanillo proviene de Japón., sobre todo de los puertos de Kohiung, Kobe y Yokohama.

Esta terminal también cuenta con una nueva terminal de contenedores apta para desarrollar el mercado de transferencia de cargas provenientes o destinadas a Centro y Sudamérica, en especial hacia Chile. Actualmente el puerto maneja casi el 100% de la carga contenerizada que se mueve en el litoral del Pacífico mexicano.

Manzanillo tiene una ubicación estratégica que le asegura su carácter de puerto granelero para abastecer de materia prima en carga de altura a las industrias aceitera, harinera y de alimentos balanceados de la zona de Guadalajara, y en cabotaje, a la siderúrgica de Lázaro Cárdenas.

Entre sus puntos en contra podemos citar que tiene un ineficiente enlace ferroviario; necesita optimizar la terminal de contenedores mejorando su capacidad de respuesta para servicios logísticos* hacia el interior del país y su funcionamiento como centro de transferencia de carga intermodal, es decir, manejada a través de diferentes medios de transporte (patio ferroviario; área de estacionamiento y almacenamiento, conexión intermodal, etc.).

Como consecuencia del crecimiento de la terminal de contenedores y en enlace terrestre, existe la necesidad de expansión del puerto a corto plazo. Dadas las bellezas naturales de la zona, urge dar mayor apoyo a las actividades turísticas y recreativas.

El puerto de Manzanillo se privatizó en febrero de 1994 y desde entonces puso en marcha un ambicioso plan de modernización que logró que la carga de contenedores aumentara cinco veces desde la concesión. Este crecimiento alienta los planes de la Operadora Portuaria de Manzanillo (empresa filial de la naviera

* Servicios logísticos: conjunto de actividades que implica el manejo de mercancías en trayecto, transbordo, almacenaje y entrega.

Transportación Marítima Mexicana) que tiene en carpeta un proyecto para duplicar el tamaño de sus muelles a un costo de 38 millones de dólares. Este proyecto apunta a competir directamente con el puerto estadounidense de Long Beach.⁹

2.2.5 Otros puertos de importancia

Como ya hemos dicho, los cuatro puertos anteriores son los más importantes a nivel internacional para el comercio exterior y la industria, pero eso no resta importancia a otros puertos comerciales que actualmente gozan de un alto grado de dinamismo y desarrollo en los que se están haciendo grandes inversiones para modernizarlos y dotarlos de la infraestructura adecuada para el manejo de contenedores o de carga especializada. Además de tener un gran futuro como corredores industriales.

Ejemplo de esto son los puertos de Topolobampo y Pichilingue, los más jóvenes de todo el sistema (fueron habilitados en 1991). Tenemos también que otros puertos destacan por su importancia regional, están contemplados para funcionar como puertos alimentadores de carga eficientemente conectados con los principales mediante rutas interiores; lo que proporcionara una red de interconexiones y favorecerá la navegación de cabotaje; por ejemplo entre Manzanillo, Mazatlán y Guaymas o Lázaro Cárdenas y Salina Cruz; lo cual no elimina la posibilidad de que esos puertos manejen contenedores en tráfico directo.

Otros puertos tienen una gran importancia por sus actividades pesqueras o turísticas que combinan también con el comercio. Y no hay que olvidar el caso de Tuxpan, que en vista de una próxima saturación del puerto de Veracruz está siendo considerado para funcionar como puerto alterno.

Analizaremos brevemente algunos puertos por su importancia desde el punto de vista económico.

2.2.5.1 Puertos en el Pacífico

Ensenada, B.C., se ubica a solo 130 km. de la línea fronteriza con Estados Unidos y a ocho horas de navegación de los puertos californianos de Los Angeles y Long Beach. Este puerto tiene un gran potencial para el comercio con la costa este de Estados Unidos y Canadá, así como con los países del sureste asiático. Este puerto ofrece muchas ventajas para el desarrollo de la industria pesquera y turística; sin descartar el movimiento de carga contenerizada. Las vías terrestres lo comunican con Baja California Norte, Baja California Sur y Sonora, asimismo, tiene corredor fiscal

⁹ "Un caso ejemplar: el puerto de Manzanillo" en Revista Vector de la Ingeniería Civil, México, abril 1998, pag. 35

carretero hasta la frontera con E.U.A. Tiene 3,176 metros de muelles y 74,019 metros cuadrados de áreas de almacenamiento.

Pichilingue, es un puerto comercial que se localiza a 18 km. al norte de la ciudad y puerto de La Paz, B.C.S. Cuenta con 24 hectáreas de terreno destinado a la instalación de industrias; una terminal semi-especializada de contenedores; 1,065 metros de muelle con 10 metros de profundidad; 44,430 M2 de almacenamiento cubierto y patios de contenedores. La zona de influencia de Pichilingue a nivel nacional se extiende principalmente a Sonora y Sinaloa entre otros estados; y a nivel internacional existe intercambio comercial y turístico a través de la costa Oeste de Estados Unidos, Canadá y la cuenca del Pacífico.

Guaymas, Son. es un puerto que cuenta con una terminal especializada para el manejo de graneles agrícolas y minerales. El puerto de Guaymas se enlaza a una amplia red carretera y ferroviaria que lo une con el sur del estado; así como con la frontera norte y el resto de la república. Además de servicios terrestres directos al oeste de los E.U.A., la zona de influencia corresponde a la región geoeconómica del noroeste del país y se relaciona principalmente con Sonora, Baja California Norte y Sur; también se enfoca a los países integrantes de la Cuenca del Pacífico.

Topolobampo, Sin., es un puerto comercial e industrial fundamental para el desarrollo de los crecientes parques industriales de la región, así como para actividades agropecuarias, pesqueras, comerciales y turísticas. Cuenta con infraestructura y facilidades para el manejo de contenedores y graneles agrícola y mineral. Topolobampo cuenta con una terminal de FFCC que comprende un tramo de la línea Chihuahua-Pacífico y su enlace a 23 km con la ruta del Pacífico. En cuanto al sistema carretero, tiene acceso a una red que lo vincula con todo el país; la región goza de una vía de 4 carriles que va desde la zona fronteriza en Sonora, hasta Mazatlán, Sin., extendiéndose hasta Nayarit.

Mazatlán, Sin., es uno de los principales puertos para el arribo de cruceros pues cuenta con una terminal especializada para tal fin y una infraestructura y servicios muy desarrollados como puerto turístico y comercial.

Acapulco, Gro. es un puerto comercial y turístico que sirve a las regiones geoeconómicas Pacífico-Sur y Centro-Sur del país, y hacia el exterior tiene un gran potencial en la cuenca del Pacífico. El movimiento de carga que caracteriza al puerto es el tráfico de automóviles; pero también tiene obras de atraque para servicios de cabotaje, pesca, Pemex, Armada, astilleros y actividades deportivas. Acapulco tiene un total de 1,363 metros de muelles y 11,900 metros cuadrados de áreas de almacenamiento que lo hacen muy útil para actividades comerciales, si bien es mundialmente reconocido como una de las bahías más bellas del mundo para el turismo.

Salina Cruz, Oax. cuenta con instalaciones y equipo necesarios así como mano de obra capacitada para el manejo de carga general. Sirve a las regiones Pacífico-Sur y Golfo y se relaciona con los Estados de Chiapas, Oaxaca y Veracruz; se comunica por carretera con las principales ciudades del país y se enlaza con Coatzacoalcos en la costa del Golfo de México a través del ferrocarril transistmico, el cual es de importancia comercial y estratégica vital para nuestro país y que en el futuro deberá ser mejor aquilatada.

Puerto Madero, Chis. es un puerto de carácter comercial y pesquero que sirve a Chiapas y Tabasco. Es un puerto joven que maneja tráfico de altura, en especial productos agrícolas con destino en su mayor parte al occidente de México y la costa oeste de Estados Unidos; eventualmente puede conectar al sureste de nuestro país con la cuenca del Pacífico.

Además cuenta con vías de comunicación como son carreteras y ferrocarril que lo comunican al puerto de Salina Cruz y de ahí con el resto del país. Es importante mencionar el potencial del puerto en materia pesquera y las posibilidades que ofrece para desarrollar una marina turística y para construir un astillero, así como terminales especializadas en el movimiento de granos, fertilizantes y fluidos. Cabe destacar que en Puerto Madero se creó la primera API como parte de la reestructuración y privatización del sistema portuario nacional.

2.2.5.2 Puertos del Golfo

Tuxpan, Ver. es el puerto comercial más cercano a la Ciudad de México. Es un puerto de altura con un modelo de organización basado en la operación de terminales privadas; su gran potencial radica en las posibilidades que tiene para recibir nuevas instalaciones, desarrollar terminales especializadas y establecer parques industriales orientados a la exportación y ofrece también servicios integrados. Cuenta con un alto grado de competitividad, que es resultado de los excelentes niveles de productividad, bajos costos operativos y seguridad en el manejo de las mercancías. A nivel nacional, se relaciona con Hidalgo, México, Puebla, Tlaxcala, Veracruz y el Distrito Federal. A nivel internacional tiene acceso a las costas este de Norteamérica, Centro y Sudamérica; además de Europa y África.

Puerto Progreso, Yuc. es un punto de enlace turístico y una frontera abierta al intercambio comercial con el Golfo de México, el Mar Caribe y el Océano Atlántico. Además de su potencial para el comercio exterior, se relaciona con Campeche, Quintana Roo y Yucatán; y a través de carreteras y ferrocarril con las principales ciudades de su Estado y del sur y centro de México. El aeropuerto se encuentra a 40 km. Las modernas instalaciones de Progreso, al igual que los sectores productivos y comerciales de la región dan garantía y seguridad a la importación y exportación del

mismo modo que a la inversión privada. Cabe mencionar que a sólo 4 km. al poniente de Progreso se encuentra el puerto de abrigo de Yukalpetén, el cual es utilizado por la flota pesquera y las embarcaciones deportivas, las cuales encuentran todos los servicios en cualesquiera de sus tres marinas.

2.3 La nueva ley de puertos

Con la tendencia a la globalización económica y la apertura de los mercados, los sistemas de comunicaciones y los medios de transportes han cobrado mayor relevancia. A partir de la incorporación de México a este nuevo orden mundial se han hecho aún más evidentes nuestras fallas, carencias y rezagos en este renglón. En vista de la necesidad de alcanzar los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por el incremento del comercio mundial, el Gobierno Mexicano, como parte de una estrategia modernizadora, en los dos últimos sexenios ha implementado nuevas políticas de desarrollo y el reemplazo de las bases legales y operativas que habían regido a carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones durante varias décadas.

En el caso particular del tema que nos ocupa, las estrategias básicas del desarrollo del sistema portuario han sido las siguientes:

- a) Redefinición del papel del Estado en la actividad portuaria. Se elimina la exclusividad y monopolio del Estado en la construcción y operación de terminales del mismo modo que en la administración y prestación de servicios, pero reservándose las funciones normativas y de supervisión, así como su responsabilidad como rector de esa actividad.
- b) Privatización. Con la medida anterior se busca permitir y estimular la participación activa de la iniciativa privada en todos los renglones de la actividad portuaria; reconociéndola como elemento clave para desarrollar al sector.
- c) Descentralización de la administración portuaria. Cada puerto o conjunto de pequeños puertos dentro de una misma entidad federativa tendrá autonomía administrativa y financiera.
- d) Coordinación de autoridades que intervienen en los puertos. Esto se logra mediante la simplificación normativa para eliminar regulaciones innecesarias o redundantes.

Todos estos lineamientos están contemplados en la Nueva Ley de Puertos. Las reformas legales para fomentar el desarrollo del transporte marítimo-portuario empezaron a principios de junio de 1991, cuando se promulgó un nuevo reglamento de maniobras en zonas portuarias federales que alentó la creación de empresas de

transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional.

Para abrir paso a la administración portuaria privada, el 28 de septiembre de 1992 apareció publicado en el **Diario Oficial de la Federación (D.O.F.)** el decreto que abroga el diverso por el que se creó Puertos Mexicanos como órgano desconcentrado de la SCT.

“El sistema portuario nacional que administraba Puertos Mexicanos y nueve empresas paraestatales de servicios portuarios en las que participaba el fideicomiso Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (Fondeport) pasarán a formar parte de un programa específico a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para proceder a instrumentar su privatización”¹⁰

El proceso de extinción del organismo Puertos Mexicanos concluyó el 30 de septiembre de 1994 por lo que el programa para promover la participación de la inversión privada en el sistema portuario nacional encomendada a ese organismo desconcentrado, quedó a cargo de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT.

Después, en el documento del TLC firmado por México en diciembre de 1992 se establecieron las bases para la inversión directa estadounidense y canadiense en instalaciones y servicios portuarios como los de muelles, grúas, terminales y estibas. Y para permitir la libre participación del capital extranjero de cualquier país, el 27 de diciembre de 1993 se publicó la Nueva Ley de Inversión Extranjera.

Hasta antes de 1993 el sector privado había participado en las actividades portuarias a través de concesiones que el Gobierno Federal otorgaba para el manejo o procesamiento -generalmente de los propios productos de la empresa concesionaria- en las terminales especializadas dentro del puerto que más les conviniera.

Sin embargo, el proceso de tramitación de las concesiones era muy complicado ya que la regulación en la materia se encontraba dispersa en más de 6,500 disposiciones comprendidas en leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, planes, programas y circulares; por ello y para agilizar el proceso de incorporación del sector privado en las actividades portuarias, el 19 de julio de 1993 se promulgó una **Nueva Ley de Puertos**, la cual, al mismo tiempo que simplifica enormemente los trámites y entidades involucradas, constituye el marco jurídico para:

¹⁰ “Puertos Mexicanos, totalmente abierto al sector privado; SHCP a cargo de su desincorporación” en El Financiero, México, 3 de septiembre de 1992, pág. 10

- a) Descentralizar la administración portuaria mediante concesiones a sociedades mercantiles con autonomía de gestión;
- b) Fomentar la participación activa de inversionistas privados en la construcción de infraestructura, operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios portuarios;
- c) Reestructurar el esquema financiero para permitir la autosuficiencia de los puertos sobre bases competitivas internacionales.

Al estimular las inversiones privadas se espera aumentar la eficiencia en los servicios portuarios y crear condiciones apropiadas para el establecimiento de industrias asociadas con el transporte marítimo; así como de terminales especializadas de carga cuyas características, al mismo tiempo impulsen un flujo comercial que haga atractiva la llegada regular de líneas navieras; que a su vez demanden participación local de mano de obra. Todo en un ámbito de competitividad y libre concurrencia de los interesados; de esta manera se espera que la modernización del transporte marítimo-portuario apoyará a la economía de México, sirviendo eficazmente a sus actividades comerciales.

Las inversiones requeridas en puertos se estima que ascenderán a 170 mdd entre 1994 y 2010, con inversiones de 560 mdd en los cuatro puertos principales (Veracruz, Tampico-Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo) y de 210 millones de dólares en otros 5 puertos (Topolobampo, Puerto Madero, Cozumel, Progreso y Ensenada).¹¹

2.3.1 La Administración Portuaria Integral (API)

Básicamente, una API es una sociedad mercantil que por medio de una licitación pública ha obtenido del gobierno mexicano una concesión para el aprovechamiento de los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en ellos y la prestación de servicios portuarios.¹²

Esta nueva ley de puertos señala que la concesión a las API's , hasta por 50 años, se pueden prolongar por un plazo igual tan pronto concluya el primer periodo, tomando en cuenta las características de los proyectos y el monto de la inversión. Los muelles especializados en el manejo de contenedores se concesionarán por un periodo de 20 años, mientras que los de usos múltiples por uno de 15 años. La participación foránea, conforme a lo dispuesto en la legislación respectiva, puede ascender hasta el 49% del capital de la sociedad mercantil a cargo de la API; mientras que en la

¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Oportunidades de inversión en infraestructura básica en México pag. 14

¹² Secretaría de Comunicaciones y transportes. "Ley de Puertos" Op. Cit. pág. 36

construcción y en la operación de terminales e instalaciones dentro de los puertos, así como en la prestación de servicios portuarios, se permitirá la participación de sociedades mexicanas con inversión extranjera hasta el cien por ciento.

Para el otorgamiento de las concesiones por parte del Gobierno Federal se propone la adjudicación por concurso, cuyo procedimiento podría iniciarse incluso a petición de las partes interesadas. Los criterios de selección considerarán principalmente las contraprestaciones a favor del Gobierno por el otorgamiento de las concesiones, las ofertas de calidad del servicio y las inversiones comprometidas.

Es importante destacar que en la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, **no se desincorporan** del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API. Las funciones de autoridad dentro del puerto como las que ejerce la Capitanía de Puerto, o las de aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerán bajo el control directo del Gobierno; un nuevo reglamento establecerá los mecanismos para la coordinación entre esas autoridades.

Cada API tiene facultades para asumir y ejercer con autonomía operativa y financiera la gestión global del puerto (administración, construcción, planeación, promoción y fomento) e incluso, para evaluar la cesión parcial de derechos a terceros, de modo que sean estos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de servicios portuarios. Pero, si bien la ley concede autonomía de gestión a las API's, eso **no significa** que estén desligadas o exentas de obligaciones para con el Estado Mexicano o que no necesiten coordinar su funcionamiento con los planes o necesidades de trabajo y desarrollo de la región y del país.

Las API's deberán cumplir con un Programa Maestro en el que se establecerán compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario; sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas que **garanticen** una eficiente explotación del puerto. Cada Programa Maestro será parte integral del título de concesión y podrá modificarse a iniciativa del titular de la API con la autorización correspondiente de la SCT. En este mismo sentido la Ley de Puertos contempla la creación de un Comité de Operaciones en cada puerto que cuente con una API. Este Comité estará integrado:

“Por el administrador portuario, el Capitán del puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el Administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.”¹³

Este órgano colegiado se encargará de elaborar recomendaciones sobre las reglas de operación, las tarifas, las orientaciones o modificaciones al Programa

¹³ Ibidem, pág. 44

Maestro, las quejas de los usuarios y la coordinación entre los administradores, los operadores y los prestadores de servicios para garantizar la eficiencia portuaria. Para vincular las actividades portuarias con el desarrollo regional se prevé la participación estatal y municipal a través de una Comisión Consultiva en el puerto, formada por autoridades, gremios y sindicatos; asociaciones comerciales e industriales; por el Administrador Portuario y por algún representante de los usuarios. La Comisión será presidida por el representante de la Entidad Federativa correspondiente y se encargará de participar en la promoción y desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que afecten la actividad económica y urbana o el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica.

En 1994 se otorgaron 62 concesiones portuarias y entraron en operación 19 API's en los principales puertos. En el D.O.F. del 23 de febrero de 1995 se dieron a conocer las bases de los concursos para otorgar contratos de cesión de las terminales de usos múltiples así como las especializadas en contenedores en los cuatro puertos más importantes.

"En ambos casos los adjudicatarios deben establecer un contrato de compraventa por concepto de los elementos para prestar los servicios en los muelles."¹⁴

Se liberaron las tarifas en la prestación de servicios y se flexibilizaron las correspondientes al uso de infraestructura para incentivar la inversión privada y se estableció un costo de capital a la infraestructura construida con recursos públicos. Excepcionalmente, para los casos en que podrían presentarse prácticas no competitivas, se estableció un esquema temporal de regulación tarifaria.

A finales de noviembre de 1994 se dio un ajuste en las tarifas de servicios portuarios con el fin de hacerlos más competitivos. Para delimitar el tope de las tarifas se decidió lo siguiente:

- a) No podrán ser más altas que las aplicadas en los puertos de Estados Unidos.
- b) No podrán representar más del 4% en base al precio final de los productos transportados.

Se menciona el precio final de los productos transportados porque se toma como base el índice de precios al consumidor, esto es, si el índice es por ejemplo del 2.4%, el aumento en las tarifas no se elevará más allá del 4% sobre este índice.

Hubo una importante disminución en los costos portuarios de 1994 a 1998. En las tarifas de maniobras en los principales puertos nacionales se observa una disminución del 34% en granel agrícola; del 24.5% en granel mineral; del 21.7% en

¹⁴ Pérez Escobedo, Ma. Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización", en Revista de Comercio Exterior, México, abril 1995, pág. 305

carga unitizada o paletizada y del 5.6% en contenedores. En cuanto a las tarifas internacionales de maniobras en contenedores de los puertos mexicanos, son entre un 30% y un 60% más bajas que las de puertos norteamericanos.¹⁵

Hasta el primer semestre de 1999 había 22 Administraciones Portuarias Integrales: 16 con participación mayoritaria del Gobierno Federal, 5 Estatales (Tabasco, Quintana Roo y Campeche son API's de participación estatal. Estas mismas junto con las API's de Baja California Sur y Progreso están constituidas por un sistema de puertos regionales) y la de Acapulco que en 1996 fue concesionada por entero a la iniciativa privada. **Vid. Infra Anexo I págs. 151 a la 153, Cuadro 2.3 APIS**

Los resultados de la privatización permitieron al Gobierno, de 1994 a 1997, ingresos por 2,021 millones de pesos.¹⁶

2.4 Conexión del sistema portuario con otros medios de transporte

Se le llama "Hinterland" o zona de influencia de un puerto a la región terrestre en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven por el mismo y está delimitada por la amplitud del sistema de comunicaciones interiores que lo sirven.

Aunque un puerto se encuentre magníficamente equipado y ubicado, de nada sirve si no tiene las adecuadas conexiones con el interior del país, es decir, con los centros de producción y consumo de las mercancías. El cuidado de este punto suele requerir una sólida infraestructura de transporte tras el puerto.

En México es especialmente necesario este respaldo de los transportes terrestres hacia los puertos por ser el nuestro un país tradicionalmente centralista; las ciudades más importantes y las zonas industriales están localizadas tierra adentro, bastante alejadas de la costa, en donde existen pocos parques industriales; las maquiladoras se encuentran en su mayoría en la frontera norte del país, también lejos de la línea costera.

A estos hechos se añade la configuración topográfica de nuestro territorio; las sierras y tierras montañosas dificultan también la conexión eficiente entre los puertos y los lugares de producción y consumo. Además, actualmente existe una creciente tendencia mundial a la integración de todos los medios de transporte mediante el uso

¹⁵ SCT, Panorama portuario. Internet, dirección electrónica: <http://www.infoport.com.mx/>

¹⁶ Gomora, Doris y Gazcón, Felipe. "Entre olas y turbulencias" en Reforma, México, 2 de junio de 1998, pág. 9A

del contenedor. A esto se le conoce como sistemas de transporte "intermodal" y "multimodal" de los cuales hablaremos más adelante.

Desafortunadamente en México aún no existe una cabal integración y conexión entre los distintos medios de transporte, en parte porque nunca ha habido un plan global de desarrollo para todos los medios de comunicación y transporte, y porque cada uno al haber seguido un plan de trabajo separado e irregular tiene sus propios problemas y carencias, como veremos a continuación.

2.4.1 Autotransporte carretero

En nuestro país el autotransporte representa el soporte del transporte nacional. Según estadísticas el volumen de carga manejada por este medio fue del 78% del total, y en la movilización de pasajeros, el porcentaje fue del 98% (anualmente 2400 millones de personas utilizan este medio). Siendo Estados Unidos nuestro principal socio comercial, la mayor parte del flujo comercial entre los dos países se efectúa por vía terrestre aprovechando la cercanía geográfica. El 85% del comercio entre México y Estados Unidos se moviliza por carreteras; sin embargo los peajes de las autopistas mexicanas son cinco veces más altas que en E.U.A. y Canadá.

A pesar de la importancia de este sistema de transporte, no se le ha dado la atención debida y las carreteras mexicanas se encuentran entre las más caras, inseguras y mal habilitadas del mundo: las vialidades son peligrosas, con defectos de diseño; son objeto de ilícitos -robos, asaltos- carentes de mantenimiento, señalización y alumbrado -de más de 300 mil km. de carreteras, sólo el 32% (95 mil 945 km) están pavimentados- sin puestos de socorro ni servicios de ayuda o vigilancia.

Dentro de la red se han identificado 10 principales ejes troncales que comunican las principales zonas de producción industrial y agropecuaria, a los puertos marítimos más importantes así como los más importantes centros urbanos y turísticos. **Vid. Infra Anexo I pág. 154 cuadro 2.4 Principales ejes troncales y gráfica 2.6 Mapa del sistema carretero nacional.**

El sistema carretero nacional consiste en 305 mil, 768 km. de carreteras; de las cuales el 2% (6 mil, 443 km.) son autopistas y puentes de cuota; el 31.7% (95 mil, 731 km.) son carreteras libres. Los caminos rurales y vecinales suman el 66.5% del total (203 mil 594 km). El 15% de los usuarios transita por caminos rurales y vecinales;

* Término que implica la combinación de varios sistemas de transporte para una sola acción de servicio, generalmente hacia el interior de un país con un carácter más bien nacional y de cabotaje.

** Que también implica el uso de distintos medios de transporte para el movimiento de mercancías, pero de un país a otro

el 70% utiliza las carreteras libres y el 15% restante del flujo vehicular se da en autopistas de cuota.¹⁷

Entre 1963 y 1988 fueron construidos mil km. de carreteras. De 1988 a 1994 se construyeron 6 mil km. de autopistas; pero las autopistas construidas no han sido una atractivo para los exportadores quienes recurren a las carreteras libres federales. La razón: los altos costos del peaje.

En México, dice el Consejo Nacional de Comercio Exterior (Conacex), se debe pagar peaje en el 64% del total de las carreteras del país, lo que representa el 3% de los costos de una empresa tan sólo por el flete. Adicionalmente, las empresas que han optado por evitar las autopistas de cuota y utilizar la red federal sufren de asaltos. Además de la merma económica, el robo de tráilers retrasa las entregas de las mercancías exportadas y en ocasiones son tan altas las pérdidas que las aseguradoras “ya no quieren cubrir los riesgos”.¹⁸

El autotransporte en México es atendido por 3, 417 empresas concesionarias de transporte de carga y por 69 empresas concesionarias para el traslado de pasajeros. Se dispone de un parque vehicular de 4, 112 unidades del cual 83% corresponden a manejo de carga y 17% a pasajeros.

El continuo crecimiento de la infraestructura, registrado en el sexenio de Salinas de Gortari comenzó a verse frenado con la crisis de 1995. Los problemas de financiamiento registrados en el sector carretero, el primero en ser privatizado, colocaron un mal precedente y después de que el gobierno retomó el control de las autopistas, su construcción fue detenida. Bajo el argumento de que la infraestructura requerida en carreteras de altas especificaciones es necesaria para el país, la SCT anunció que buscaría un nuevo esquema mixto que permitiera continuar con la construcción de nuevas carreteras en los próximos años.

De 52 carreteras concesionadas a la inversión pública, 23 fueron rescatadas por el gobierno, 29 están bajo observación y 5 son ubicadas como rentables y están bursatilizadas. El 22 de agosto de 1997 el Gobierno de la República decidió destinar 26.1 mdp por medio de la SCT para rescatar 23 tramos carreteros concesionados al sector privado, debido a problemas financieros que enfrentaban por la baja afluencia de vehículos por esas vías como consecuencia de las altas cuotas de peaje que se cobraban.

El 17 de agosto de 1998 el proceso concluyó al retirársele las concesiones a empresas como ICA, TRIBASA, PROTEXA Y ALFA OMEGA y a los gobiernos

¹⁷ Secretaria de Comunicaciones y Transportes “Programa de desarrollo del sector comunicaciones y transportes 1995-2000” en Diario Oficial de la Federación, México, 25 de marzo de 1996, pág. 10

¹⁸ Gomora, Doris y Gazcón, Felipe. “La ruta más larga” en Reforma, México, 1º de junio de 1998, pág. 11A

estatales de Tamaulipas y Tabasco para ser entregadas a Caminos y Puentes Federales de Ingresos (CAPUFE) para su operación y mantenimiento.¹⁹ Poco después se anunció que de las 23 carreteras rescatadas, 13 serían administradas por CAPUFE, 7 serían puestas en licitación y 3 se encuentran aún en construcción.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) no ha sido de gran ayuda para el desarrollo del autotransporte: desde el 18 de diciembre de 1995 (fecha establecida para la apertura fronteriza de los miembros del TLCAN al autotransporte de carga), se estableció un bloqueo por parte de transportistas norteamericanos para evitar el ingreso de camiones de carga de México hacia ese país.

En cambio, al amparo de la **Inversión Neutra**, (asociación entre compañías extranjeras y mexicanas, e incluso con capital foráneo de hasta el 100%) empresas estadounidenses seguirán en el servicio de cabotaje en México, es decir, el tráfico interno reservado únicamente a transportistas nacionales; por lo que continuará la violación a las leyes mexicanas y los convenios del mismo TLCAN con prácticas desleales, lo que afecta a las compañías de autotransporte de México.²⁰

2.4.2 Ferrocarriles

La red ferroviaria nacional cuenta con 26, 623 km, y estos prácticamente no se han incrementado desde la época de Porfirio Díaz, cuando se construyó el 98% de la infraestructura actual. El tendido de vías se dirigió hacia los puertos del Golfo de México y hacia la frontera con E.U.A. debido principalmente a la influencia de intereses extranjeros.

México cuenta con 1, 687 locomotoras de diesel eléctricas, de las cuáles sólo el 75% está en funcionamiento. El equipo de arrastre y desplazamiento se integra en 47, 028 unidades de carga que van desde los tradicionales furgones hasta plataformas para doble estiba y 1,418 unidades para el servicio de pasajeros. **Vid. Infra Anexo I pág. 155 gráfica 2.7 mapa de líneas férreas.**

El 12 de mayo de 1995 se aprobó la Ley reglamentaria del servicio ferroviario que dio paso a la privatización del sector y en 1997 se licitaron los dos principales ejes troncales: Noreste y Pacífico-Norte, que transportan el 80% de la carga ferroviaria total.

El ferrocarril del Noreste, adquirido por la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana (formada por la empresa naviera Transportación Marítima Mexicana y socios extranjeros), enlaza a Veracruz con Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico y

¹⁹ "Control federal en 23 autopistas" en Uno más uno, México, 17 de agosto de 1998 págs. 1 y 6

²⁰ Hernández, Jaime. "Inversión neutra, vía libre a autotransporte extranjero" en El Financiero, México, 21 de enero de 1997. pág. 10

corre hasta Nuevo Laredo y Matamoros, pasando por Querétaro, Aguascalientes, Tampico y Monterrey. Esta empresa planea invertir 325 mdd en cinco años.

El Ferrocarril Pacífico-Norte es la principal vía con 6,500 kms de vías férreas. Es la mejor dotada para el comercio exterior con Asia y la costa oeste de E.U.A., maneja el 10% del comercio exterior y un tercio del comercio interno. Fue entregada a la empresa Ferromex, formada por la firma mexicana Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y la estadounidense Union Pacific.

Una tercera ruta, la del Ferrocarril del Sureste con longitud de 2, 200 kms fue adjudicado a la empresa TRIBASA . El principal atractivo de este ferrocarril es que comunica a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz; conecta la terminal automotriz de Puebla con las petroquímicas de Tabasco y Veracruz y conecta el puerto de Coatzacoalcos con Yucatán. Tiene 3 puntos de conexión con el Valle de México y comunicación directa con el Ferrocarril del Pacífico-Norte.

El ferrocarril del istmo de Tehuantepec que une a Coatzacoalcos, Veracruz con Salina Cruz, Oaxaca a través de 303 kms, no será licitado por considerársele de valor estratégico para la soberanía nacional. Se constituirá una empresa 100% del gobierno federal para operarlo e impulsar el proyecto del corredor multimodal del Istmo que unirá los puertos del Golfo con los del Pacífico.

La línea corta Chihuahua-Pacífico fue adquirida también por la empresa Ferromex. Esta ruta va desde la frontera con E.U.A.-Ojinaga- hasta la costa del Pacífico, conectando con el puerto de Topolobampo a lo largo de 942 kms de y con otras líneas cortas de importancia regional que no tardarán en pasar a manos de la iniciativa privada. En el proceso de privatización se han registrado problemas de corte laboral por los despidos masivos que los nuevos dueños han hecho ante la indiferencia del gobierno, sindicatos y organizaciones obreras.

El mayor problema que enfrenta actualmente el transporte ferroviario se debe al trazo de vías heredado desde hace más de 80 o 90 años. Las líneas sinuosas con pendientes pronunciadas caracterizan los tramos ferroviarios en los que se requiere de locomotoras de ayuda para lograr el ascenso; además, los altos grados de curvatura limitan la velocidad y propician el desgaste prematuro de los rieles. El mal estado de las vías y su inadecuado mantenimiento, junto con los climas lluviosos acentúan las probabilidades de accidentes como el descarrilamiento de trenes, provocando que se considere un medio poco seguro para el traslado de mercancías.

La principal ventaja del FFCC consiste en su capacidad para movilizar grandes volúmenes de carga de bajo valor unitario a largas distancias a un menor costo que el del autotransporte carretero; sin embargo, el desarrollo del FFCC moderno demuestra que su función y oportunidad van mucho más allá de este concepto tradicional: el tren contribuye a la integración de los sistemas marítimo y terrestre mediante la formación de "puentes terrestres", es decir, un sistema de transporte ferroviario con gran

capacidad para mover contenedores que suelen partir de los puertos y atravesar grandes extensiones terrestres. Tan eficientes son estos "puentes" que suelen ofrecer importantes acortamientos en el trayecto de una cadena de transportes, llegando incluso a competir y desbancar el traslado por puertos más cercanos, pero más lentos en su operación.

Las empresas ferroviarias de algunos países industrializados son líderes en la oferta de servicios integrados de transportes "puerta a puerta" al incorporarse o asociarse a empresas navieras y o de autotransporte carretero. En México, esta posibilidad de desarrollo e integración del transporte aunque incipiente, afortunadamente ya existe. (Recuérdese la consolidación del FFCC del Noreste y TMM).

El manejo de contenedores en el transporte de carga es cada vez más indispensable para lograr una verdadera integración y optimización del transporte. En el ferroviario se requiere la introducción de equipo y procedimientos especializados tales como instalaciones especiales de transferencia y desconsolidación de carga; adaptación de galibos en túneles y puentes para el uso de carros portacontenedores de doble estiba* y servicios de movimiento de remolques de autotransporte sobre plataformas.

Otra línea prometedora para el FFCC es su integración con el cabotaje nacional el cual requiere obras para la transferencia intermodal tales como sistemas de señalización de vías a base de microcomputadoras, sistemas informáticos de control y seguimiento de la situación de cargas y equipos especializados para el manejo de cargas con necesidades particulares.

El sector privado considera que es necesaria una mayor desregulación para la construcción de un mayor número de vías férreas. De acuerdo con "The World Competitiveness Year Book" (una publicación internacional especializada en negocios y comercio exterior) en términos de competitividad ferroviaria, México se encuentra en el número 44 de una lista de 46 países, como resultado de la limitada red nacional.²¹

2.4.3 Transportación aeroportuaria

En México hay 83 aeropuertos: 33 ofrecen servicio nacional y 50 internacional. Adicionalmente la aviación regional y privada opera en 1, 643 aeródromos. **Vid. Infra. Anexo I pág. 156 Cuadro 2.5 Red aeroportuaria nacional y gráfica 2.8, Mapa de aeropuertos)**

* Carro articulado de ferrocarril capaz de llevar 10 contenedores por viaje, acomodados en 5 pilas de 2 contenedores de alto.

²¹ Gomora, Doris y Gazcón, Felipe. "La ruta mas larga..." *Op. Cit.* pág. 14A

Por su destino se clasifican en cuatro grupos:

- a) Metropolitanos: Distrito Federal, Guadalajara, Monterrey, Toluca.
- b) Turísticos de playa: Cancún, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Mazatlán, Zihuatanejo, Acapulco, Cozumel, Veracruz, La Paz, Huatulco, Manzanillo, Puerto Escondido, Guaymas y Loreto.
- c) Regionales: Aguascalientes, León, Campeche, Chihuahua, Ciudad del Carmen, Ciudad Obregón, Colima, Cuernavaca, Culiacán, Durango, Hermosillo, Los Mochis, Mérida, Morelia, Oaxaca, Poza Rica, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Tampico, Tamuín, Tehuacán, Tepic, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Uruapan, Villahermosa y Zacatecas.
- d) Fronterizos: Chetumal, Ciudad Juárez, Matamoros, Mexicali, Nogales, Nuevo Laredo, Tapachula, Reynosa y Tijuana.

El aeropuerto de la Ciudad de México, con un flujo de 16 millones de personas, y junto con los de Tijuana, Puerto Vallarta, Monterrey, Cancún, Mexicali y Guadalajara concentran más del 70% del movimiento.

El transporte aéreo opera a través de 44 líneas aéreas nacionales, de las cuales cinco son troncales, y el resto son empresas regionales y de servicio aéreo especializado y no regular. También operan 36 empresas extranjeras. El sistema moviliza anualmente cerca de 26 millones de pasajeros.

Luego de la desregulación de las líneas aéreas en 1989, se procedió a trabajar en la Ley de Infraestructura Aeroportuaria, ya que en la búsqueda de capitales, el gobierno también abrió a la iniciativa privada el sector aeroportuario. En la estrategia de venta se indica que el estado conservará el 85% de las acciones.

Como una prueba piloto, el gobierno federal inició la privatización de los aeropuertos con las terminales aéreas del sureste, por ser estas –en su mayoría– las más pequeñas del país, ya que decidirse por las de mayor tamaño pondría en riesgo cuantiosas inversiones. Los aeropuertos ubicados en el sureste son: Cancún, Cozumel, Merida, Villahermosa, Oaxaca, Huatulco, Minatitlán, Tapachula y Veracruz.

El director de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) señaló que:

*“Pese a que la red nacional aeroportuaria es rentable y la demanda de sus servicios crecerá en los próximos años, la razón de privatizar es que no ha habido suficiente inversión en su desarrollo y es necesario aliviar la carga financiera pública”.*²²

²² Hernández, Jaime. “El sureste, prueba piloto en la venta de aeropuertos”, en El Financiero, 22 de enero de 1998, pág. 20

En el sector aeroportuario, la infraestructura para la aviación de carga es prácticamente inexistente, lo que hace que los costos para la exportación se vean duplicados y en ocasiones triplicados para las empresas que buscan utilizarla. De las 330 mil toneladas anuales de carga que se mueven en México vía aérea, el 11% corresponde al mercado interno y el 89% a los mercados internacionales.

El problema se ubica en la carencia de aviones de carga ya que de las 252 aeronaves que integran la flota nacional, sólo el 3% son destinadas para carga, mientras que la edad promedio de esos aviones es de 28 años, reduciendo las posibilidades de crecimiento del sector productivo.

Para la Concamin, el aumento de las exportaciones de autopartes, equipo científico, percederos, industria electrónica, farmacéutica y textil representarán el más fuerte impulso para el crecimiento de la carga aérea. Sin embargo, hasta ahora la alta concentración de la carga en los aeropuertos de la ciudad de México y Toluca se ha convertido en un cuello de botella para los exportadores.

“De hecho, comentan, la carga sólo será desarrollada una vez que concluya el proceso de privatización de la red aérea nacional. Nunca se consideró como un negocio el transporte aéreo de carga y ahora, antes de integrar una flota de carga, se debe permitir la entrada a empresas que hagan de los aviones una opción verdadera para los exportadores.”²³

2.5 Transporte multimodal

El convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías celebrado en 1980, lo define así:

“El porte de mercancías por dos métodos diferentes de transportes por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal (OTM) toma las mercancías bajo su custodia hasta un lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.”²⁴

²³ Gómora, Doris y Gazcón Felipe. “Entre olas...” *Op. Cit.* Pág. 9A

²⁴ Transportación Marítima Mexicana (TMM), “Operación naviera” , documento de circulación interna, s/f, pág. 93

El transporte multimodal se basa en el uso del contenedor, cuya ventaja principal es que permite integrar los distintos medios y facilita el transporte “puerta a puerta”; es decir, entre los puntos extremos de origen y destino de la carga sin necesidad de cambiar de embalaje. Mediante un único contrato de transporte, un Operador de Transporte Multimodal (OTM) se responsabiliza por la carga desde que la recibe hasta que la entrega. Debe manejar lo relativo a rutas, tarifas, fletes, seguros, aduanas, trámites legales, etc. Un OTM puede ser una empresa naviera, ferroviaria o de autotransporte, o también un intermediario entre el expedidor o productor y los transportistas; puede ser una empresa consolidadora o reexpedidora de carga, un agente aduanal o una empresa almacenadora.

El transporte multimodal es esencial para incrementar la eficiencia de los transportes, reducir el tiempo y el costo en el manejo y traslado de las mercancías, así como para minimizar las posibilidades de avería de las mismas. El transporte multimodal a base de contenedores es un factor que reviste cada vez mayor importancia para el comercio exterior mundial. En México se advierte un desequilibrio entre la magnitud del comercio exterior y el número de contenedores que se manejan en el país, que de persistir actuará como factor restrictivo para el esperado crecimiento de las exportaciones.

Aunque México se suscribió al convenio de Naciones Unidas sobre transporte multimodal desde 1985, este servicio no se ha desarrollado adecuadamente ni con la rapidez necesaria, a pesar de las fuertes inversiones –tanto gubernamentales como privadas– en infraestructura especializada en el manejo de contenedores y la actualización del marco normativo en cada uno de los distintos medios de transporte.

Estos son algunos de los factores que obstaculizan el desarrollo del transporte multimodal en nuestro país:

- a) Deficiencias en infraestructura y operación de cada uno de los distintos medios que integran el sector de comunicaciones y transporte;
- b) Falta de una adecuada interconexión de los mismos;
- c) Atraso tecnológico en las áreas de telecomunicaciones e informática (en México apenas se está introduciendo la utilización del intercambio electrónico de datos* mientras que en países desarrollados tiene más de 10 años de existencia);
- d) Atraso en el uso de nuevas técnicas y nuevos materiales de empaque y embalaje de mercancías;

* Intercambio Electrónico de Datos (IED), se define como un sistema mediante el cual la información electrónica se intercambia entre computadoras utilizando un programa de comunicación que permite compartir e intercambiar información entre usuarios, administradores, prestadores de servicios y autoridades.

- e) Exceso de reglamentación y burocratismo, así como falta de coordinación entre las diferentes autoridades involucradas;
- f) Falta de información o interés de los empresarios y exportadores mexicanos quienes siguen utilizando el transporte unimodal;
- g) Falta de terminales de transferencia en varios puntos del territorio nacional.

Existen algunos rasgos del funcionamiento actual del sistema aduanal que dificulta el movimiento de los contenedores en el territorio nacional, o bien propicia condiciones que lleven a la desconsolidación de la carga en los puntos de entrada al país (búsqueda de contrabando, droga, etc.), provocando con ello la anulación de los beneficios que ofrece esta tecnología:

“La falta de agentes capacitados y equipados –refieren exportadores-, provoca retrasos en entregas y pérdidas para las compañías. La Procuraduría General de la República (PGR) detiene los contenedores en los puertos para su revisión. Mientras que agencias gubernamentales en otros países ocupan un promedio de 6 horas para supervisar las mercancías, la PGR utiliza hasta una semana para ello”²⁵

Uno de los costos que impacta de modo importante el precio final de los productos es, sin duda, la transportación. Ante la fuerte competencia se impone que el servicio de transporte sea más rápido, seguro, barato, confiable y oportuno. Servicios de puerta a puerta (door to door) y “justo a tiempo” (just in time) son las tónicas tanto del multimodalismo -para el comercio exterior- como el intermodelismo –para atender las necesidades del comercio nacional.

En las grandes empresas de transportación, principalmente navieras y ferroviarias, existe una tendencia a unirse con distintos medios de transporte marítimo y terrestre para formar “Megacarriers” o empresas de servicio intermodal integral (full service intermodal company), es decir, corporaciones que agrupan empresas con distintos servicios complementarios para el transporte.

2.6 Problemática actual y retos que enfrenta el sistema portuario nacional

Es indudable que con la privatización de puertos y terminales portuarias ha habido un avance significativo en ese rubro que siempre estuvo relegado de cualquier plan de desarrollo o política económica. Pero la privatización no es una panacea, y en

²⁵ Gómora, Doris y Felipe Gazcón. “Entre olas...” *Op. Cit.* pág. 9A

los pocos años que lleva en funciones no puede esperarse que haya acabado con siglos de desequilibrios, carencias y mal funcionamiento de la red portuaria y aún nos falta ver (más aún, prever y prevenir) las consecuencias a largo plazo de estas acciones sobre el comercio exterior, la economía, el desarrollo y la soberanía de nuestro país.

Tenemos que las inversiones se han concentrado en los ocho puertos más importantes para el comercio exterior y la industria: Veracruz, Altamira, Coatzacoalcos, Manzanillo, Tampico, Ensenada, Lázaro Cárdenas y Guaymas; además el presupuesto para el año de 1998 en comunicaciones y transportes disminuyó 9.8% con respecto a 1996 y la mayor proporción se destinó al rescate carretero.

"Se dedicarán en inversión pública y gasto corriente entre 25 mil millones, 700 mil pesos de los cuales 36.7% se canalizarán a carreteras... Asimismo, del total del presupuesto del sector, 12.9% lo compartirán los rubros de infraestructura portuaria y aérea; 11.6% será para transportes y 11.3% para comunicaciones; mientras para gastos de administración se destinará 27% del total".²⁶

Lo anterior nos muestra que las cosas no han cambiado mucho respecto a centralización, concentración y relegación a segundo plano de los asuntos portuarios.

México, país abierto a dos océanos cuenta con una amplia y variada red portuaria y un importante comercio exterior; sin embargo, otros países como Singapur, con menos litoral y puertos, transporta 22 veces más volumen que México; Japón, Estados Unidos, los miembros de la Comunidad Europea son Estados desarrollados que apoyan gran parte de sus economías en el desempeño de sus puertos y sus flotas mercantes.

Somos el décimo país exportador en el mundo y en el comercio exterior se está generalizando el uso del contenedor, pero México apenas si llega al número 33 entre los que manejan carga contenerizada. Nuestros puertos no son capaces de atraer escalas directas de los grandes buques nodrizas containeros (es decir, especializados en transportar contenedores) que sirven al comercio internacional.

El comercio marítimo de nuestro país presenta también un fenómeno conocido como "triangulación" que ocurre cuando las mercancías deben ser desembarcadas en puertos extranjeros y de ahí deben transbordar y ser remitidas al país de destino ya sea por transporte terrestre o por barcos de cabotaje en vez de llegar directamente a los puertos nacionales debido a que estos presentan deficiencias en su infraestructura u operación; lo que desde luego provoca que aumente el tiempo y el costo del transporte.

²⁶ Hernández, Jaime. "Disminuye 9.8% el gasto en comunicaciones y transportes" en El Financiero, 28 de enero de 1998, pág. 20

El rezago tecnológico y la inseguridad existente asociada a formas de operación portuaria deficientes han provocado que muchos usuarios opten por los servicios de los puertos del sur de E.U.A. y posteriormente trasladen su carga por carretera y viceversa. Ello determina porque Houston, Texas., por ejemplo, hasta principios de la década de los noventas recibía más carga mexicana que todos nuestros puertos juntos.²⁷

Analicemos un caso:

“Una naviera japonesa, trabajando con un ferrocarril norteamericano y con Nacionales de México, introdujo en abril de 1990, un servicio semanal de carros portacontenedores de doble estiba entre el puerto de Long Beach, California y México, D. F., por El Paso Cd. Juárez, con un ramal a Monterrey. Con ese servicio, la naviera recorta el tiempo de viaje entre Tokio y México, D.F., de 24 días a sólo 14”²⁸

Podemos decir, “¿Y para qué tanta complicación? ¿Porqué no llegar directamente a un puerto mexicano en la costa del Pacífico, -Manzanillo por ejemplo, que es el más cercano al D.F.- y luego utilizar el ferrocarril o el autotransporte para llegar a la Capital?

Si nosotros fuéramos la compañía naviera o un operador de transporte multimodal tendríamos que buscar ventajas comparativas y considerar lo siguiente:

1. ¿Qué puerto tiene la suficiente capacidad para recibir un buque de gran calado y tonelaje?
2. ¿Cuál tiene las instalaciones más modernas y especializadas en el manejo de mi carga?
3. ¿Cuál me ofrece un mayor volumen de carga para el trayecto de regreso?
4. ¿Cuál me ofrece mayor eficiencia y agilidad en las maniobras de carga y descarga, reduciendo así mi estancia en el puerto?
5. En dónde encuentro menos restricciones y trámites legales y aduanales?
6. ¿Qué puerto dispone de las mejores conexiones terrestres que hagan más expedita la entrega y a un menor costo?
7. ¿Cuál me ofrece la tarifa más competitiva por concepto de derechos de uso de las instalaciones y los servicios portuarios?

²⁷ Opalin, León e Iturbide Laura, Op. Cit. pág. 66

²⁸ Instituto Mexicano del Transporte, Consideraciones para modernizar..., pág. 16

8. ¿Qué puerto ofrece la mayor capacidad de almacenamiento y zonas de desconsolidación de la carga contenerizada?

Después de considerar todos estos puntos es lógico que la naviera japonesa no optara por utilizar puertos mexicanos.

La importancia de un puerto radica en el número de empresas navieras que lo coloquen dentro de sus rutas. Las condiciones de la ubicación geográfica y de un volumen considerable de carga local no bastan para garantizar la afluencia de las navieras. La gran competencia que existe entre productores y prestadores de servicios conduce a que el tráfico se polarice en puertos con servicios de alta calidad y especialización. Así muchas veces los puertos captan tráficos que ya no tienen mucha relación con su zona de influencia natural.

Ya hemos mencionado la importancia del uso del contenedor en el transporte. Los puertos mexicanos no son muy grandes desde el punto de vista de los estándares internacionales y no tienen profundidad natural, por lo que requieren de constantes y onerosos servicios de dragado para poder recibir a los grandes buques containeros cuya tendencia a hacerlos cada vez mas grandes requieren muelles de mayores dimensiones tanto en longitud como en profundidad; equipos más potentes y de mayor alcance como las grúas portainer (portacontenedoras), elemento básico del equipo que efectúa la transferencia entre el barco y el muelle, así como mayores áreas para almacenamiento de contenedores.

Un buque portacontenedores en un puerto desarrollado puede operar hasta 180 contenedores/hora por cada grúa, sin contar con que en esos puertos existen varias de ellas. En México la capacidad es de 50 contenedores/hora y excepto los puertos principales, en la mayoría no hay o sólo se cuenta con una grúa con capacidad para más de 50 toneladas. Y si hablamos de problemas de equipamiento tenemos que mencionar el rezago en la utilización de la informática y las telecomunicaciones en la actividad portuaria.

En el sistema portuario existe un grave problema de subutilización de la infraestructura y poca demanda de la reserva inmobiliaria para desarrollos industriales. Podemos identificar varias causas:

- a) La concentración del interés (y las inversiones) en unos pocos puertos, en demérito del resto de la red.
- b) La falta de eficientes conexiones del puerto con otros sistemas de transportes.
- c) Falta de vinculación de la actividad portuaria con programas de desarrollo regional.
- d) Debe mencionarse también la falta de promoción y atención a los mercados naturales y el tráfico de cabotaje de cada puerto.

- e) En el otro extremo tenemos que importantes puertos como Veracruz, Tampico y Cozumel se enfrentan a una virtual saturación de su capacidad instalada y a la dificultad de expandirse a causa del crecimiento de las ciudades en que se ubican.
- f) La falta de coordinación entre las autoridades aduanales, judiciales y sanitarias que participan en el control y supervisión de las mercancías en tránsito y el incipiente desarrollo del transporte intermodal y multimodal se suman a los múltiples problemas y retos que deben afrontar los puertos mexicanos para alcanzar una mayor participación en el movimiento de carga internacional y en el desarrollo económico de nuestro país.

En el pasado "desarrollo portuario" se entendía como aumento en el número de puertos; de instalaciones y equipo, así como el otorgamiento de subsidios y la creación de paraestatales. Desarrollo cuantitativo, antes que cualitativo. Al ser un monopolio estatal, la red portuaria no necesitaba ser competitiva y su existencia era un fin en sí misma. Si bien su importancia para el comercio y la industria era bastante reconocida, no se les consideraba como parte del proceso productivo ni mucho menos un negocio per se.

Estos criterios han cambiado. Ahora las actividades portuarias han pasado de manos del gobierno a la iniciativa privada que antes que nada desea asegurarse de que ha invertido en algo redituable. Es razonable esperar que los nuevos administradores hagan todo lo posible por elevar la eficiencia y productividad de los puertos a su cargo, con miras a enfrentar la competencia nacional e internacional; recuperar su inversión y obtener ganancias.

¿Es esta la única posibilidad de desarrollo del sistema portuario y del de transporte en general? ¿Por supuesto que no! Empecemos por considerar que la privatización no es una fórmula infalible; el lamentable caso de las carreteras concesionadas que tuvieron que ser rescatadas por el Gobierno Federal es un ejemplo muy claro.

Si bien es cierto que algunos puertos han mejorado notablemente en su desempeño gracias a las inversiones y la administración privada, esto no quiere decir que todos los problemas han sido superados; de hecho se considera que los avances han sido lentos e insuficientes para hacer frente a las exigencias del crecimiento de nuestro comercio exterior. Y no son pocos los que declaran que se ha cambiado lo más por lo menos; que se ha "malbaratado" el patrimonio nacional y lamentan que estas concesiones se traduzcan en pérdida de control y soberanía del Estado.²⁹

Además, la iniciativa privada solo mostró interés por unos pocos puertos; lógicamente aquéllos vinculados preferentemente al comercio exterior y el servicio a

²⁹ Muñoz Valencia Araceli, "Malbaratará el gobierno las empresas que quedan" en *El Financiero*, México, 22 de enero de 1998, pág. 20

los corredores industriales. Los demás puertos pequeños dedicados a la navegación de cabotaje, la pesca y el turismo a pequeña escala han debido concederse a los gobiernos estatales. Esto no es malo cuando la actividad portuaria está contemplada dentro de un adecuado plan de desarrollo regional; sin embargo la experiencia nos ha demostrado que esto rara vez ocurre.

Existe otro factor a considerar en el asunto de la concesión a la iniciativa privada: El mejoramiento de los servicios y la infraestructura, ¿A quién beneficiará en última instancia? ¿Qué nos hace suponer que los intereses de las grandes empresas mexicanas y extranjeras que han obtenido las concesiones de los puertos son los mismos que los de la Nación y el pueblo mexicano? ¿Acaso el desarrollo de las mismas implica desarrollo económico nacional y como se traduce eso en beneficio social real? Y las ganancias generadas por las concesiones y privatizaciones, ¿En dónde están? ¿Realmente se han aplicado al mejoramiento del sector marítimo-portuario? ¿Cuándo empezaremos a ver los resultados?

Si el gobierno mexicano ya no puede hacerse cargo de la construcción, administración y prestación de servicios de los medios de comunicaciones y transportes, lo menos que podemos esperar es que cumpla con su papel de rector de la actividad, vigilando que los medios cumplan con su papel de motores de las actividades económicas y no perdiendo de vista los principios de soberanía e independencia.

El buquecito en la botella

*Diminuto navío preso en una botella,
Con tu velas tendidas, tu puente y tu bauprés,
¿sueñas los anchos mares y la polar estrella
entre el ruido y el humo de este figón inglés?
Diminuto navío, ¿qué manos marineras,
Rugosas y pacientes, en los ocios del mar
Con amor trabajaron tus pequeñas maderas
E izaron esas velas que el viento no ha de hinchar?
¿Qué viejo navegante en tus maderas grises
esculpió esta minúscula figura de mujer,
y al grabar en tu popa esta palabra: "Ulises"
de la Odisea el genio te transmitió al nacer?
Diminuto navío, perdido entre la bruma
Del humo de las pipas, nunca, jamás, los dos
Oiremos las canciones lejanas de la espuma,
Ni soplará en nuestra alma el gran viento de Dios.
En las oscuras albas del bar, en los instantes
En que los viejos astros comienzan a morir,
Vi correr por tus puentes pequeños tripulantes,
Como si al alba fueras tú también a partir.
Oí como cantaban, dentro de tu botella,
Tus vagos hombrecitos una vieja canción
Al recoger el ancla, bajo la turbia estrella
Que alumbraba la sucia miseria del figón.
Diminuto navío, sigue inmóvil tu sueño;
Los muelles del Oriente, del alisio el cantar,
Del Gulf Stream las baladas, el Caribe risueño,
Los extraños paisajes ahogándose en el mar...
Dile a tus diminutos y vagos marineros
Que recojan las velas, pues nunca has de partir
Del mar por los inmensos y azules devoreros
A las claras riberas donde el sol va a morir.
Aquí nos quedaremos, diminuto navío,
Anclados en la tierra, para siempre, los dos;
Ni en tu pequeño puente ni en el corazón mío
Volverá a soplar nunca el gran viento de Dios.*

Hector Pedro Blomberg

CAPÍTULO 3

LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO

3.1 Importancia del transporte marítimo en el comercio mundial.

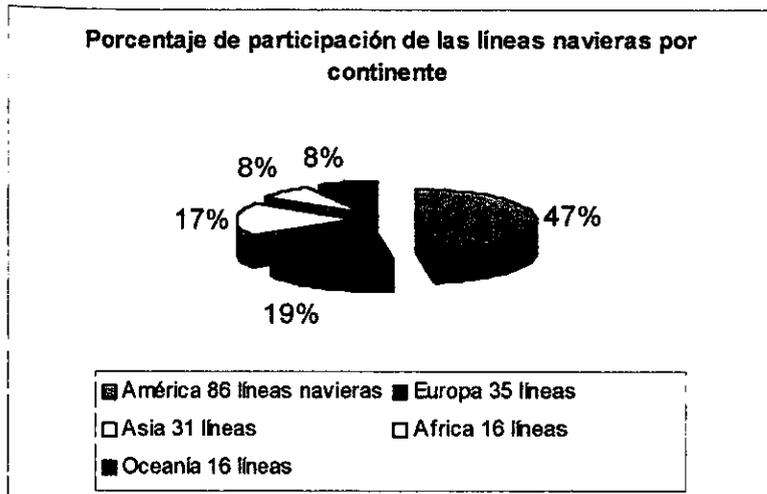
Las actividades de transporte y distribución, que anteriormente se consideraban subordinadas, se han integrado al proceso productivo. Comienza con la extracción de materias primas y termina con la distribución del producto terminado al consumidor final. Factores tales como el costo del transporte: su rapidez, seguridad y confiabilidad influyen más que nunca en la competitividad de los productos a ser comercializados.

El transporte marítimo es el medio más rentable para el traslado de mercancías a grandes distancias, por los bajos costos de sus fletes, por su gran capacidad de carga; adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores y porque las rutas pueden ser trazadas en distintas direcciones a través de ríos, mares y océanos del mundo; si bien requiere de gran inversión para infraestructura de puertos y adquisición de equipo adecuado, así como contar con eficiente conexión terrestre de y hacia los puertos.

La importancia del transporte marítimo radica en que al estar nuestro planeta formado por dos terceras partes de agua, aproximadamente el 90% del comercio mundial se mueve a través de buques aprovechando sus ventajas comparativas sobre otros medios de transporte. No es gratuito ni casual que las economías más dinámicas del mundo tengan los mayores volúmenes de comercio marítimo, las mayores y más especializadas flotas mercantes*, los puertos más concurridos y que su comercio marítimo delimite las principales rutas del tráfico marítimo mundial. (Ver gráfica 3.1 líneas navieras por continente y Cuadro 3.1 Principales rutas marítimas del mundo)

* No se consideran representativas en este renglón las flotas de países que ofrecen banderas de conveniencia, es decir, países que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros, gracias a la concesión de grandes facilidades para llevar a cabo tal registro. Ejemplos: Panamá, Liberia, Noruega, Bahamas, Honduras.

GRAFICA 3.1



Fuente: Dir. de Servs. de Transp. Marítimo/D.G.M.M.

CUADRO 3.1

- 1) Ruta del Atlántico Norte;
- 2) Ruta Europea-Mediterránea y del Océano Índico;
- 3) Ruta del Cabo de Buena Esperanza-Australia-Nueva Zelanda e Indonesia con el Occidente de Europa;
- 4) Ruta Atlántica de Sudamérica y Costa del Este, va de la parte nororiental de Brasil hasta E.U.A. y Canadá;
- 5) Ruta del Pacífico en Sudamérica-América del Norte y Europa, atraviesa todo el Pacífico;
- 6) Ruta de la Costa Occidental de América del Norte;
- 7) Rutas Transpacíficas, se dan a través del Canal de Panamá;
- 8) Ruta del Golfo y el Caribe, E.U.A. y el Caribe;
- 9) Ruta del Golfo, el Caribe y la Costa Occidental de América del Norte¹

Como podemos apreciar en la gráfica 3.1, y el cuadro 3.1, el tráfico de líneas marítimas se concentra en mayor proporción en Norteamérica y/o sus conexiones con el resto del mundo. No está por demás recordar que a causa del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y su eventual conexión con los mercados del resto del continente, América se convertirá en el mayor bloque comercial del mundo.

La historia nos ha demostrado que el desarrollo económico de un país se basa en gran medida en su comercio exterior; siendo el marítimo el principal medio de transporte del comercio mundial, es lógico que en las mayores economías del mundo sus flotas mercantes jueguen un papel estratégico en cuanto a su política comercial, es por ello que a

¹ C. F. Jones y G. C. Darkenwald, *Geografía económica*, pp. 638 y 639

los buques de su bandera les otorgan apoyos financieros y fiscales, así como ayudas para la investigación y para la contratación de seguros marítimos.

Existen antecedentes muy remotos acerca del transporte marítimo en el mundo, por lo menos desde hace 5000 años el transporte marítimo ha sido pieza fundamental en cuanto al intercambio comercial se refiere. Primero en pequeñas barcasas y practicando la navegación de cabotaje; luego al darse avances científicos y técnicos en la construcción de barcos y en la navegación, el comercio también se estaba desarrollando.

De esta manera, al darse una mayor movilidad de personas y mercancías se va creando la necesidad de recorrer nuevas rutas comerciales que enlazarán, mediante el transporte marítimo, a diversos países y a sus economías; es por esto que el comercio marítimo siempre ha tenido un carácter eminentemente internacional.

Desde el siglo XIX el transporte marítimo internacional de carga ha acelerado su evolución para responder a las presiones del comercio mundial, sufriendo grandes cambios tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización; lo que ha traído como consecuencia grandes cambios estructurales tanto en los servicios como en los equipos.

La revolución industrial se manifestó en las actividades marítimas por la introducción de cascos de hierro y acero en la construcción de barcos y en la utilización de máquinas de vapor en la propulsión de los mismos. Ello propició cambios en la construcción de nuevas infraestructuras como puertos, canales, etc.

Otra importante revolución en materia de comercio marítimo fue a mediados del siglo XX cuando inicia el uso del contenedor para unitarizar la carga y facilitar su manipulación y traslado, primero en barcos adaptados; diez años después aparecieron los barcos construidos ex profeso (segunda generación); en los setenta surgieron los buques capaces de cargar 3000 contenedores y a mediados de los ochentas lo que pueden llevar 4000 (tercera y cuarta generaciones, respectivamente).

La tendencia generalizada en la construcción de buques containeros es hacerlos cada vez más grandes. Si anteriormente los buques "PANAMAX"* eran los más grandes ahora ya se habla de los buques POST-PANAMAX y de cómo los puertos deberán adaptar sus dimensiones y/o sus operaciones para poder atenderlos. Por lo pronto los puertos asiáticos tienen planeado profundizar sus calados hasta alcanzar los 16 y 18 metros requeridos por los nuevos barcos.

Los avances tecnológicos se consideran motores de la competitividad, por eso la industria del transporte ha incorporado nuevos materiales y nuevos sistemas de telecomunicaciones e informática. A partir de la década de 1980 el transporte marítimo y el multimodal de carga han sido los medios más utilizados en el movimiento internacional de carga, lo que ha derivado entre otros aspectos en una especialización del transporte marítimo; de tal modo que lo que antes fue carga en general y manejada por buques de línea, ahora se mueve por medios específicamente destinados a cada tipo de bien

* Son los buques que tienen las medidas máximas admitidas para el paso a través del canal de Panamá: 32.31 metros de manga, 294.13 metros de longitud y 12.04 metros de calado.

Actualmente, las empresas que participan en el comercio exterior pueden encontrar buques especializados que se ajustan a las necesidades de la carga, como son los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración para carga perecedera; buques tanques para carga líquida o gaseosa; graneleros; para carga peligrosa o frágil etc., que han sido diseñados específicamente para esa clase de mercancías.

El desarrollo del transporte marítimo y multimodal a nivel mundial es resultado del interés de los países industrializados por reducir costos (entre otros renglones, en los fletes) para que sus productos puedan competir más ventajosamente en los mercados internacionales vía precio.

3.2 Importancia del transporte marítimo en el comercio exterior mexicano

Hoy en día, el comercio exterior, con un ritmo de crecimiento de entre el 16 y 19 % anual es la actividad más dinámica de la economía mexicana; y por su contribución al Producto Interno Bruto (PIB), que en 1998 fue superior al 32%, tenemos que también es una de las más importantes.²

México cuenta con un muy importante volumen de comercio exterior, tanto en valor como en tonelaje; forma parte de uno de los bloques comerciales más dinámicos del mundo; sabemos que es el décimo país exportador del mundo (y que sus importaciones van a la par o a veces superan a las exportaciones); **Vid Infra Anexo II pág. 158 , Cuadro 3.2 Balanza comercial de México** por la lista de sus principales socios comerciales podemos determinar cuan lejanos y diversos son su mercados; **Vid Infra Anexo II pág. 159, Cuadro 3.3 Balanza comercial por principales mercados**, hay que considerar también la variedad de mercancías intercambiadas; **Vid Infra Anexo II pág. 160 Cuadros 3.4 y 3.5**, sumemos a lo anterior la ubicación y situación geográfica de nuestro país que le permite el acceso al Océano Pacífico, el Golfo de México, el Océano Atlántico y el Mar Caribe y tendremos que estas características determinan la importancia del transporte marítimo para el comercio exterior mexicano, por lo que el 85 % del total de las exportaciones y el 65% de las importaciones se transportan por este medio.³

Como sabemos, el desarrollo del transporte marítimo está estrechamente ligado al desarrollo del comercio exterior de un país, por eso desde 1989 hasta la fecha, con el incremento del intercambio comercial de México se ha venido observando un alza constante en los volúmenes de carga operados por medio marítimo lo que ha permitido al transporte marítimo mantener su participación del 31% en el movimiento total de cargas operadas por todos los modos de transporte del nuestro país.

² "Indicadores económicos de México enero-mayo de 1998" Revista ANIERM, México, julio 1998 pág. 5

³ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Indicadores económicos dirección electrónica: <http://www.inegi.gob.mx/economia/espanol/feconomia.html>

Por la composición del movimiento nacional de carga en puertos mexicanos durante el primer semestre de 1998 podremos observar que tanto en tráfico de altura como de cabotaje, en embarcaciones nacionales o extranjeras, petróleo y derivados y granel mineral son los más importantes productos manejados, ambos representando el 62.62 % y 22.59 % respectivamente, del total Vid Infra Anexo II pág. 161 cuadro 3.6 movimiento nacional de carga

3.2.1 Importancia del transporte marítimo para los principales sectores productivos que participan en el comercio exterior de México.

La industria petrolera. El transporte marítimo constituye elemento indispensable de apoyo a las actividades de extracción petrolera y distribución de productos derivados del petróleo. Estos representan el 62.62 % del tonelaje total transportado por medio marítimo. La industria petrolera, que durante 1999 representó el 5.2% del total de las exportaciones mexicanas,⁴ requiere de buques tanque de gran calado que deben cumplir con las normas internacionales requeridas para la seguridad humana en alta mar y la prevención de la contaminación del mar.

No por nada la mayor flota marítima de México es la que pertenece a PEMEX, y aún así, esta es insuficiente para transportar el enorme volumen de nuestro comercio petrolero por lo que todavía se requiere fletar naves de empresas privadas mexicanas y extranjeras. La industria petrolera exporta petróleo crudo de tres categorías (olmeca, maya e itsmo) e importa gas natural, productos petroquímicos y petrolíferos. Los principales socios comerciales de México en la industria petrolera son Estados Unidos, España; Japón y Antillas Holandesas.

La industria extractiva. Durante el mismo lapso (1998) representó el 0.3% de las exportaciones totales de México y el 22.6% del tonelaje total transportado por medio marítimo. Este rubro está conformado principalmente por minerales tales como sal, yeso, cal, azufre y roca fosfórica. La transportación de minerales se realiza en embarcaciones graneleras (es decir de carga a granel) de gran calado o en barcos especializados como los azufreros o cementeros con maquinaria y equipo especializado para el manejo de tonelaje considerable y algunas veces tóxico.

El sector agropecuario Debido al colapso sufrido por el campo y la ganadería mexicanos en los últimos 10 años, tenemos mayores importaciones (8.9% del total) que exportaciones (5.1% del total) de productos agropecuarios, principalmente granos y cereales que en total representan el 4.1% del total y el 17.72% de la carga **no petrolera** transportada por medio marítimo. El granel agrícola demanda de un transporte oportuno,

⁴ BANCOMEXT, Estadísticas. http://mexico.businessline.gob.mx/esp/est_graf.html

traslado rápido en embarcaciones graneleras de gran calado, algunas veces se requiere características especiales como frigoríficos o controles de temperatura y humedad.

El sector manufacturero. Según las cifras presentadas en la balanza comercial mexicana, actualmente este sector - que incluye a la industria maquiladora - es el más importante para el comercio exterior mexicano representando el 89.4% de las exportaciones de nuestro país; sin embargo, no es el principal usuario de la transportación marítima debido a que su principal destino es E.U.A. y el comercio con ese país se realiza preferentemente por vía terrestre. Las manufacturas entran en las categorías de carga general contenerizada y carga general suelta cuyos porcentajes son del 12.65% y 23.27% respectivamente del total de carga **no petrolera**. Su traslado impone el uso de embarcaciones de gran calado y de maquinaria y equipo especializados para el manejo de contenedores y tonelaje considerable.

Hoy en día el comercio exterior mexicano por vía marítima es atendido por 111 líneas navieras, - incluidas 25 de las principales líneas internacionales- que dan servicios regulares, quincenales o semanales que enlazan a nuestros puertos con más de 370 puertos destino de 108 diferentes países de América, Asia, Europa, Oceanía y África.⁵

3.3 La marina mercante nacional

Según el Cap. I, art. 2 de la Ley de Navegación de 1994 entendemos por marina mercante mexicana:

*"El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias consignatarias de buques en puertos mexicanos"*⁶

Hasta el primer semestre de 1998 la marina mercante mexicana (incluidas las naves de PEMEX) estaba conformada por apenas 1977 embarcaciones de carga mayores de 100 toneladas de registro bruto (TRB) pertenecientes a no menos de 111 empresas marítimas de capital privado.⁷ **Vid Infra Anexo II pág. 162, Cuadro 3.7 Conformación de la flota mercante mexicana**

⁵ SCT. Panorama portuario. Internet, dirección electrónica: <http://www.infoport.com.mx/port/1/index.html>

⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Ley de Navegación", en Diario Oficial de la Federación, México, 4 de enero de 1994, pág.31

• Tonelaje de registro bruto: es el peso total que es capaz de transportar un buque.

⁷ SCT. Panorama portuario. Internet, Op. Cit.

Nótese que se ha incluido la categoría de buque portacontenedor aunque actualmente haya **cero** unidades. Eso se debe a que todavía en 1990 había **uno** de ellos registrado con pabellón **mexicano**; obviamente el barco debe seguir allí, tal vez todavía pertenezca a una naviera mexicana, pero ahora seguramente ya adoptó un pabellón de conveniencia.

La mayor empresa naviera en nuestro país es la perteneciente a PEMEX, de carácter estatal. Transportación Marítima Mexicana (TMM) fue la mayor empresa naviera privada hasta diciembre de 1999, en que vendió la mayor parte de sus acciones. De ambas empresas hablaremos con detalle más adelante.

Además de la flota de PEMEX, el Estado participa en la actividad a través de diferentes entidades, dependencias u organismos gubernamentales como la SCT, la Secretaría de Marina, Caminos y Puentes Federales de Ingresos, Comisión Federal de Electricidad y gobiernos de los estados de Oaxaca y Tabasco.

Existen muchas empresas navieras que no poseen más de un barco mayor de 100 TRB, otras que únicamente atienden tráfico de cabotaje; otras más que no prestan servicio público sino que están destinadas únicamente a atender las necesidades de transporte de las industrias o consorcios de las que forman parte, por ejemplo la Cia. Naviera Minera del Golfo S.A. de C. V. (NAVIMIN) que pertenece a la Cia. Azufrera Panamericana S. A.

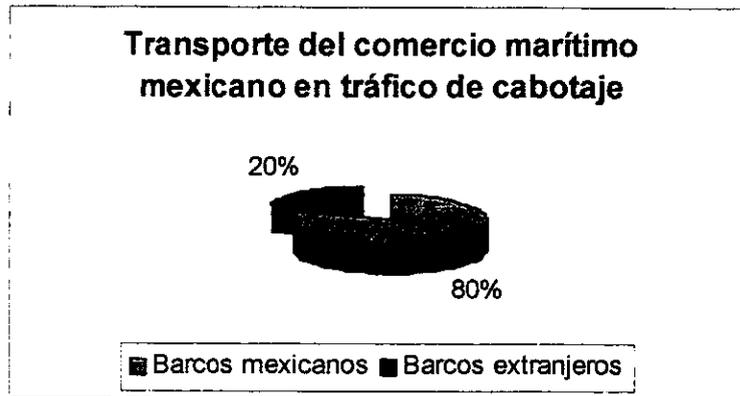
De los 1977 navíos que conforman la flota mexicana, la mayor proporción está destinada al servicio de las industrias petrolera, pesquera y minera; descontemos las embarcaciones con fines específicos como turismo y recreación, dragado, remolcadores, transbordadores, unidades móviles de perforación, contraincendios y de investigación y tendremos que las embarcaciones destinadas a la carga general en tráfico de cabotaje y/o de altura son realmente muy pocas, insuficientes para cubrir la demanda, por lo que la participación de embarcaciones con bandera mexicana en el tráfico de altura sólo alcanza el 1.7% del total; mientras que en el tráfico de cabotaje, aunque hasta hace pocos años estaba reservado a las empresas navieras nacionales, tampoco se logró cubrir la demanda al 100% y los índices de participación no pasaron del 80% en los mejores tiempos; el resto debe ser movilizado en buques de líneas extranjeras o de banderas de conveniencia. (ver gráficas 3.2 y 3.3)

GRAFICA 3.2



Fuente: Dir. de Servs. de Transp. Marítimo/D.G..M..M. /SCT

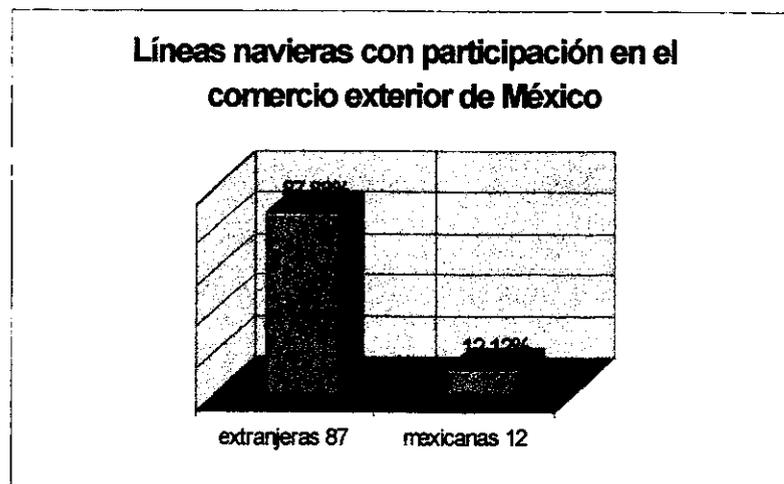
GRAFICA 3.3



Fuente: Dir. de Servs. de Transp. Marítimo/ D.G.M.M. /SCT

Del total de líneas navieras mexicanas pertenecientes a la iniciativa privada tenemos que únicamente 12 compañías que participan en nuestro comercio exterior sobresalen tanto por el número de barcos que poseen, el volumen de carga que transportan y el número de destinos que abarcan. (Ver gráfica 3.4 Líneas navieras con participación en México) Vid. Infra Anexo II pág. 163 Cuadro 3.8 Participación por continente de las principales líneas navieras mexicanas)

GRAFICA 3.4



Fuente: Dir. de Servs. de Transp. Marítimo/D.G.M.M./SCT

Podemos ver que la mayor actividad de esas compañías se concentra en América, (55 %) es más reducido en Asia (20 %) y en Oceanía; (15 %) escaso en Europa; (10 %) y nulo en Africa (0 %).

3.3.1 La Flota de Pemex

Para 1938, con la expropiación petrolera, se inicia propiamente el desarrollo de la marina mercante mexicana ante la necesidad de satisfacer los mercados nacionales e internacionales de nuestra naciente industria petrolera.

Una vez concluida la 2ª. Guerra Mundial, PEMEX trata de incrementar su flota adquiriendo barcos nortamericanos, que a pesar de tener años de servicio, resuelven por el momento la demanda de transporte marítimo y estimulan el deseo de formar una gran flota petrolera. Y en efecto, en los años posteriores se adquirieron otros barcos, pero siempre de "segunda mano" por lo que para 1953 resulta inaplazable la baja de las embarcaciones más antiguas, y su consiguiente su reposición.

Entre 1956 y 1963 se da un paulatino aumento en la capacidad de transportación de la flota gracias a la adquisición de 7 buques tanques de un promedio de vida no mayor de los nueve años. En 1967 empiezan a recibirse los barcos nuevos que PEMEX había encargado a astilleros japoneses: los buques-tanque *Cuauhtemoc*, *José Ma. Morelos*, *Miguel Hidalgo*, *Plan de San Luis*, *Plan de Ayutla*, *Plan de Guadalupe*, *Vicente Guerrero* y *Mariano Escobedo*; en 1968, los *Francisco I. Madero*, *Venustiano Carranza*, *Alvaro Obregón*, *Plutarco Elías Calles*, *Benito Juárez*, *Plan de Ayala*, *Melchor Ocampo* y *Emiliano Zapata*.⁸

Simultáneamente a la renovación de la flota mayor, la menor comienza a modernizarse; así en octubre de 1966 se firma contrato para la construcción de 8 remolcadores en astilleros del país y uno más con un astillero holandés, el cual se compromete a entregar 3 remolcadores adicionales. No obstante su incremento, PEMEX tiene que rentar barcos, por tiempo o por viaje para complementar la distribución de sus productos.

Durante la década de 1970 inicia una segunda etapa de renovación, al ordenarse en astilleros holandeses la construcción de 6 buques tanques de aproximadamente 21,700 toneladas de peso muerto (TPM) y adquirirse otros 5. Los buques-tanque *Manuel Avila Camacho* y *Francisco J. Mijica* se contruyen en 1973, los *Mariano Moctezuma*, *Independencia* y *Reforma* se construyen en 1974, y el *Revolución* en 1975. Por esa misma época se adquieren y matriculan con pabellón mexicano buques semi-nuevos; sus nuevos nombres serán: *Sebastián Lerdo de Tejada*, *Chac*, *Bacab*, *Tolteca* y *Nuevo Laredo*. En 1979 se construyen los barcos *Monterrey*, *Reynosa* y *Quetzalcoatl*.

⁸ Cárdenas De la Peña, Enrique. *Historia de las Comunicaciones...* pág. 450

También durante estos años se propone dar de baja los buques-tanque más antiguos, pero la acción efectiva se va posponiendo una y otra vez y algunos de ellos continuaron en servicio hasta diez años después.

En 1975 se publica en el **Diario Oficial de la Federación (D.O.F.)** el acuerdo presidencial que indica el compromiso de PEMEX por adquirir los primeros 10 buques-tanque de construcción nacional que, según convenio de cooperación técnica entre Astilleros de Veracruz, S. A. y la empresa italiana Italcantieri SPA, deben producirse. El programa entre ambos astilleros proyecta terminar a partir de 1980 dos buques-tanque por año; de hecho, el buque *Tolteca*, construido por los astilleros italianos es el prototipo de los que Astilleros de Veracruz, S. A. imitará; pero desafortunadamente tras construirse también el *Quetzalcóatl*, el convenio se viene abajo, cancelándose.⁹ El *Cantarell* y el *Ahkatún* son las nuevas adquisiciones en 1980 y el ex *Hecktor* se abandera mexicano con el nombre de *José Colomo*.

Al desbaratarse el convenio con Italcantieri, surge otro entre Astilleros Unidos de Veracruz, S. A. y Astilleros Españoles, S. A. Los dos primeros buques-tanque, de casi 45,000 tons. de peso muerto, que toman los nombres de *Lázaro Cárdenas II* y *Guadalupe Victoria II*, son prototipos para los que posteriormente ha de construir la industria naval nacional.

Las operaciones de la flota marítima se realizan en puertos de ambos litorales, en los descargaderos de mar adentro situados a la altura de Rosarito, B.C. y Tuxpan, Ver. y en dos monoboyas universales ubicadas en Tuxpan, más otra frente a Salina Cruz. Los principales centros abastecedores de la flota de cabotaje son Pajaritos y Minatitlán en el Golfo; de Minatitlán parte un poliducto para Salina Cruz, principal centro embarcador-distribuidor del Pacífico.

3.3.1.1 Flota mayor

Hasta el primer semestre de 1998, PEMEX Refinación administra a través de la Gerencia de Transporte Marítimo una flota mayor conformada por buques propios con capacidades desde 9,000 hasta 56,000 toneladas de peso muerto (TPM), disponibles para el servicio de combustóleo, gas y destilados en ambos litorales, complementado con buques fletados. **Vid Infra Anexo II págs. 164-165, cuadro 3.9 conformación de la flota mayor de PEMEX**

⁹ Ibidem. Pág. 452

El promedio de edad de la flota propia es de 16.6 años, aunque existen embarcaciones cuyo año de construcción data desde 1967 (Vicente Guerrero) y 1973/74 (M. A. Camacho, F. J. Múgica, M. Moctezuma, Independencia, Reforma y Revolución).¹⁰

No obstante que son escasos los buques de bandera mexicana, se han instrumentado licitaciones públicas de carácter nacional para el fletamento de embarcaciones debido a que la legislación vigente establece que el permiso de navegación solamente se expedirá a aquellos navieros mexicanos o extranjeros que tengan asiento fiscal en el territorio mexicano.

Las embarcaciones fletadas que trabajan en condiciones de negocio privado, son más nuevas (6 y 7 años en promedio), compran sus equipos con una simple llamada telefónica y además de que si alguna sale a mantenimiento es sustituida, mediante el fletamento de otra solicitando autorización al Comité de abastecimiento, ya que los contratos de largo plazo que realizó la pasada administración no contemplan la sustitución de embarcaciones al salir a mantenimiento. **Vid. Infra Anexo II pág. 166, cuadro 3.10 embarcaciones fletadas por PEMEX)**

Los indicadores de eficiencia de las embarcaciones (Barriles transportados por T.P.M.) de la flota propia son menores al de la rentada, por diversas razones entre las que podemos señalar están el año de construcción, diseño apropiado y velocidad condiciones atractivas que se exigen al momento de rentar una embarcación. Otro factor muy importante que influye para que la flota propia obtenga un disminuido indicador son los prolongados periodos fuera de operación que algunos buques deben pasar en mantenimiento, (algunos de ellos llegan a permanecer casi dos años en reparación, ya sea en astilleros o en diques secos).

A todos los buques que integran la flota mayor de Pemex Refinación se les asignó *una clasificación específica para el servicio al que serían destinados, en el momento en que fueron construidos o adquiridos.* Para mantener esa clase y esa especificación de operación durante la vida útil, la Sociedad de Casas Clasificadoras realiza periódicamente inspecciones a las embarcaciones.

Asimismo, cumplir con la obligación internacional de obtener el certificado de clase permite tener mejores condiciones de aseguramiento y reaseguros como el Club Protection

¹⁰ PEMEX/Gerencia de Transportación Marítima. La flota petrolera. Aspectos técnicos. s/f México. Información contenida en disket.

and Indemnity (PANDI). Es importante señalar que conforme un buque va envejeciendo, las inspecciones son más rigurosas debido a que los riesgos que se corren son mayores y por consecuencia las primas de seguros también.

A la fecha, las embarcaciones de la flota mayor que administra y opera Pemex Refinación (Tanto naves propias, como fletadas) cuentan con los certificados internacionales de clase, los cuales son otorgados por la casas clasificadoras ABS, Lloyd's Register y Det Norske Veritas, quienes indican las fechas en las que la flota debe realizar las inspecciones correspondientes para continuar con la respectiva clasificación hasta el término de su vida útil.

Conscientes de la importancia que reviste la obtención de la clase por parte de las Casas Clasificadoras, se tiene previsto que a partir de 1998 se aplique el Código Internacional para la Administración, Operación y Seguridad de los Buques y la Prevención de la Contaminación, suscrito por México a través de la OMI (Organización Marítima Internacional).

Hasta el segundo semestre de 1998 se tienen asegurados bajo la póliza de casco y maquinaria 27 buquestanque, siendo estos 6 gaseros, 2 petroquímicos y 19 buques convencionales en activo.¹¹ **Vid. Infra Anexo II pág. 167 cuadro 3.11 aseguramiento de la flota mayor**

3.3.1.2 Flota menor

Con el objeto de apoyar las operaciones portuarias y marítimas inherentes a la actividad global de suministro, Pemex Refinación dispone de diferentes tipos de embarcaciones propias y un mínimo de rentadas que aportan servicios tales como: remolque, dragado, amarre, almacenaje, contraincendio, transporte de personal, entre otros.

La plantilla actual de embarcaciones menores está conformada por 126 unidades: 20 remolcadores, 52 lanchas, 49 chalanes y 5 embarcaciones diversas. Esta cantidad es resultado de una depuración que se realizó en base a las condiciones operativas, de mantenimiento y de seguridad, lo que generó la baja de 50 unidades. **Vid Infra Anexo II, pág. 168, Cuadro 3.12 conformación de la flota menor de Pemex**

¹¹ Ibidem. Pág. 19

Un total de 12 terminales y residencias marítimas localizadas en ambos litorales del país están provistas de los servicios de la flota menor, dentro de la cual únicamente cuatro remolcadores y un chalán son fletados (2 de ellos para la Comisión Federal de Electricidad), distribuidos de la siguiente manera: 2 remolcadores en Lerma (Miss Dee y Opera Ree), uno en Progreso (Miss Coatza) y otro en Guaymas (S. Floriana), así como un chalán-remolcador (Ceco-Julio Salinas) para el abasto de diesel al puerto de Cozumel.

Más del 50 por ciento de la flota menor propia se encuentra en la etapa final de su vida útil al contabilizar entre 15 y 30 años de antigüedad, mientras que 26 por ciento, representado por 33 unidades ha rebasado la edad de 30 años, situación que es más patente en los chalanes, entre los que se tienen algunos con edad superior a los 45 años, y ya en extremo existen dos con 76 años.

Con la finalidad de no alterar las condiciones de apoyo que presta la flota menor, actualmente 15 embarcaciones están sujetas a programas de mantenimiento preventivo y correctivo, esto se realiza a través de contratos de servicio con terceros, por administración en el dique deponente de Cd. Madero o utilizando el convenio de compensación de adeudos de la Secretaría de Marina. Se cuenta con la autorización del Consejo de Administración para la adquisición de cinco remolcadores de 20/22 toneladas de tirón a punto fijo que sustituirán a embarcaciones que ya cumplieron con su vida útil.

Respecto de la flota menor, a la fecha se encuentran dentro de seguro 67 unidades que cuentan con su clase vigente. Se tienen 45 embarcaciones que aún cuando siguen en operación no son viables de obtener la clasificación y quedar dentro de seguro. Asimismo, existen 22 embarcaciones menores sin clasificación ni seguro, de las cuales hay 11 que debido a su antigüedad y/o falta de planos de diseño se encuentran en trámite de desincorporación, en tanto que el resto se analiza para su posible baja y sustitución. En total, se tienen 67 embarcaciones menores que no cuentan con la viabilidad técnica de obtener su clasificación y por ende quedan fuera de seguro, situación que no hace factible su operación y permanencia en el servicio.¹²

Es importante señalar que el porcentaje de utilización de la flota propia ha descendido debido a que siendo Estados Unidos nuestro principal mercado, el transporte marítimo está siendo sustituido por transporte de poliductos el cual es más barato.

¹² Ibidem. Pág. 13

3.3.2 Transportación Marítima Mexicana (TMM)

Como ya anotamos en un capítulo anterior, Transportación Marítima Mexicana nace en 1955, casi accidentalmente cuando al inicio del régimen del Presidente Ruiz Cortines, debido a la disminución drástica en el ritmo de las obras públicas, el Sr. Julio Serrano y Piedecosas, Presidente, Director General y principal accionista de la empresa Cementos Anáhuac, S.A., para cubrir el compromiso de exportación a los Estados Unidos de un tonelaje considerable de cemento, se encara a la necesidad de contar con un barco para transportarlo y adquiere en Veracruz una embarcación de 4000 tons. y casi cuarenta años de vida. Es enviado a reparar a Nueva Orleans y cuando regresa a México ya no es posible exportar cemento por existir escasez de este producto y privar la prohibición para sacarlo del país.

Al tener un barco reparado y listo para operar porque cuenta con tripulación, se funda la empresa naviera Transportes Marítimos Mexicanos, S. A.; este primer barco rebautizado *Anáhuac* es utilizado para el transporte de diversos cargamentos entre puertos nacionales y Canadá, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Mediante la adquisición de otros barcos y la anuencia de nuevos socios, en 1960 se adquiere la *Mexican Line*, hasta entonces propiedad de intereses noruegos y norteamericanos; estos barcos cubren las rutas entre puertos nacionales del Golfo de México y los norteamericanos del mismo litoral, proporcionando un servicio regular, con salidas semanales e itinerarios fijos. Y en 1961 nacen las empresas denominadas *Marítima Mexicana, S.A.* y *Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.*, estableciéndose los servicios entre los puertos mexicanos del Pacífico hasta los de Centro y Sudamérica del mismo litoral.

En 1963 TMM inicia el primer servicio trasatlántico mexicano del siglo XX en la historia de la marina mercante nacional, uniendo los puertos de Tampico, Tamps.; Veracruz y Coatzacoalcos, Ver. y Progreso, Yuc. con los de Burdeos, El Havre, Amberes, Rotterdam, Hamburgo y Bremen. Para 1968 se inicia el servicio regular con itinerarios fijos, entre los puertos mexicanos del Pacífico y los del Lejano Oriente, principalmente los de Japón.

El grupo TMM participó en la industria de los cruceros turísticos desde 1969 al integrarse con la empresa que opera barcos en la ruta entre Los Angeles y Acapulco: *Princess Cruises, inc.* (lo que ahora conocemos como el "Love boat"); posteriormente brinda un servicio de clase mundial para este tipo de embarcaciones y los miles de turistas que visitan nuestro país mediante la operación del muelle internacional de atención a cruceros en Cozumel y la Administración Portuaria de Acapulco.

En 1982 adquirió el ferrocarril Tex-Mex para ofrecer servicios entre Laredo, Corpus Christi y Houston. En 1996 la compañía subsidiaria Transportación Ferroviaria Mexicana, en asociación con Kansas City Southern Industries consigue la licitación del Ferrocarril del Noroeste lo que permite al grupo consolidarse como empresa de transporte multimodal y afianzar su posición en los mercados de los países que forman el Tratado de Libre Comercio.

Desde 1990, la empresa cuenta con una flota de tractocamiones para brindar el servicio de transporte terrestre de carga contenerizada "puerta a puerta" a cualquier punto

de la República Mexicana, asimismo brinda el servicio de transporte terrestre internacional (TTI) a través de la asociación con J.B. Hunt, empresa líder en Estados Unidos.

A partir de 1992, con la adquisición de la mayoría de las acciones de Tecomar, S. A. de C. V. (51%), TMM controló casi la totalidad del sector naviero de México: amplió su red de operaciones e instalaciones y control de los tráficos internos; contribuyendo con cerca de 400 millones de dólares a la balanza de pagos; contando con oficinas en Estados Unidos, Alemania y Japón; con 600 trabajadores en sus oficinas corporativas; con 18 subsidiarias mexicanas, 11 extranjeras y 4 empresas en las que tenía el 51% de su capital; contando con 26 embarcaciones propias, manejando más del 50% de la carga total contenerizada a través de los puertos mexicanos.¹³

También en 1996, TMM obtiene una concesión para operar una terminal especializada en contenedores en el puerto de Manzanillo, Colima y actualmente maneja también terminales portuarias en Puerto Vallarta, Jal.; Acapulco, Gro.; Tuxpan y Veracruz, Ver. y Cozumel, Q.R.; cuenta con empresas filiales que llevan a cabo operaciones portuarias en Manzanillo, Col. y Veracruz, estas actividades son prestadas tanto en tierra como a bordo de las embarcaciones e incluyen: carga y descarga de buques, embarque y desembarque directo del y al autotransporte o ferrocarril.

En apoyo a la industria petroquímica mexicana, TMM ofrece servicios de abastecimiento de insumos, remolque y apoyo a la inspección de plataformas ubicadas en la Sonda de Campeche y el Golfo de México mediante la operación de una flota de buques abastecedores.

Para complementar sus servicios de transportación marítima, en 1997 realiza una asociación estratégica con *Flota Mercante Grancolombiana*, para lograr una mayor cobertura internacional por vía marítima en rutas sudamericanas. La compañía también adquiere *Compañía Transatlántica Española* para consolidar sus operaciones en Europa.

En julio de 1998 TMM y la naviera *Canadian Pacific Limited* (CP Ships) anunciaron la creación de una naviera global denominada *Americana Ship*, en la cual las dos empresas aportarían 50% de inversión para su creación, de la que proyectaron tendrían ingresos por más de 1,200 millones de dólares al año. La empresa empezó a operar a principios de ese año y contaba en su momento con 40 barcos con una capacidad de movimiento de 150,000 contenedores.¹⁴

Sorpresivamente, el 22 de diciembre de 1999 se anuncia en los diarios que TMM vende el 50% de la participación que tenía en *Americana Ships* y se deshace de todos sus servicios de línea en ruta fija, reservándose únicamente una sección de buques de cabotaje, pues busca contar con efectivo para el pago de un bono de deuda de 200 millones de dólares, su valor e intereses. La empresa externó que con esa medida buscaba desprenderse

¹³ Transportación Marítima Mexicana, Historia de TMM. Folleto informativo, s/f México

¹⁴ Yamashiro Arcos Celina y Calderón Lino Javier. "TMM vende participación en la naviera *Americana Ships*" en El Financiero, México, 22 de diciembre de 1999, pág. 27

de un negocio de poca rentabilidad en el área de transporte de contenedores; enfocándose en el negocio marítimo especializado, en servicios de logística, transporte ferroviario, puertos y terminales

También como parte de una estrategia de vender activos importantes en reacción a la falta de liquidez que enfrentaba en los mercados nacionales e internacionales. así como la falta de crédito hacia un número importante de empresas mexicanas y del sector naviero, TMM anuncia la venta de su participación mayoritaria en una firma de terminales de líquidos a su socio minoritario Royal Vopak, en una transacción valorada en unos 20 millones de dólares. Además puso a la venta una docena de barcos y locomotoras y hasta el jet personal de los accionistas mayoritarios de la empresa; se remataron terrenos, maquinaria e incluso la sede corporativa de TMM, ubicada en el sur de la Cd. de México.

Lo que TMM no requiere vender es su participación en la empresa *Transportación Ferroviaria Mexicana*, firma que transporta más de 40% de los bienes que se mueven por tren. Por esas mismas fechas, la empresa inicia negociaciones con autoridades gubernamentales para comprar su parte de TFM valorada en 90 millones de dólares.¹⁵

A lo largo de cuatro décadas, TMM dejó de ser sólo una línea marítima para transformarse en una gran empresa de transporte multimodal, creando para el efecto subsidiarias y diversas alianzas estratégicas.

TMM proporcionaba servicio a cerca de 150 puertos en 50 países de América, Europa y Asia; cubriendo los servicios de línea "puerta a puerta"; transporte de generales secos, carga refrigerada y automóviles, mientras que en el mercado de transporte no marítimos participaba en autotransporte, servicios ferroviarios, agencias marítimas, servicios portuarios, servicios de manejo de carga y terminales de almacenamiento de líquido. A partir de 1981 cotizó en la Bolsa Mexicana de Valores y desde el 10 de junio de 1992 en la Bolsa de Valores de Nueva York, en sus dos series de acciones.¹⁶

Hasta diciembre de 1999, TMM, estuvo dominada por la familia Serrano Segovia, Grupo Servia, S. A. de C. V., que poseía la mayoría de las acciones y estaba considerada la compañía naviera más fuerte de México y Latinoamérica y una de las 30 más importantes del mundo.

¹⁵ Gatsiopoulos, Georgina. "Royal Vopak toma el control total de Van Ommeren-TMM" en El Financiero, México, 23 de diciembre de 1999, pág. 25

¹⁶ *Transportación Marítima Mexicana, Folleto corporativo*, s/f México

3.4 Legislación que rige las actividades marítimas en México

3.4.1 La Nueva Ley de Navegación

Como parte del plan de modernización y desarrollo del sector comunicaciones y transportes seguido por el gobierno del Presidente Salinas de Gortari, en 1994 entró en vigor la Ley de Navegación que sustituyó y/o reformó a las siguientes leyes: Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963; Ley de Vías Generales de Comunicación y Código de Comercio.

Objetivos

- ◆ La nueva Ley de Navegación tiene como objetivos básicos actualizar el marco jurídico que rige a las actividades marítimas y que no había sido revisado en casi veinte años (la última revisión fue en 1975)
- ◆ Promover el desarrollo de la marina mercante mexicana para que sirva de apoyo al comercio tanto interno como exterior de nuestro país.
- ◆ Redefinir y actualizar conceptos sobre las actividades del comercio marítimo.
- ◆ Busca promover la desregulación de las actividades y la simplificación de trámites de matriculación, abanderamiento e inscripción de buques.
- ◆ Promover la inversión nacional y extranjera para la creación o fortalecimiento de empresas navieras.
- ◆ Fomentar la participación de particulares en los servicios de inspección técnica naval previa certificación de su capacidad técnica y operativa.
- ◆ Instrumentar el cumplimiento de las disposiciones internacionales que México ha suscrito; principalmente en lo relacionado con protección a la ecología marítima; la seguridad y prevención de riesgos en la navegación y de la vida humana en el mar.

Entre las reformas y las nuevas disposiciones contempladas en la Ley de Navegación destacan las siguientes en relación al desarrollo de la marina mercante mexicana:

- Se libera del permiso previo de la SCT a la explotación de embarcaciones del transporte de carga (altura y cabotaje) que cumplan con las condiciones de seguridad y navegación.

- Se abre la sección de cabotaje (tradicionalmente reservada a mexicanos) a embarcaciones o navieras extranjeras que cuenten con permiso previo de la SCT, previa verificación de condiciones de reciprocidad y equivalencia.
- Se establece una sección especial en el Registro Público Marítimo Nacional para la competitividad de las embarcaciones que se dedican al transporte marítimo internacional.
- Se prevé un Programa de Abanderamiento en el cual las empresas navieras mexicanas podrán registrar las embarcaciones extranjeras que sean de su propiedad o que posean mediante contrato de arrendamiento o de fletamento, con opción a compra, mismas que serán tratadas de igual manera que las mexicanas siempre y cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y el compromiso de abanderamiento.
- El número de tripulantes al igual que su capacitación deberá ser suficiente para garantizar la seguridad tanto de la navegación como de la embarcación.
- Se definen los conceptos sobre hipoteca marítima y su ejecución, lo que dará mayor confianza a las instituciones financieras para poder otorgar créditos en mejores condiciones a las empresas navieras.
- En cuanto a los contratos de fletamento se clasifican en sus diversas modalidades y se señalan tanto los derechos como las obligaciones de las partes contratantes; esta especificación dará flexibilidad y libertad para su utilización.
- En el contrato del transporte marítimo, mediante el conocimiento de embarque* se establecen tratamientos acordes a los convenios y prácticas comúnmente aceptadas en cuanto a obligaciones mínimas del naviero y el límite de su responsabilidad.¹⁷

El principal objetivo de los cambios en la legislación marítima mexicana es fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional y del comercio marítimo en general. Aunque es cierto que esta nueva Ley de Navegación respondió a la urgente necesidad de revisar, actualizar y flexibilizar el marco legal marítimo, y tiene aciertos como el relativo a la hipoteca marítima, también es cierto que en la parte del cabotaje no existe ningún apoyo a nuestra flota y al haber abierto la actividad a buques extranjeros se ha propiciado una competencia desleal.

Dada la complejidad de los problemas marítimos en nuestro país, las reformas legales estructurales y operativas llevadas a cabo hasta ahora, no han sido suficientes para revitalizar las actividades marítimas

* El conocimiento de embarque es el "documento mercantil que se libra generalmente por triplicado y es el acreditativo de que la carga ha sido embarcada a bordo, siendo pues un verdadero recibo negociable en banca y que equivale a la propiedad de cargamento. Su entrega es indispensable para recoger la mercancía después de haber sido descargada..." (cfr. TMM, Operación Naviera, documento de circulación interna. s/f, 84 págs.)

¹⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de Navegación" Op. Cit. págs. 31-50

3.4.2 Principales actores que intervienen en el transporte marítimo

Los conceptos tradicionales de "empresa marítima", sus participantes y sus funciones han tenido que cambiar debido a la aparición del transporte multimodal y la tendencia mundial de los distintos medios de transporte de combinarse para formar "cadenas de transporte": dando pie a la unión de empresas de transporte marítimo, autotransporte y ferroviarias para formar "megacarriers".

Asimismo, la legislación mexicana sobre navegación ha cambiado para estar a tono con estas tendencias en el comercio, el transporte mundial y las nuevas estrategias gubernamentales para el desarrollo y modernización del sistema nacional de transportes.

Por ejemplo, en el artículo 127 de la *Ley de Navegación y Comercio Marítimo* que fue derogada en 1994 se definía la empresa marítima así:

*"Conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo"*¹⁸

Actualmente la nueva Ley de Navegación de 1994 no contempla el término "empresa marítima", sustituyéndolo por "empresa naviera"

Línea Naviera: Empresa de transporte marítimo que presta servicio de conducción de personas y/o mercancías, sin importar el número de buques con que cuenten.

Su función comercial consiste en intervenir en los contratos de los buques para transportar las mercancías ya sea por medio de la agencia de buques o por ella misma. Su función aduanal consiste en el pago de los diversos derechos que causa el buque durante su estancia en el puerto.

"El naviero o empresa naviera: es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que el, a su vez, haya contraído.

¹⁸ "Ley de Navegación y Comercio Marítimo" en Diario Oficial de la Federación, México, 21 de noviembre de 1963 pág. 67

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

El Agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.¹⁹

Operador de transporte multimodal es la persona física o moral que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asumiendo el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

Agente aduanal es la persona física facultada por la Dirección General de Aduanas a través de un documento llamado "patente" para realizar el despacho de mercancías en tránsito internacional por cuenta de otra persona.

3.4.3 Autoridades relacionadas con el transporte marítimo

- Administración General de Aduanas (Secretaría de Hacienda y Crédito Público) Se encarga de regular la entrada y salida del territorio nacional de toda clase de mercancías y de los medios en que se transportan, así como del despacho aduanero y los hechos que deriven de este o de dicha entrada o salida de mercancías, recaudando los impuestos correspondientes y aplicando sanciones de su competencia.
- Instituto Nacional de Migración (Secretaría de Gobernación). Tiene a su cargo la regulación y control de la internación, tránsito y salida de personas por el territorio nacional.
- Capitanía de Puertos (Secretaría de Comunicaciones y Transportes). Con una jurisdicción territorial delimitada, ejerce la autoridad marítima en sus diversos aspectos tales como seguridad de la navegación, despacho y arribo de embarcaciones, entre otras.

¹⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de Navegación" Op. Cit. págs. 34-35

- Sanidad Internacional (Secretaría de Salud). Tiene a su cargo la vigilancia y control sanitario de personas, animales, objetos o sustancias que ingresen al territorio nacional, adoptando las medidas necesarias que procedan para evitar riesgos a la salud de la población.
- Dirección General de Inspección Fitozoosanitaria (Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural). Ejerce la vigilancia y control de productos de origen animal y vegetal, para evitar que puedan llegar plagas a nuestro país, en detrimento de nuestra agricultura y ganadería.

Otras autoridades que intervienen en casos específicos:

- Secretaría del Trabajo
- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial
- Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca
- Procuraduría Federal del Consumidor

3.4.4 Legislación marítima nacional

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (artículos 27, 32, 43, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 134) y sus enmiendas.
2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (D.O.F. 1976/XII/29) y sus enmiendas.
3. Ley de Navegación y Comercio Marítimo (D.O.F. 1963/XI/21) y sus reformas.
4. Ley de Vías Generales de Comunicación (D.O.F. 1940/II/19) y sus reformas (D.O.F. 1992/VI/15)
5. Ley Federal del Mar (D.O.F. 1986/I/08)
6. Ley de Puertos (D.O.F. 1993/VII/19)
7. Ley Federal del Trabajo (D.O.F. 1972/I/11)
8. Ley General de Bienes Nacionales (D.O.F. 1982/I/08) y sus reformas
9. Ley Aduanera y su Reglamento (D.O.F. 1981/XII/31) y sus enmiendas

10. Reglamento para el Transporte Multimodal internacional (D.O.F. 1982/VIII/16)
11. Código de Comercio (D.O.F. 1989/X/13) y sus enmiendas
12. Ley de Comercio Exterior (D.O.F. 1993/VII/27)
13. Ley General de Salud (D.O.F. 1984/II/07)
14. Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (D.O.F. 1988/I/28)²⁰

3.4.5 Tratados, Convenios y Acuerdos Marítimos Internacionales suscritos por México

Desde su nacimiento a la vida independiente nuestro país ha suscrito diversos acuerdos internacionales con el propósito de apoyar el desarrollo técnico y económico de nuestra marina mercante. Estos acuerdos han ido desde las simples medidas de seguridad hasta normas legislativas internacionales y cooperación en materia de comercio marítimo. Obviamente, estos acuerdos se han ido modificando, se han extinguido, han sido superados por otros convenios acordes con la época y varios también no tuvieron una aplicación práctica en nuestro medio.

Actualmente México tiene ratificados múltiples convenios internacionales relativos al transporte marítimo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Marítima Internacional (OMI), La Organización Internacional del Trabajo (OIT); convenios comerciales con organismos regionales como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y de cooperación científica y tecnológica como los firmados con Estados Unidos y Japón entre otros.

De esos convenios, que forman parte de la legislación que rige las actividades marítimas en México tenemos entre otros muchos:

- ◆ Documentos de Identidad de la Gente del Mar (D.O.F. 1962/VII/22)
- ◆ Tratado y Convenio sobre el Mar Territorial y Zona Contigua (D.O.F. 1966/X/05)
- ◆ Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio del Mar de Plata, D.O.F. 1970/IX/15)

²⁰ Ruiz Sacristán, Carlos. Manual de Organización de la SCT, Cap. III "Marco Jurídico", pág. 12

- ◆ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974-1978 y sus enmiendas
- ◆ Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (D.O.F. 1975/IV/02)
- ◆ Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (D.O.F. 1976/VII/28)
- ◆ Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (D.O.F. 1977/III/09)
- ◆ Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques y los protocolos que lo modifiquen 1978 (MARPOL 73-78)
- ◆ Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. También conocido como *Reglas de Hamburgo* (1978)
- ◆ Convenio de la Organización de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques (D.O.F. 1988/III/17)
- ◆ Convenio No. 164 de la Organización Internacional del Trabajo sobre la Protección de la Salud y Asistencia Médica de la Gente del Mar (D.O.F. 1990/VIII/01)
- ◆ Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990 (O.P.R.C.)
- ◆ Decreto Promulgatorio del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo 1989 (D.O.F. 1992/III/06)
- ◆ Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (International Maritime Dangerous Goods code IMDG)
- ◆ Código Internacional para la Construcción y Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel
- ◆ Código Internacional sobre Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (International Safety Management ISM)
- ◆ Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.²¹

²¹ Ruiz Sacristán, Carlos. *Op. Cit.* pág. 14

3.5 Problemática de la marina mercante mexicana

Históricamente, el transporte marítimo ha sido siempre vital en el desarrollo del comercio internacional, sin embargo el desarrollo de nuestra marina mercante nacional es relativamente reciente, data de unos 50 años a la fecha; anteriormente los intercambios comerciales que requerían de este medio de transporte, eran cubiertos por buques extranjeros; mientras que las pocas empresas navieras nacionales existentes se limitaban al tráfico de cabotaje. Esta situación no ha cambiado mucho en el presente.

Si bien hubo avances y buenos intentos en el transcurso de su historia tendientes a propiciar su desarrollo, desde hace 3 sexenios, nuestra marina mercante pasa por un periodo crítico caracterizado por una constante reducción de la flota e incremento de la edad promedio de la misma; falta de interés gubernamental en el sector que se traduce en falta de apoyos fiscales, problemas financieros para adquirir nuevas embarcaciones, un estricto régimen laboral y pérdida de competitividad frente al transporte marítimo en el mundo, con la consiguiente falta de presencia en foros internacionales y Conferencias Marítimas.

3.5.1 Reducción de la capacidad de tonelaje: envejecimiento de la flota y desabanderamiento.

Sabemos que la mayor parte de nuestro comercio exterior se realiza por medio de barcos, sabemos también que los volúmenes de carga en tránsito internacional han aumentado con la apertura de México a los mercados internacionales, sin embargo existe un fuerte desequilibrio entre la demanda de transporte de nuestro comercio marítimo y la capacidad de tonelaje de registro bruto de nuestra flota mercante.

En 1990 la flota mercante mexicana estaba conformada por 2001 embarcaciones de carga mayores de 100 toneladas de arqueo bruto mientras que para el primer semestre de 1998 sólo había 1977 naves registradas.

Tomando en cuenta que nuestro país no cuenta con una política para fomentar la inversión de las empresas navieras mexicanas e impulsar la industria naval (cuyo nivel de actividades es muy reducido) y en otros países si existen subsidios de operación, beneficios fiscales, ayudas para renovación de la flota; para investigación y para la contratación de seguros marítimos, etc., lo más conveniente es optar por abanderar el buque con la nacionalidad del país que provee de estos beneficios; esto es lo que se conoce como "Bandera de conveniencia". Las empresas navieras mexicanas se han visto en la necesidad de recurrir a esta práctica con lo cual logran abatir costos fiscales y laborales; lo que permite a las navieras ahorros en salarios, impuestos y seguridad social, pero por otro lado, afecta a los marinos mexicanos, que enfrentan altos niveles de desempleo.

El desabanderamiento de nuestra flota puede ser beneficiosa para las navieras y las empresas dedicadas al comercio exterior que utilizan el transporte marítimo, pero no así para la Nación, ya que en los últimos años el tonelaje de carga registrado bajo bandera mexicana ha disminuido grandemente con la consiguiente pérdida del control del comercio exterior por vía marítima ya que este se encuentra en manos de compañías navieras extranjeras lo que ocasiona fuga de divisas por concepto de pago de fletes.

Tenemos además que la mayor parte de los buques que forman nuestra marina mercante tienen un promedio de vida muy alto, lo que provoca que constantemente estén en los astilleros. Lo peor es que cuando un buque viejo debe ser sacado de servicio, es poco probable que pueda ser sustituido por una nueva embarcación.

Debido a lo anteriormente expuesto, la participación de naves con pabellón mexicano en tráfico de altura ha disminuido del 3 % en 1990 a 1.7 % en los últimos 2 años.²²

Y en cuanto al tráfico de cabotaje, -siempre escaso y desaprovechado- tradicionalmente considerado parte fundamental de la soberanía y seguridad nacional reservado a naves nacionales, hasta 1998 se manejaba el 80% del total y restaba un 20% atendido por naves extranjeras que contaran con un permiso especial.

Ahora que la nueva Ley de Navegación abre la navegación de cabotaje a compañías navieras internacionales se teme que haya una competencia desleal que desplaze a las pequeñas empresas marítimas que laboran en nuestros litorales ya que dejando de lado el hecho de que las navieras extranjeras cuentan con más barcos mejor equipados y especializados; además de los apoyos fiscales, financieros y laborales con los que cuentan en sus países de origen, operan temporalmente en el nuestro sin sujetarse a los mismos regímenes fiscal y laboral a que están sometidas las empresas nacionales.

3.5.2 Concentración de nuestro comercio exterior.

Ya hemos visto que aún desde tiempos de la Colonia, nuestro comercio exterior se ha restringido a unos pocos mercados y a pesar de todos los esfuerzos realizados desde la etapa independiente por diversificar nuestro comercio exterior, aún hoy las relaciones comerciales con buena parte de Asia, Oceanía y de Medio Oriente son muy limitadas y con Africa, prácticamente inexistentes.

A partir de fines del siglo pasado nuestro principal socio comercial ha sido y es nuestro vecino del norte, con quien el comercio se realiza preferentemente por vía terrestre a pesar de reconocerse las ventajas del transporte marítimo sobre otros medios, esto debido al escaso desarrollo tanto de nuestra marina mercante nacional como del sistema portuario nacional.

²² Dir. de Servs. de Transp. Marítimo/ D.G..M.M. /SCT folleto informativo, pág. 4

3.5.3 Competencia desleal.

Desde su nacimiento como Nación independiente, la mayor parte del comercio marítimo de México ha sido acaparado por empresas navieras extranjeras a falta de una marina mercante propia capaz de satisfacer las demandas del comercio exterior mexicano. Sin embargo ahora la situación se ha agravado a causa de acciones que irónicamente fueron tomadas en nombre del beneficio de nuestra marina mercante y nuestro desarrollo comercial. Nos referimos a las reformas hechas a la Ley de Navegación y al ingreso de México a organismos y tratados internacionales como el TLC y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)

De los 24 miembros que integran la OCDE, México es el único que no cuenta con estímulos para su marina mercante, lo que trae aparejadas todas las desventajas ya mencionadas.

La demanda de servicios marítimos está siendo desplazada hacia navieras extranjeras en un contexto en que la competencia es desleal, sobre todo la de buques norteamericanos, ya que su país da ciertas preferencias a sus navieras, les otorgan apoyos y subsidios que en México no existen: subsidios en operación, apoyo financiero para construir embarcaciones, estímulos comerciales y operativos, y beneficios fiscales en la depreciación de los barcos y calcular la base gravable, entre otros.

En el marco del Tratado de Libre Comercio que se firmó con Estados Unidos y Canadá se excluyó a la transportación marítima de las negociaciones y el texto final del tratado debido al fuerte proteccionismo que priva en la legislación de EEUU sobre transporte marítimo por considerarlo estratégico y de seguridad nacional; mediante el "*JONES ACT*", o Acta de la Marina Mercante Norteamericana sobre reservas de carga y restricciones aplicables al naviero, al buque y a la tripulación extranjeros; así como a las operaciones de rastreo, remolque o salvamento en el país por buques extranjeros.

El Acta de la Marina Mercante Norteamericana establece que todos los oficiales y pilotos, así como el 75 % de la tripulación restante de buques con bandera norteamericana deben ser estadounidenses. Algunas operaciones de buques con bandera extranjera están restringidos en su navegación en aguas estadounidenses.

Respecto al conjunto del comercio exterior cabe destacar que algunos volúmenes de exportaciones e importaciones estadounidenses, deben ser transportadas por buques con bandera nacional:

- 50 % de las cargas precedentes del gobierno de EEUU, como exportación de programas de "ayuda externa", ventas militares al exterior e importaciones para la reserva estratégica de petróleo;
- Por lo menos el 50 % reservado a las cargas generadas por el Banco de Importaciones y Exportaciones de Estados Unidos;
- 75 % para todas las exportaciones de excedentes agrícolas;
- Toda la carga embarcada para uso de las fuerzas armadas estadounidenses;

- 25 % para mercancías agrícolas y productos embarcados en los programas específicos de alimentación y asistencia a la agricultura;
- En conjunto, el personal de gobierno y sus "efectos" transportados por mar, tienen que emplear navíos estadounidenses.²³

Como podemos apreciar, las leyes norteamericanas en materia de transporte marítimo dejan poco o ningún margen para la participación de buques extranjeros, y por el contrario, la nueva legislación mexicana no puede ser más liberal y abierta a la inversión y participación de compañías navieras extranjeras: lo cual nos pone en una situación muy desventajosa respecto a nuestro principal socio comercial, pues al igual que en el caso del autotransporte carretero, da pie a una competencia desleal sin posibilidad de negociarse en el ámbito del Tratado de libre Comercio simplemente porque no están incluidos en el mismo.

3.5.4 Escasa participación de México en Foros Marítimos Internacionales y en Conferencia de Fletes Marítimos

Siendo tan reducida nuestra marina mercante y nuestra participación en el comercio marítimo internacional no podemos esperar una gran presencia de México en organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) o en foros marítimos de organismos económicos tales como la UNCTAD, la OMC, o la OCDE; con lo cual permanecemos al margen de los avances en cooperación técnica, científica, económica, operativa y normativa del sector.

En cuanto a las Conferencias de Fletes Marítimos*, mientras que los países con mayor desarrollo marítimo son visitados por más de 300 Conferencias, actualmente el nuestro lo es apenas por seis. **Vid Infra Anexo II, págs. 169-170 Cuadro 3.13 Acuerdos y Conferencias marítimas que sirven a puertos mexicanos)** Aunque son pocas eso no resta su importancia para el desarrollo del transporte y el comercio marítimo de México.

Una compañía de transporte marítimo nacional puede ejercer ciertas influencias en el seno de una Conferencia, sobre todo en la fijación de tarifas de fletes. Una compañía nacional que tenga una considerable participación en un determinado tráfico o ruta, se encontrará en mejor posición de negociar, que otra cuyo porcentaje sea relativamente pequeño. A falta de una marina mercante sólida, México no tiene el poder de influir en las decisiones de las Conferencias.

²³ Arellano Chávez, Melchor. "El proteccionismo estadounidense sobre transporte marítimo" en El Universal, México, 3 de septiembre de 1992, pag. 8

* La UNCTAD define a las Conferencias Marítimas como "Un grupo de dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una o varias rutas dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo dentro del cual actúan para fijar fletes uniformes o comunes y cualesquiera otras condiciones convenidas en lo referente a la prestación de servicios regulares"

La obtención de reducciones de las tarifas de fletes o de mejoras en los servicios, representaría ventajas competitivas de las exportaciones e importaciones mexicanas en los mercados internacionales.

3.5.5 Incidencia de los fletes marítimos en la balanza de pagos

La balanza de pagos esta integrada por la balanza de transacciones en cuenta corriente y la balanza de capitales. No hablaremos de la balanza de capitales por no ser necesario para el tema que nos ocupa aqui.

La balanza de transacciones en cuenta corriente comprende la **balanza comercial**, que registra las exportaciones e importaciones de mercancías y la **balanza de servicios**, en donde se registra el total de pagos que hicieron los residentes de un país a los del exterior y los que a su vez recibieron de estos los nacionales, por concepto de prestación de servicios tales como los de transporte que comprenden fletes y alquiler de barcos, tráfico de pasajeros, derechos de uso de puertos y canales, transito ferroviario, tasas de servicios de correo, de teléfono y pasajes internacionales entre otros.²⁴ **Vid. Infra. Anexo II, págs. 171-172 cuadro 3.14 Balanza de pagos**

Si bien la determinación de la incidencia de pagos de fletes marítimos en la balanza de pagos es muy imprecisa, a causa de una serie de factores muy variables, podemos darnos una idea general analizando lo siguiente:

En el caso de las exportaciones, la información estadística acerca del valor total de los fletes, es mucho más escasa que en el caso de las importaciones. El flete de las exportaciones normalmente no repercute en la balanza de pagos, ya que es siempre el importador quien cubre estos gastos y por lo tanto no figura en las estadísticas sobre balanza de pagos, salvo en aquellos casos en que los fletes percibidos por los navíos del país exportador, por el transporte de exportaciones, figuren como partida acreedora.

Para comprender mejor esta situación, es necesario hablar de los términos de embarque que son los términos de venta. En lo que se refiere a los fletes y a los seguros, los términos de embarque tienen vital importancia para determinar en que sentido influyen los ingresos representados por los fletes y los seguros, hacia el país del vendedor o hacia el país del comprador.

Cuando un comprador y un vendedor concertan un contrato de compraventa, en éste queda estipulado los términos de embarque. Esto quiere decir que el vendedor al dar la cotización de la mercancía que está ofreciendo, señala si ese precio incluye únicamente el costo de la mercancía, o costo de mercancía y flete, o costo de mercancía, flete y seguro.

El estudio y análisis de los terminos de embarque requeriría una tesis completa, pero aquí sólo mencionaremos brevemente los términos más utilizados en el comercio internacional:

²⁴ Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del comercio internacional. pág. 205-208

- F.O.B (Free on board) significa "libre a bordo", lo cual implica que el exportador tiene la obligación de poner la mercancía a bordo del medio de transporte: de ahí en adelante, los riesgos y los gastos corren por cuenta del importador.
- C.& F. (Cost and freight) significa "costo y flete", lo cual implica que el exportador tiene la obligación de contratar el medio de transporte en el que viajara la mercancía y además deberá pagar el costo del flete. Todos los demás gastos tales como seguro y descarga, son por cuenta del importador.
- C.I.F. (Cost, insurance and freight) significa "costo, seguro y flete", esto implica que el exportador está obligado a contratar el transporte, pagar el flete y el costo del seguro que cubre las mercancías. Los gastos tales como la descarga y otros, son por cuenta del importador.²⁵

La mayoría de las exportaciones se pagan sobre la base F.O.B., ya que los gastos de flete influyen en el precio de venta al público consumidor del producto en el país del importador, por lo tanto es el importador quien cubre en última instancia los costos de seguros y fletes, aun cuando éstos hayan sido proporcionados por compañías pertenecientes al país exportador.

En el caso de las importaciones, la información es más amplia, para efectos estadísticos, las importaciones están calculadas sobre la base C.I.F., ya que al contrario de las exportaciones, el costo del seguro y del flete, repercute en el valor total pagado por el producto en el país del importador; por lo que es más fácil determinar el monto por concepto de fletes que se paga en nuestro país a este respecto. Esta erogación aparece en nuestra balanza de pagos incluida en el valor de las importaciones.

Tomemos en cuenta que al no contar con una marina mercante capaz de hacer frente a las necesidades de nuestro comercio exterior, un muy alto porcentaje de los gastos que se hacen por pago de fletes son para compañías extranjeras, por lo que el valor de los pagos por concepto de importación de servicios de transporte, suele figurar como partida deudora que incide en un desequilibrio en nuestra balanza de pagos y que no es otra cosa que fuga de divisas que muy bien podría evitarse con el fortalecimiento de nuestra flota mercante.

3.6 Consideraciones que nos favorecerían si contáramos y desarrolláramos una marina mercante nacional

1. Favorecer nuestro comercio exterior y por ende nuestro desarrollo económico.
2. Ahorro de divisas por concepto de pago de fletes marítimos a las empresas navieras extranjeras con la consiguiente mejoría en la balanza de pagos de nuestro país.

²⁵ Bravo Díaz, Mauro; Campos Sánchez, Marcos et. al., Cómo exportar por vía marítima, pág. 189-190

3. Una marina mercante propia fuerte nos permitirá evitar la dependencia de flotas extranjeras y cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económicas mundiales que podrían traer consigo, aun cuando México no participe, la total desarticulación de nuestro comercio marítimo.

4. Al contar con una marina mercante suficiente, nuestras importaciones podrían ser transportadas por esta, evitando así fuga de divisas y abaratando al mismo tiempo el costo de los productos importados.

5. Captación de pagos de fletes en el transporte de exportaciones. Esto permitiría a nuestros exportadores ofrecer sus productos sobre una base C.I.F., utilizando empresas marítimas nacionales.

6. Pagos de fletes captados en el comercio de terceros países. Al contar con una marina mercante más grande y eficiente, esta podría vender sus servicios a terceros países.

7. Fomentar las exportaciones mexicanas a precios competitivos en el mercado internacional.

8. Diversificación de los mercados internacionales de México.

9. Participar en más rutas marítimas.

10. Mejorar la representatividad y participación de México en los organismos marítimos internacionales y en las Conferencias de Fletes Marítimos, con lo que se obtendrán mayor capacidad de negociar las condiciones y fletes de nuestro comercio marítimo, lo que se traducirá en beneficios para nuestra economía.

11. Dar empleo en condiciones dignas a los marinos mexicanos y crear nuevas fuentes de trabajo.

12. Reducir la dependencia económica al permitirnos negociar en mejores condiciones la compraventa de productos necesarios para nuestro desarrollo económico.

13. Una sólida marina mercante nacional bien coordinada con el resto del sistema de transportes favorecerá los servicios del transporte multimodal de carga internacional en beneficio de nuestro comercio exterior.

14. Mejorar nuestra integración al nuevo orden económico mundial de formación de bloques comerciales multinacionales.

CONCLUSIONES

Es ya histórico el papel decisivo que el transporte marítimo ha venido desempeñando en el desarrollo del comercio internacional, pero México es un pueblo sin tradición naviera ni cultura marítima. Después de un estudio de su historia marítima y económica podemos concluir que el ancestral y proverbial centralismo de pueblo y gobierno mexicanos ha sido la constante para que no se le haya dado la debida importancia a nuestros mares y todo lo relacionado con ellos, incluyendo la transportación marítima portuaria, por lo cual se dice que México es un pueblo que vive de espaldas al mar y sus riquezas.

Desde su nacimiento a la vida independiente y aún antes, cuando nuestro país era colonia española, jamás ha habido un verdadero y continuado apoyo a la transportación marítima, antes bien, encontramos toda clase de obstáculos que han impedido su desarrollo en aras de un nefasto control y proteccionismo.

Siempre se ha dependido de flotas extranjeras para realizar el comercio marítimo de México, nunca se ha dado verdadero apoyo gubernamental al desarrollo de una flota mercante propia, antes bien se ha preferido dar concesiones y subvenciones a buques extranjeros; por lo que podemos decir que la marina mercante nacional tiene una historia realmente muy reciente que no va mucho más allá de la segunda mitad del siglo XX.

La dirección del comercio exterior de México ha influido decisivamente en el desarrollo (o falta de) de la transportación marítima. Así pues tenemos que cuando el flujo principal de nuestro comercio exterior se orienta hacia Estados Unidos, se otorga la preferencia al transporte terrestre en detrimento del marítimo.

Desde la época de la Colonia hasta principios del siglo XX la instalación, desarrollo y mantenimiento de las instalaciones portuarias obedecieron no a los intereses y la soberanía de México, sino más bien a exigencias e intereses del capital extranjero.

A partir de toda su historia, los planes gubernamentales de desarrollo económico no han incluido a la transportación marítima portuaria; y cualquier esfuerzo que se haya realizado cada cierto período se queda en declaraciones o buenos intentos sin continuidad a futuro.

Los puertos son indispensables para el desarrollo del comercio exterior, y por ende, de la economía de cualquier país, toda vez que más del 80% de las exportaciones e importaciones pasan por ellos; además de ser estratégicos para la soberanía y seguridad de un país.

Actualmente, igual que desde tiempos coloniales, las principales actividades del comercio marítimo se concentran en unos pocos puertos. De toda la red portuaria nacional, conformada por al menos 76 puertos con alguna actividad comercial de importancia, solo 4

puertos (Veracruz, Tampico-Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas) manejan más del 60% del total de las actividades del comercio exterior por vía marítima.

A los sucesivos gobiernos mexicanos les ha sido más fácil inaugurar un nuevo puerto que dar mantenimiento y desarrollo a los ya existentes. Hasta antes de la reestructuración portuaria de 1994, los puertos mexicanos estaban considerados entre los más ineficientes y caros del mundo debido a su atraso tecnológico y sus sistemas operativos y logísticos obsoletos, lo cual ocasionaba el fenómeno de "triangulación" en el que las mercancías destinadas a o provenientes de México tuvieran que ser reexpedidas desde puertos extranjeros, preferentemente norteamericanos.

A partir del sexenio de Miguel de la Madrid, (1982-1988) empiezan una serie de reformas a las políticas económicas de México que conducirían a una apertura comercial y una redefinición del papel del Estado en la economía.

Entrando de lleno al proceso internacional de globalización de mercados, durante el sexenio siguiente, es decir el de Carlos Salinas de Gortari, (1988-1994) se producen profundos cambios estructurales, legislativos y operativos en todo el sistema nacional de Comunicaciones y Transportes, en el entendimiento de que estos son básicos para el mejor desempeño de la integración al nuevo orden económico internacional.

En materia portuaria, se emite la Nueva Ley de Puertos (1993) que permite y estimula la inversión privada nacional y extranjera y se crean las Administraciones Portuarias Integrales, pasando de este modo los puertos a manos de la iniciativa privada buscando modernizar y optimizar el funcionamiento de la red portuaria nacional.

Los puertos por sí mismos no garantizan el desarrollo económico de su zona de influencia, necesitan adecuadas conexiones con el interior del país ya sea por medio del ferrocarril, el autotransporte o el transporte aéreo. Desafortunadamente cada uno de estos medios de transporte tienen sus propias problemáticas y no existe una buena integración entre todos ellos, lo que dificulta el desarrollo del transporte multimodal en que se apoya la globalización de los mercados.

A pesar de ser el nuestro el décimo país exportador a nivel mundial, nuestros puertos no tienen la misma posición frente a otros puertos del mundo. A más de 6 años de que los principales puertos orientados al comercio exterior y el turismo fueron entregados a la iniciativa privada, los resultados y cambios favorables no han sido tan espectaculares o acelerados como podría esperarse, aunque es innegable el avance obtenido. Pero falta comprobar el impacto positivo en desarrollo económico y beneficio social de sus zonas de influencia.

Por sus ventajas comparativas sobre otros medios de transporte, el marítimo es el medio idóneo para el transporte internacional de mercancías gracias a que es capaz de transportar grandes volúmenes a grandes distancias al más bajo costo.

México tiene grandes litorales, pertenece al bloque comercial más grande del mundo vía TLC y está estratégicamente ubicado en una de las rutas marítimas más

importantes del mundo; tiene un considerable volumen de comercio exterior con los más variados destinos en América del Norte, Latinoamérica, Europa y Asia; sin embargo la relación y proporción entre desarrollo comercial y desarrollo marítimo es prácticamente nula, pues nuestra flota mercante no alcanza a cubrir ni siquiera el 3% del total de nuestro comercio marítimo en tráfico de altura y el 60% en tráfico de cabotaje.

El desarrollo de una marina mercante propia inicia formalmente con la expropiación petrolera y la necesidad de una flota propia para manejar nuestras exportaciones del crudo.

A pesar de algunos intentos gubernamentales en el pasado, no ha habido un apoyo real y efectivo al desarrollo de las empresas navieras en México, lo que ocasiona que las pocas navieras mexicanas dedicadas al comercio exterior busquen esos apoyos adoptando la bandera de países que sí los otorguen, lo que trae como consecuencia la desnacionalización de nuestra flota.

Desde hace 10 años por lo menos, la marina mercante mexicana sufre un proceso de pérdida de su capacidad de registro bruto debido al envejecimiento de la flota y el desabanderamiento.

Con la expedición de la nueva Ley de Navegación (1994) se abre el tráfico de cabotaje (tradicionalmente reservado a buques nacionales) a empresas extranjeras, lo que creará una competencia desleal, ya que otros países sí tienen leyes que protegen la exclusividad de sus flotas y a falta de buques de bandera nacional, encontramos un fuerte desempleo entre los marinos mexicanos.

Al no contar con una flota mercante propia capaz de responder a las necesidades de nuestro comercio exterior, dependemos de flotas extranjeras para llevarlo a cabo, lo que ocasiona fuga de divisas por pago de fletes, lo que incide negativamente en nuestra balanza comercial.

Si antes de la retirada de TMM de la industria mexicana del transporte marítimo se consideraba que empresas extranjeras controlaban más del 80% del tráfico de altura, ahora tal parece que se apoderarán del 100% al no tener ninguna competencia real por parte de navieras mexicanas, y en cuanto al tráfico de cabotaje, las empresas marítimas nacionales no alcanzarán a cubrir más del 30%

En una entrevista publicada el 3 de enero del 2000, el señor Marcelino Tuero, Presidente del Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante (CCMM) lamentó que a la industria del transporte marítimo internacional de México sólo le queden dos barcos: uno especializado, para la carga azufre, y otro que es un buque escuela, y que actualmente ningún barco mexicano está haciendo tráfico internacional.¹

¹ Gazcón Felipe. "A punto del naufragio, la industria mexicana del transporte marítimo" en El Financiero, México, 3 de enero de 2000, pág. 16

¿Qué podemos concluir, si no que, una vez más, como ha venido ocurriendo a lo largo de toda la vida independiente de México tenemos que reconocer que la industria mexicana del transporte marítimo prácticamente ha desaparecido?

Al abordar la historia marítima de México hemos confirmado que la historia se repite y es bien poco lo que aprendemos de ella. Así podemos ver en materia económica y marítima repetirse viejos errores una y otra vez: y podemos ver que novísimos y audaces proyectos actuales ya se habían considerado y aun ejecutado 20, 40, y hasta 85 años antes.

Independientemente de estos problemas, el principal obstáculo para el desarrollo marítimo-portuario (y por lo tanto económico) es, como en casi todos los problemas de México, la falta de educación y capacitación adecuados.

No hablamos únicamente de los marineros y el personal de tierra que participa en la actividad marítimo portuaria, sino de todo el pueblo mexicano en general. Hablamos de la necesidad de fomentar una cultura marítima en México para la mejor apreciación, aprovechamiento y conservación de nuestros mares y la posibilidad de crecimiento que ofrecen a nuestro país.

ANEXO I

CUADROS Y GRAFICAS DEL CAPITULO 2

CUADRO 2.1 SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES NACIONALES HABILITADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA

Entidad Federativa/Puerto	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
LITORAL DEL PACIFICO						
BAJA CALIFORNIA						
Rosarito	☐	☐				•
El Sauzal	☐	☐	•	x		
Ensenada	☐	☐	•	x	x	
San Felipe		☐		•	x	
Isla Cedros	☐	☐		•		
Venustiano Carranza		☐		•		
BAJA CALIFORNIA SUR						
Guerrero Negro		☐	•			
Adolfo López Mateos		☐		•		
San Carlos	☐	☐	•	x		
Cabo San Lucas	☐	☐		x	•	
San José del Cabo	☐	☐		x	•	
La Paz	☐	☐		x	•	
Pichilingue	☐	☐	•	x	x	
San Juan de la Costa (T)	☐	☐	•			
Punta Prieta (T)	☐	☐				•
Puerto Escondido	☐	☐		x		
Loreto		☐			•	
Mulegé (T)		☐			•	
Sta. Rosalía	☐	☐	•	x	x	
Sta. María (T)	☐	☐	•			
Isla San Marcos (T)	☐	☐	•			

- (*) Puerto fluvial
 (•) Actividad preponderante
 (X) Otras actividades
 (T) Terminal
 (☐) Tipo de tráfico

CUADRO 2.1 (Continuación)

Entidad Federativa/Puerto	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
LITORAL DEL PACIFICO						
SONORA						
Golfo de Santa Clara				•		
Puerto Peñasco	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•	x	
Puerto Libertad		<input type="checkbox"/>		•		•
San Carlos		<input type="checkbox"/>			•	
Guaymas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	x
Gral. Sánchez Taboada (T)		<input type="checkbox"/>		•		
Yavaros		<input type="checkbox"/>		•		
SINALOA						
Topolobampo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	x
Altata		<input type="checkbox"/>		•		
Mazatlán	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	x
El Sábalo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Teacapán *		<input type="checkbox"/>	•			
Escuinapa *		<input type="checkbox"/>		•		
NAYARIT						
Puerto Balleto		<input type="checkbox"/>	•			
San Blas *		<input type="checkbox"/>		•		
Cruz de Huanacastle		<input type="checkbox"/>		•		
Nuevo Vallarta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
JALISCO						
Puerto Vallarta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	•	
Barra de Navidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	•	
COLIMA						
Manzanillo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•		x	x
San Pedrito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		

(*) Puerto fluvial

(•) Actividad preponderante

(X) Otras actividades

(T) Terminal

 Tipo de tráfico

CUADRO 2.1 (Continuación)

Entidad Federativa/Puerto	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
LITORAL DEL PACIFICO						
MICHOACAN						
Lázaro Cárdenas *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		x
GUERRERO						
Ixtapa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Zihuatanejo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	•	
Vicente Guerrero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•		
Acapulco	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	•	x
Puerto Marques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
OAXACA						
Puerto Angel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•		
Puerto Escondido		<input type="checkbox"/>			•	
Bahías de Huatulco	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Salina Cruz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x	x		•
CHIAPAS						
Puerto Madero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		

(*) Puerto fluvial

(•) Actividad preponderante

(X) Otras actividades

(T) Terminal

() Tipo de tráfico

CUADRO 2.1 (Continuación)

Entidad Federativa/Puerto	TRAFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE						
TAMAULIPAS						
El Mezquital	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•		
La Pesca *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•		
Altamira	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•			
Tampico *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		x
VERACRUZ						
Tuxpan *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		x
Tecolutla *		<input type="checkbox"/>		•		
Nautla *		<input type="checkbox"/>		•		
Veracruz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	x
Alvarado *		<input type="checkbox"/>		•		
Tlacotalpan *		<input type="checkbox"/>		•		
Coatzacoalcos *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		
Pajaritos *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x			•
Minatitlán *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•			x
TABASCO						
Sánchez Magallanes *		<input type="checkbox"/>		•		
Dos Bocas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				•
Chiltepec * (T)		<input type="checkbox"/>		•		
Frontera *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		
Villahermosa *		<input type="checkbox"/>	•	x		
CAMPECHE						
Cd. del Carmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		
Champotón *		<input type="checkbox"/>		•		
Campeche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x		•
Lerma		<input type="checkbox"/>		•		
La Puntilla (T)		<input type="checkbox"/>		•		
Laguna Azul		<input type="checkbox"/>		•		
Isia Aguada (T)		<input type="checkbox"/>		•		
Seybaplaya (T)		<input type="checkbox"/>		•		
San Francisco (T)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•	x	
Cayo Arcas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				•

CUADRO 2.1 (Continuación)

Entidad Federativa/Puerto	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE						
YUCATAN						
Celestún		<input type="checkbox"/>		•		
Sisal		<input type="checkbox"/>		•		
Chuburna (T)		<input type="checkbox"/>		•		
Yucalpetén	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		•	x	
Progreso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		x
Telchac		<input type="checkbox"/>		•		
Dzilam de Bravo (T)		<input type="checkbox"/>		•		
San Felipe		<input type="checkbox"/>		•		
Río Lagartos		<input type="checkbox"/>		•		
Las Coloradas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		
El cuyo		<input type="checkbox"/>		•		
QUINTANA ROO						
Holbox		<input type="checkbox"/>		•		
Puerto Juárez-Punta Sam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	
Isla Mujeres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	
Cancún	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Puerto Morelos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x	x	
Playa del Carmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Cozumel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x		•	
Punta Venado (Calica)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•		x	
Puerto Aventuras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			•	
Punta Allen (T)		<input type="checkbox"/>	•			
Xcalak		<input type="checkbox"/>		•		
Majahual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	•	x		
La Aguada		<input type="checkbox"/>	•			
Chetumal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x		
Banco Playa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	•	

(*) Puerto fluvial

(•) Actividad preponderante

(X) Otras actividades

(T) Terminal

(☐) Tipo de tráfico

CUADRO 2.2
MOVIMIENTO NACIONAL EN PUERTOS COMERCIALES
Enero-Junio 1998

TIPO DE CARGA	Toneladas						TOTAL		
	ALTURA		CABOTAJE		TOTAL		1997	1998	
	1997	1998	%	1997	1998	%	%		
GENERAL SUELTA	3,476,820	4,647,929	33.7	2,064,510	1,856,437	(10.1)	5,541,330	6,504,366	17.4
GENERAL CONTENERIZADA	3,226,920	3,536,818	9.6	113	117	56.6	3,227,033	3,536,995	9.6
GRANEL AGRICOLA	3,042,365	4,679,065	53.8	244,417	275,531	12.7	3,286,782	4,954,596	50.7
GRANEL MINERAL	6,825,775	7,242,650	6.1	2,667,570	3,176,427	19.1	9,493,345	10,419,077	9.8
OTROS FLUIDOS	1,922,526	2,190,935	14.0	76,880	347,360	351.8	1,999,406	2,538,295	27.0
TOTAL	18,494,406	22,297,397	20.6	5,053,490	5,655,932	11.9	23,547,896	27,953,329	18.7

* Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/Dirección General de Puertos. Informe Estadístico. Movimiento de carga, buques y pasajeros. Enero-Junio, 1997-1998, SCT, México, pag. 4

Cuadro 2.3

PUERTOS CONCESIONADOS EN ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES*
LITORAL DEL PACIFICO

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

1/Salvo indicación contraria, se trata de sociedades anónimas con participación mayoritaria del Gobierno Federal.

2/Fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Cuadro 2.3 (continuación)

PUERTOS CONCESIONADOS EN ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES

LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE

Administración Portuaria Integral 1/	Puertos Concesionados	Fecha del Título de Concesión	
		Otorgamiento	Publicación 2/
Altamira	Altamira	30-Jun-94	22-Sep-94
Tampico	Tampico	30-Jun-94	29-Sep-94
Tuxpan	Tuxpan	26-Jul-94	22-Nov-94
Veracruz	Veracruz	1-Feb-94	1-Feb-94
Coatzacoalcos	Coatzacoalcos	26-Jul-94	21-Nov-94
Tabasco (Estatal)	Sanchez Magallanes	25-Jun-96	7-Ago-96
	Frontera	"	"
	Chiltepec	"	"
Dos Bocas	Dos Bocas	P. O.	P. P.
Campeche (Estatal)	Cd. del Carmen	18-Mar-96	24-Jul-96
	Campeche	Ampliación:	
	Cayo Arcas	20-Jun-97	7-Nov-97
	Isla Arena	"	"
	San Francisco	"	"
	Champotón	"	"
	Sabancuy	"	"
	Seibaplaya	"	"
	Isla Aguada	"	"
	La Puntilla	"	"
	Atasta	"	"
	Emiliano Zapata	"	"
	Nuevo Campechito	"	"
Lerma	"	"	
Laguna Azul	"	"	
Progreso (En proceso de transferencia al estado)	Progreso	6-May-94	28-Nov-94
	Celestún	Ampliación:	
	Sisal	17-May-96	
	Chuburna	"	"
	Yukalpetén	"	"
	Telchac	"	"
	San Felipe	"	"

1/Salvo indicación contraria, se trata de sociedades anónimas con participación mayoritaria del Gobierno Federal.

2/Fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. -P.O. En proceso de otorgamiento. -P.P. Pendiente de publicar

Cuadro 2.3 (continuación)

**PUERTOS CONCESIONADOS EN ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES
LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE**

Administración Portuaria Integral 1/	Puertos Concesionados	Fecha del Título de Concesión	
		Otorgamiento	Publicación 2/
Progreso (Continuación)	Chabihau	"	"
	Dzilam de Bravo	"	"
	Río Lagartos	"	"
	Las Coloradas	"	"
	El Cuyo	"	"
Quintana Roo (Estatal)	Puerto Juárez-Punta Sam	30-Jun-94	26-Ago-94
	Isla Mujeres	"	"
	Puerto Morelos	"	"
	Playa del Carmen	"	"
	Puertos de la Isla Cozumel	"	"
	Chetumal	"	"

1/Salvo indicación contraria, se trata de sociedades anónimas con participación mayoritaria del Gobierno Federal.

2/Fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. -P.O. En proceso de otorgamiento. -P.P. Pendiente de publicar

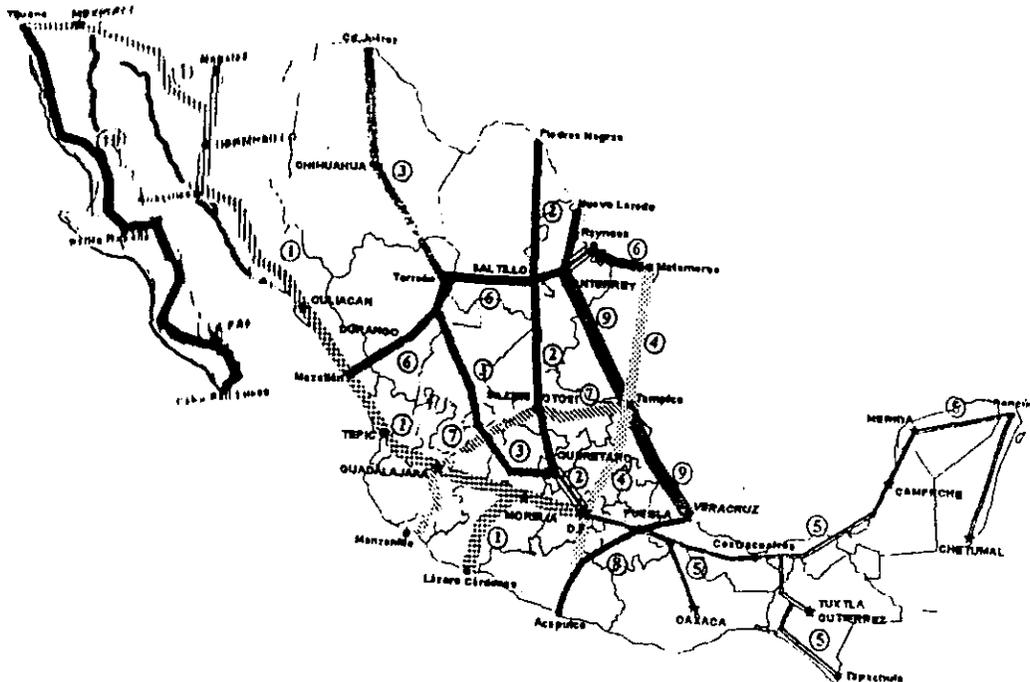
CUADRO 2.4

PRINCIPALES EJES TRONCALES

1. México-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Guaymas-Hermosillo-Nogales,
2. México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Nuevo Laredo,
3. Querétaro-Irapuato-León-Lagos de Moreno-Aguascalientes-Zacatecas-Torreón-Chihuahua-Cd. Juarez,
4. Acapulco-Cuernavaca-México-Pachuca-Tuxpan-Tampico-Matamoros,
5. México-Puebla-Coatzacoalcos-Campeche-Mérida-Cancún-Chetumal,
6. Mazatlán-Durango-Torreón-Salttillo-Monterrey-Reynosa-Matamoros,
7. Manzanillo-Guadalajara-Lagos de Moreno-San Luis Potosí-Tampico,
8. Acapulco-Cuernavaca-Puebla-Veracruz,
9. Veracruz-Tampico-Monterrey,
10. Tijuana-Santa Rosalía-La Paz-Cabo San Lucas (Transpeninsular)

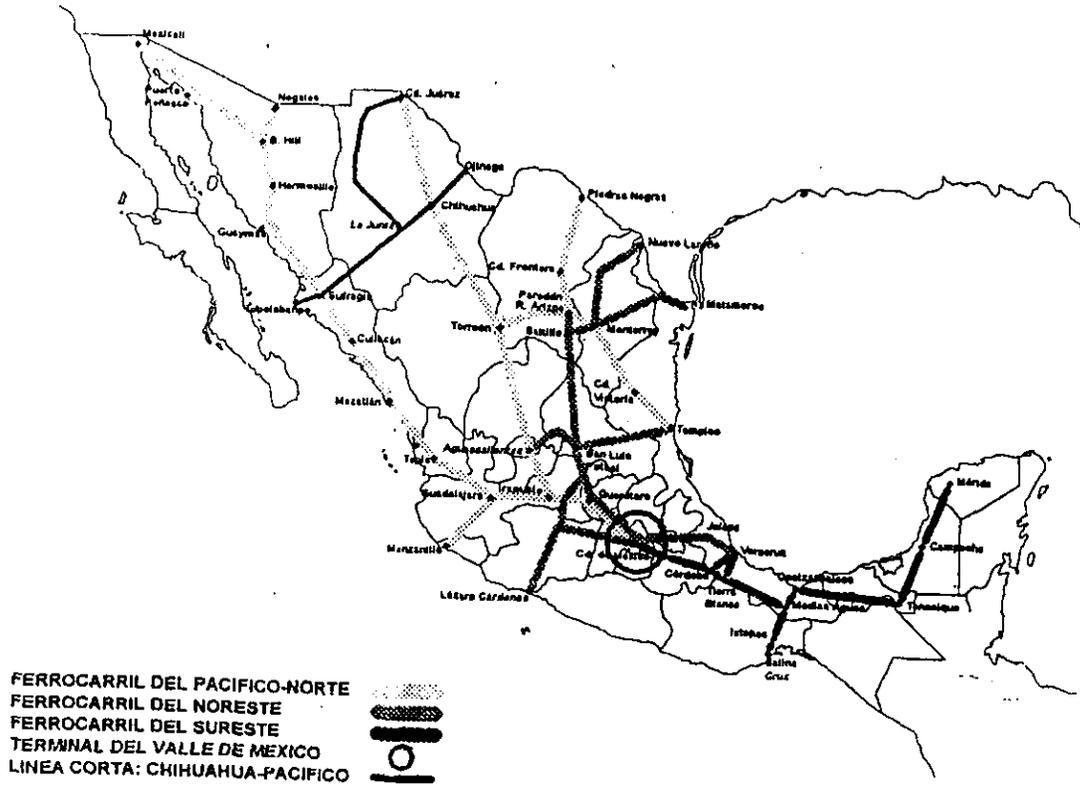
Fuente: SCT/Subsecretaría de Infraestructura.

GRAFICA 2.6
SISTEMA CARRETERO NACIONAL



Fuente: SCT/Subsecretaría de Infraestructura

GRAFICA 2.7 RED FERROVIARIA NACIONAL



Fuente: Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano

CUADRO 2.5

RED AEROPORTUARIA NACIONAL	
A CARGO O PROPIEDAD DE:	NUMERO DE AEROPUERTOS
Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)	58
Estatales	10
Municipales	5
Particulares	4
Dependencias del Gobierno Federal	6
TOTAL	83

Fuente: SCT/Dirección General de Aeronáutica Civil

GRAFICA 2.8
AEROPUERTOS OPERADOS POR ASA



Fuente: SCT/Dirección General de Aeronáutica Civil

ANEXO II

CUADROS DEL CAPITULO 3

CUADRO 3.2

BALANZA COMERCIAL DE MÉXICO			
Millones de Dólares			
1993-1999			
AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	SALDO
1993	51,886	65,367	-13,481
1994	60,882	79,346	-18,464
1995	79,542	72,453	7,088
1996	96,000	89,469	6,531
1997	110,431	109,808	623
1998	117,501	125,242	-7,741
1999	30,056	31,207	-1,151

Cifras al mes de marzo de 1999
Fuente: Grupo de Trabajo Banco de México, INEGI, SHCP y SECOFI

CUADRO 3.3

BALANZA COMERCIAL POR PRINCIPALES MERCADOS					
Milones de Dólares					
Enero-Marzo 1999					
País	Exportaciones*/	Part. %	Importaciones*/	Part. %	Saldo
Total	30,056.0	100.0	31,207	100.0	-1,151
Estados Unidos de América	26,202	87.18	23,206	74.4	2,995
Alemania	871	2.90	1,272	4.1	-401
Canadá	443	1.47	649	2.1	-206
España	160	0.53	308	1.0	-148
Japón	152	0.51	1,132	3.6	-979
Gran Bretaña	142	0.47	214	0.7	-71
Singapur	134	0.45	118	0.4	16
Guatemala	134	0.45	14	0.0	120
Países Bajos	127	0.42	75	0.2	52
Venezuela	109	0.36	63	0.2	46
Colombia	85	0.28	38	0.1	46
Antillas Neerlandesas	83	0.28	0	0.0	83
Chile	83	0.28	161	0.5	-78
Brasil	74	0.25	183	0.6	-108
Francia	70	0.23	330	1.1	-260
Panamá	70	0.23	1	0.0	69
Suiza	70	0.23	188	0.6	-118
Hungría	65	0.22	26	0.1	39
Belgica	62	0.21	69	0.2	-7
Rep. Dominicana	57	0.19	2	0.0	55
El Salvador	57	0.19	5	0.0	52
Costa Rica	55	0.18	30	0.1	25
Cuba	55	0.18	4	0.0	50
Argentina	54	0.18	33	0.1	20
Puerto Rico	50	0.17	38	0.1	13
China	46	0.15	356	1.1	-311
Otros	547	2.00	2,692	8.6	-2,145

*/Incluye maquila
Fuente: Bancomext, Sistema de Información Comercial de México, Marzo 1999

CUADRO 3.4

MEXICO: PARTICIPACION POR RAMAS DE ACTIVIDAD EN LA EXPORTACION TOTAL				
Millones de Dólares				
Enero - Marzo 1998-1999				
RAMAS	1998	PART % 1998	1999	PART %1999
No petrolera	26,190	92.8	28,507	94.8
Agropecuaria	1,464	5.2	1,547	5.1
Extractiva	102	0.4	98	0.3
Manufacturera	24,624	87.3	26,861	89.4
Petrolera	2,025	7.3	1,549	5.2
TOTAL	28,214	100.0	30,056	100.0
Fuente: Grupo de Trabajo Banco de México, INEGI, SHCP y SECOFI				

CUADRO 3.5

MEXICO: PARTICIPACION POR TIPO DE BIEN EN LA IMPORTACION TOTAL				
Millones de Dólares				
Enero-Marzo 1998-1999				
Tipo de bien	1998	PART % 1998	1999	PART %1999
Bienes de consumo	2,725	9.09	2,443	7.83
Bienes intermedios	23,024	76.82	24,188	77.51
Bienes de capital	4,224	14.09	4,577	14.67
TOTAL	29,972	100.00	31,207	100.00
Fuente: Grupo de Trabajo Banco de México, INEGI, SHCP y SECOFI				

CUADRO 3.6

MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA

Enero - Junio 1998

Toneladas

Tipo de carga	Altura	Cabotaje	Total
General suelta	4,647,929	1,856,437	6,504,366
General contenerizada	3,536,818	177	3,536,995
Granel agrícola	4,679,065	275,531	4,954,596
Granel mineral	16,518,600	10,284,813	26,803,413
Otros fluidos	2,190,935	347,360	2,538,295
Petróleo y derivados	55,126,531	19,155,454	74,281,985
TOTAL	86,699,878	31,919,722	118,619,650

Cuadro 3.7

CONFORMACION DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA
 EMBARCACIONES MAYORES DE 100 TONELADAS DE REGISTRO BRUTO
 (T.R.B.)
 HASTA EL PRIMER SEMESTRE DE 1998

TIPO DE EMBARCACION	NUM. DE EMBARCACIONES
ABASTECEDOR	47
AZUFRERO	2
CARGUERO	15
CONTRAINCENDIO	2
CHALAN	194
DRAGA	39
GASERO	8
GRANELERO	1
INVESTIGACION	20
OTROS	48
PASAJE	29
PESQUERO	1395
PORTACONTENEDOR	0
QUIMQUERO	3
REMOLCADOR	91
TANQUE	46
TRANSBORDADOR	28
UNIDAD MOVIL DE PERFORACION	9
TOTAL	1977

Fuente: Dirección General de Marina Mercante/SCT

Cuadro 3.8

Participación por continente de las principales líneas navieras mexicanas

LÍNEAS NAVIERAS	AFRICA	AMERICA	EUROPA	OCEANIA	ASIA
CARGIL INC		X			
CONSOL EXPORT				X	X
F.D.F.		X			
FLAMINGO LINE		X	X	X	X
GRUPO KANO		X			
ARMAMEX		X			
NAV. DEL PACIFICO		X			
NAVIMIN		X			
PANAMANIAN		X			
PURE CARRIERS		X			
TECOMAR		X	X		X
T.M.M.		X	X		X

Fuente: Dir. de Servs. de Transp. Marítimo /Dirección General de Marina Mercante

Cuadro 3.9

FLOTA MARITIMA DE PEMEX
Características y condiciones operativas
Embarcaciones mayores de 100 tons. de arqueo bruto

Nombre del barco	Tipo del barco	Año de construcción	Arqueo bruto	Arqueo neto
18 de Marzo	Buque tanque	1977	31832.26	19327.80
Alvaro Obregón	"	1968	12753.00	7550.00
Benito Juárez	"	1968	12753.00	7550.00
Fco. J. Mújica	"	1973	14744.00	8896.00
Gpe. Victoria II	"	1988	23236.00	16043.00
Independencia	"	1974	13694.20	8207.57
Lázaro Cárdenas II	"	1973	23236.00	16983.00
M. Avila Camacho	"	1973	13694.20	8207.57
Mariano Moctezuma	"	1974	14749.00	8896.00
Melchor Ocampo	"	1968	12760.51	7598.77
Nuevo PEMEX I	"		26309.00	13004.83
Nuevo PEMEX II	"		26309.00	13004.83
Nuevo PEMEX III	"	1989	26309.00	13004.83
Nuevo PEMEX IV	"	1989	26309.00	13004.83
Plan de Ayala	"	1968	493.68	7598.00
Plan de Guadalupe	"	1967	12418.34	7219.69
Quetzalcoatl	"	1979	27758.66	17974.6
Reforma	"	1974	13694.20	8207.002
Revolución	"	1975	13694.00	8207.60
S. Lerdo de Tejada	"	1976*	30360.90	21437.20

* Año de adquisición, no de construcción

Tolteca	"	1978*	25545.00	17180.00
Venustiano Carranza	"	1968	10085.85	5725.00
Bacab	Buque Quimiquero	1977*	17627.00	11188.00
Chac	"	1976*	13291.00	10392.00
Vicente Guerrero	"	1967	6330.28	3071.00
Ahkatun	Buque Gasero	1980	35129.47	24180.48
Cantarell	"	1980	35129.47	24180.48
Emiliano Zapata	"	1968	2930.54	879.16
Jose Colomo	"	1981*	15819.00	9397.00
Mariano Escobedo	"	1967	7992.00	4599.01
Monterrey	"	1979	34561.00	20516.00
Nuevo Laredo	"	1978*	16404.00	9438.00
Reynosa	"	1979	32853.90	9915.20

* Año de adquisición, no de construcción.

Cuadro 3.10 Embarcaciones fletadas por Pemex

Gerencia de Transportación Marítima: vencimiento de contratos de las embarcaciones fletadas a largo plazo

Buquetanque	Litoral	MTPM	Armador	Renta (USD/Día)	Vencimiento*
Destilados					
Paricutin	Golfo	5	Armamex	8.0	abr-1998
Nevado	Golfo	5	Armamex	6.8	abr-1998
Uxmal	Pacífico	9	Línea Mex. del Pacífico	10.4	jul-2001
Anahuac	Golfo	30	Línea Mex. del Pacífico	15.1	sep-2003
Montealban	Pacífico	36	Línea Mex. del Pacífico	17.0	nov-2003
Palenque	Pacífico	36	Línea Mex. del Pacífico	17.0	dic-2003
Combustóleo					
Actinia	Pacífico	40	Tupilco	14.5	sep-1997
Xitle	Golfo	8	Armamex	8.0	mar-1998
Four Estrellas	Pacífico	54	Línea Mex. del Pacífico	14.7	sep-2000

* Al final de todas las opciones

CUADRO 3.11

CONDICIONES DE SEGURO DE LAS EMBARCACIONES DE LA FLOTA MAYOR DE PEMEX

Condición de aseguramiento	Número de unidades	Observaciones
Buques asegurados con cláusula sobre negligencia (Inchmaree) hasta 35 años	28	Se incluyen los gaseros y petroquímicos así como al Plan de Guadalupe, en proceso de baja
Buques asegurados contra riesgos en puerto sin tripulación a bordo y vigilancia	1	Plan de Guadalupe
Buques con cobertura adicional contra riesgos por huelga y guerra	5	Guadalupe Victoria II, Lázaro CárdenasII, José Colomo, Nuevo Laredo y Nuevo Pemex I

Cuadro 3.12.**Flota menor de PEMEX**

Gerencia de Transportación Marítima: plantilla de embarcaciones de la flota menor

Embarcaciones y Servicio	Total	Antigüedad (años)		
		< 15	15 - 30	> 30
Total	126	26	67	33
Remolcadores	20	7	7	6
Apoyo portuario	12	7	4	1
Alijos	3			3
Remolque	5		3	2
Lanchas	52	12	35	5
Corta lirio	3		2	1
Draga	1			1
De pasaje	13	9	1	3
Amarradora	25	1	24	
Empujadora	6		6	
Contraincendio	2		2	
Ecológica	2	2		
Chalanes	49	5	23	21
Bodega	3			3
Cubierta	15		5	10
Pontones	2		2	
Tanque	28	5	15	8
Grúa	1		1	
Otras	5	2	2	1
B.R.H. Ecopemex	1	1		
Multipropósitos	2	1	1	
Buque abastecedor	1			1
Buque taller	1		1	

Fuente: Gerencia de Transportación Marítima/PEMEX

CUADRO 3.13

ACUERDOS Y CONFERENCIAS MARITIMAS QUE SIERVEN A
PUERTOS MEXICANOS

CONFERENCIA MARITIMA	LINEAS NAVIERAS MIEMBROS	AGENTES CONSIGNATARIOS DE BUQUES
BRASIL / MEXICO / BRASIL	Flota Amazónica Transportación Marítima Mexicana	Naviomar S.A. de C.V. Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V.
	Ivaran Lines	Representaciones Transpacíficas S.A. de C.V.
JAPAN / MEXICO	Kawasaki Kisen Kaisha L.T.D.	Agencia Mextrans, S.A. (Kawasaki Kisen Kaisha L.T.D.)
	Mitsul OSK Lines	Representaciones Marítimas S.A. de C.V.
	Nediloyd Lines	Navemar S.A. de C.V.
	Transportación Marítima Grancolombiana	Agencias Marítimas F.O.F. S.A. de C.V.
	Nippon Yusen Kaisha	Mar Servicios S.A. de C.V.
	Transportación Marítima Mexicana	Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V. y Línea Mexicana del Pacífico S.A. de C.V.
MEDITERRANEAN / MEXICO AGREEMENT	Tecomar	Tecomar S.A. de C.V.
	Transportación Marítima Mexicana	Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V.
	Contship Container Lines L.T.D.	Representaciones Marítimas S.A. de C.V.
MEXICO-ATLANTICO Y GOLFO	Transportación Marítima Mexicana	Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V.
	Ivaran Lines	Representaciones Transpacíficas S.A. de C.V.

<p>RIO DE LA PLATA / CARIBE / RIO DE LA PLATA</p>	<p>Transportación Marítima Mexicana</p>	<p>Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V.</p>
<p>THE ASOCIATION OF WEST INDIA TRANS-ATLANTIC STEEM SHIP LINES (WITASS)</p>	<p>Compagnie Generale Maritime</p>	<p>Representaciones Transpacíficas S.A. de C.V.</p>
	<p>DRS/Stinnes West Indies Serv. GmbH. Trans. 8 Jas. Harrison L.T.D.</p>	<p>Navemar S.A. de C.V.</p>
	<p>Hapag Lloyd A.G.</p>	<p>Representaciones Marítimas S.A. de C.V.</p>
	<p>Transportación Marítima Mexicana</p>	<p>Agencia Marítima Mexicana S.A. de C.V. y Línea Mexicana del Pacífico S.A. de C.V.</p>
	<p>Tecomar</p>	<p>Tecomar S.A. de C.V.</p>

Fuente: Representación de las Conferencias Marítimas en México

CUADRO 3.14
BALANZA DE PAGOS

Presentación iniciada en 1994

Millones de dólares

El cuadro con información histórica está disponible en un formato para [hoja de calculo](#), (ayuda).

CONCEPTO	III. 1998	IV. 1998	I. 1999
Cuenta corriente	-4639.7	-4641.7	-2920.1
Ingresos	34237.6	36697.9	35799.0
Exportación de mercancías */	24859.0	30629.1	30355.6
Servicios no factoriales	2823.1	2940.7	3167.5
Turistas	1289.9	1481.6	1795.6
Excursionistas	480.8	459.2	429.1
Otros	1052.4	999.7	942.9
Servicios factoriales	1295.6	1297.2	1212.7
Intereses	1026.1	1023.6	972.9
Otros	269.5	273.6	239.8
Transferencias	1559.8	1630.8	1363.2
Egresos	38877.3	41339.5	38719.1
Importación de mercancías */	30848.7	33391.0	31207.0
Servicios no factoriales	3159.9	3312.3	2893.1
Fletes y seguros	900.1	963.2	923.8
Turistas	608.4	541.4	336.7
Excursionistas	539.9	627.5	567.7
Otros	1111.5	1180.3	1064.9
Servicios factoriales	4855.7	4631.4	4618.9
Intereses	3220.4	3093.0	3252.4
Otros	1635.4	1538.4	1366.5
Transferencias	12.9	4.8	0.0
Cuenta de capital	1568.5	6581.9	2483.0
Pasivos	-224.5	6265.8	3259.7
Por préstamos y depósitos	352.8	2103.7	-936.1
Banca de desarrollo	39.2	640.8	-848.6
Banca comercial	392.5	-1338.2	230.5
Banco de México	-423.8	-647.8	-622.2
Sector público no bancario	-672.1	2545.9	-484.3
Sector privado no bancario	1017.0	903.0	788.5
Inversión extranjera	-577.3	4162.1	4195.8
Directa **/	2286.6	2553.2	2598.2
De cartera	-2864.0	1608.9	1597.6
Mercado accionario	-183.2	276.9	-115.5

Mercado de dinero	-503.7	367.4	273.6
Sector público	-498.3	368.1	267.3
Sector privado	-5.4	-0.7	5.8
Valores emitidos en el exterior	-2177.1	964.6	1439.5
Sector público	-907.1	-537.4	367.5
Sector privado	-1270.0	1502.0	572.0
Activos	1793.0	316.1	-776.7
En bancos del exterior	1528.5	814.9	-1020.6
Créditos al exterior	61.6	125.0	60.0
Garantías de deuda externa	-194.2	-198.3	-202.4
Otros	397.1	-425.5	386.3
-----	-----	-----	-----
Errores y omisiones	1739.3	-314.9	491.2
-----	-----	-----	-----
Variación de la reserva neta	-1272.5	1633.9	-37.8
Ajustes por valoración	0.5	1.4	1.9
-----	-----	-----	-----

NOTAS: Estas cifras por los procedimientos de elaboración, están sujetas a cambios ulteriores, en particular las más recientes.

(-) El signo negativo significa egreso de divisas

*/ Incluye maquiladoras

**/ El monto de inversión extranjera directa es susceptible de revisiones posteriores al alza. Ello debido al rezago con que las empresas de inversión extranjera informan a la SECOFI sobre las inversiones efectuadas.

Los niveles agregados pueden no coincidir con las suma de sus componentes, como resultado del redondeo de las cifras.

BIBLIOGRAFIA

1. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). La organización portuaria, Tomo VIII, Colección Académica, México, SCT/JICA. 1995, 246 pp.
2. Aguilar Monteverde, Alonso. Dialéctica de la Economía Mexicana. Del colonialismo al imperialismo, México. Edit. Nuestro Tiempo. 1976, 610 pp.
3. Alperovich, M. S. y Rudenko, B. T. La revolución mexicana de 1910-1917 y la política de los Estados Unidos, México, Ediciones de Cultura Popular. 1984, 291 pp.
4. Arcila Farias, Eduardo. Reformas Económicas del Siglo XVII en Nueva España. Tomo I, México, SEP/Setentas 117, 1974, 159 pp.
5. Bravo Díaz, Mauro; Campos Sánchez, Marcos et.al. Cómo exportar por vía marítima, México. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. 1996, 207 pp.
6. Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia de las comunicaciones y transportes en México, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, 539 pp.
7. Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza marítima del México independiente y revolucionario Tomo I, México, Secretaría de Marina, 1970, 389 pp.
8. Cardoso, Ciro (compilador) México en el siglo XIX (1821-1910) Historia económica y de la estructura social, México, Edit. Nueva Imagen, 1980, 525 pp.
9. C. F. Jones y G. C. Darkenwald. Geografía económica. México, Fondo de Cultura Económica, 1983 786 pp.
10. Conchelo, José Angel. El TLC: un callejón sin salida, México, Edit. Grijalbo, 1992, 289 pp.
11. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, Edit. Porrúa Hnos., 1997, 661pp.
12. Florescano, Enrique y Gil Sánchez, Isabel. Historia General de México Tomos I y II, México, Ediciones El Colegio de México, 1986, 734 pp.
13. Hernández de Labra, Fernando. Puertos, México, Facultad de Ingeniería Civil, UNAM Acatlán, 1983, 545 pp.
14. Herrera Canales, Inés. El comercio exterior de México (1821-1875), El Colegio de México, 1977, 193 pp.
15. Instituto Mexicano del Transporte. Consideraciones para modernizar la infraestructura del transporte, Publicación Técnica Núm. 19, Querétaro, Qro., SCT/IMT 1991, 19 pp.

16. Instituto Mexicano del Transporte. Algunos desequilibrios del sistema nacional de transporte. Publicación técnica núm. 3, Querétaro, SCT/IMT 1992, 19 pp.
17. Instituto Mexicano del Transporte. El transporte como sistema integral. Publicación técnica Núm. 2, Querétaro, SCT, 1988, 11 pp.
18. López Cámara, Francisco. La estructura económica y social de México en la época de la Reforma. México, Siglo XXI Editores, 1981, 244 pp.
19. López Gallo, Manuel. Economía y política en la historia de México, México, Ediciones El Caballito, 1980, 239 pp.
20. López Rosado, Diego G. Curso de Historia económica de México, Colección Textos Universitarios, México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, 1973, 610 pp.
21. Mancisidor, José. Historia de la revolución mexicana, México. Costa-Amic Editores, S. A., 1988, 365 pp.
22. Netherlands Engineering Consultants. Estudio general sobre el programa de progreso marítimo de México, La Haya, NEDECO, 1955, 822 pp.
23. Ortiz Wadgymar, Arturo. Introducción al comercio exterior de México, México, Edit. Nuestro Tiempo, 1993, 173 págs.
24. Ortiz Wadgymar, Arturo. Los sexenios neoliberales. Política económica de México 1982-1994. México, Edit. Nuestro Tiempo, 1994 165 págs.
25. Rojas Soriano Raúl. Guía para realizar investigaciones sociales, México, Edit. Plaza y Valdés, 1993, 286 pp.
26. Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante Mexicana, México, C.E.C. Acatlán, 1981, Mimeo. 103 pp.
27. Semo, Enrique (Coordinador). México, un pueblo en la historia. México, Universidad Autónoma de Puebla, Edit. Nueva Imagen, 1982, 534 pp.
28. Solis, Leopoldo. La realidad económica mexicana. México, Siglo XXI Edit., 1989, 356 pp.
29. Stein J., Stanley y Stein H. Bárbara. La herencia colonial de América Latina. México, Siglo XXI Editores, 1985, 204 pp.
30. Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del comercio internacional. Siglo XXI Editores, México, 1990, 380 pp.

31. Varios Autores. Del árbol de la noche triste al Cerro de las Campanas, México, Pueblo Nuevo Editores, 1988, 517 pp.

DOCUMENTOS

1. Comisión Económica Para América Latina (CEPAL), "Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe", en Cuadernos de la CEPAL, núm 65, Santiago de Chile, 1991, pp.128- 129
2. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Los puertos mexicanos, inversión para el futuro. Proceso de reestructuración y privatización, México, SCT, 1994, 12 pp.
3. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Los puertos mexicanos en cifras 1991-1997, México. SCT, 1998, 214 pp.
4. Dirección General de Puertos. Informe estadístico, movimiento de carga, buques y pasajeros, enero-junio 1997-1998, México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/SCT, 1998, 43 pp.
5. Dirección General de Marina Mercante. Flota mercante mexicana. Embarcaciones mayores de 100 toneladas de arqueo bruto, México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante/SCT, 1997, 78 pp.
6. Dirección de Servicios de Transporte Marítimo/DGMM/SCT folleto informativo, México, 1998, pág. 4
7. Gerencia de capacitación. Introducción a Puertos Mexicanos, México, Puertos Mexicanos/SCT, 1991, 78 pp.
8. Ruiz Sacristán, Carlos. Manual General de Organización. Antecedentes México, SCT, 1995, 120 pp.
9. Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Programa nacional de modernización industrial y del comercio exterior, México, 1990, 23pp.
10. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Oportunidades de inversión en infraestructura básica en México, México, 1993, 19 pp.
11. Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan nacional de desarrollo 1983-1988. Sistema integral de transportes, México, SPP, 1983
12. Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan nacional de desarrollo 1989-1994. Sistema integral de transportes, México, SPP, 1989
13. Transportación Marítima Mexicana, Folleto corporativo, s/f México

14. Transportación Marítima Mexicana, Historia de TMM. Folleto informativo. s/f México
15. Transportación Marítima Mexicana, Operación Naviera, documento de circulación interna. s. f. 84 págs.)

HEMEROGRAFIA

Periódicos

1. Arellano, Melchor. "El proteccionismo estadounidense sobre el transporte marítimo", en El Universal, México, 3 de septiembre de 1992, pág. 8.
2. Arellano, Melchor. "Faltan incentivos para la industria marítima nacional: Navinim", en El Financiero, México, 3 de febrero de 1992, pág. 26.
3. Calderón Lino, J. "Desaprovechado, el puerto de Manzanillo para el manejo de carga de importación" en El Financiero, México, 27 de Enero de 1997, pág. 11A.
4. Calderón Lino, J. "Crece la importancia de las telecomunicaciones en el comercio exterior y en el transporte multimodal" en El Financiero, México, 18 de febrero de 1997, pág. 17A.
5. "Control federal en 23 autopistas" en Uno más uno, México, 17 de agosto de 1998, pág. 1
6. Cruz, Osiel. "Será Altamira gran productor petroquímico: BASF" en El Universal, México, 22 de junio de 1998, pág 11
7. Flores, Gerardo. "Obtiene el gobierno 5 mil 300 mdd por la concesión de servicios en 1997" en El Financiero, México, 7 de febrero de 1998, pág. 6.
8. Gatsiopoulos, Georgina. "Royal Vopak toma el control total de Van Ommeren-TMM" en El Financiero, México, 23 de diciembre de 1999, pág. 25
9. Gazcón, Felipe. "A punto del naufragio, la industria mexicana del transporte marítimo" en El Financiero, México, 3 de enero de 2000, pág. 16
10. Gómez Maza, Francisco. "Promoción e impulso al capital privado en infraestructura: EZ" en El Financiero, México, 28 de enero de 1998, pág. 20.
11. Gómez Maza, Francisco. "Prioritario, privatizar y modernizar puertos" en El Financiero, México, 5 de febrero de 1998, pág. 15.

12. Gomora, Doris y Gazcón Felipe. "La ruta más larga" en Reforma, México, 1º de junio de 1998. Pág. 14A.
13. Gomora, Doris y Gazcón Felipe. "Entre olas y turbulencias" en Reforma, México, 2 de junio de 1998, pág. 9A.
14. González Pérez, Lourdes. "Explosiva incursión de México al sistema multilateral de comercio" en El Financiero, México, 5 de enero de 1998. pág. 14.
15. Hernández, Jaime. "Disminuye 9.8% el gasto en comunicaciones y transportes" en El Financiero, México, 28 de enero de 1998. pág. 20.
16. Hernández, Jaime. "Arranca la privatización del Ferrocarril del Sureste: SCT" en El Financiero, México, 19 de febrero de 1998.
17. Hernández, Jaime. "Inversión neutra vía libre a autotransportistas extranjeros" en El Financiero, México, 21 de enero de 1997, pág. 10.
18. Hernández, Jaime. "El sureste, prueba piloto en la venta de aeropuertos" en El Financiero, México, 22 de enero de 1998, pág. 20
19. Muñoz Valencia, Araceli. "Malbaratará el gobierno las empresas que quedan" en El Financiero, México, 22 de enero de 1998, pág. 20.
20. "Puertos mexicanos, totalmente abiertos al sector privado; SHCP a cargo de su desincorporación" en El Financiero, México, 3 de septiembre de 1992, pág. 10.
19. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Ley de Navegación y Comercio Marítimo" en Diario Oficial de la Federación, México, 21 de noviembre de 1963
20. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de navegación" en Diario Oficial de la Federación, México, 4 de enero de 1994, págs. 31-50.
21. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de puertos" en Diario Oficial de la Federación, México, 19 de julio de 1993, págs. 36-46.
22. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Programa de desarrollo del sector Comunicaciones y Transportes, 1995-2000", en Diario Oficial de la Federación, México 25 de marzo de 1996, págs. 23-24.
23. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Programa de Trabajo 1997", en La Crónica, México, 22 de enero de 1997.
24. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Programa de Trabajo 1999", en Diario oficial de la federación, México, 20 de enero de 1999.

25. Vázquez Tercero, Héctor. "México, décimo país exportador del mundo" en El Financiero, México, 21 de enero de 1998, pág. 58.
26. Wilde Matthews, Anna. "La vieja infraestructura resulta un débil puente para la marcha triunfal del TLC" en Reforma, México, 3 de junio de 1998, pág. 10A.
27. Yamashiro Arcos, Celina y Calderon, Lino Javier. "TMM vende participación en la naviera Americana Ships" en El Financiero, México, 22 de diciembre de 1999, pág. 27

Revistas

1. Banco de México. "La economía mexicana en 1997" en Revista de Comercio Exterior, México, mayo de 1998, págs. 418-421.
2. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. "Programa de Trabajo 1998 del Sector Comunicaciones y Transportes", en Boletín Portuario, México, enero-marzo 1998, Núm. 4, pág. 2.
3. "1° de junio de 1917: Nacionalización de la Marina" en Revista de la Secretaría de Marina, México, mayo-junio de 1990, págs. 46-47.
4. Hernández, Pilar. "Por mar y tierra, hasta el destino final" en Revista Mundo Ejecutivo, México, junio 1997, págs. 128-129.
5. "Indicadores económicos de México, enero-mayo de 1998" en Revista ANIERM, México, julio 1998, pág. 5
6. Mendiola, Gerardo "Exportadoras, importadoras y TLC" en Revista Expansión, México, septiembre 1997, págs. 157-158.
7. Ocampo Sigüenza, Daniel. "Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México" en Revista Comercio Exterior, México, agosto 1993, págs. 731-736.
8. Opalín León e Iturbide, Laura. "Importancia de los transportes en el desarrollo del comercio internacional" en Revista de Comercio Internacional Banamex, marzo 1992 México, Banamex, págs. 61-81.
9. Pérez Escobedo, María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización" en Revista Comercio Exterior, México, abril 1995, págs. 303-307.
10. "Puerto de Veracruz: una propuesta de crecimiento" en Revista Vector de la Ingeniería Civil, Núm. 12, México, abril 1998, pág. 36.
11. "Reseña Histórica de la H. Escuela Naval Militar" en Revista de la Secretaría de Marina, mayo-junio 1990

12. Salgado y Salgado José Eusebio. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo" en Revista de Relaciones Internacionales, vol. VII num. 28, México, enero-marzo 1980
13. "Un caso ejemplar: el puerto de Manzanillo" en Revista Vector de la Ingeniería Civil, Número 12, México, abril 1998, pág. 35.
14. "TMM, 40 aniversario" en Revista Bitácora, México, diciembre 1995, 19 pp.
15. Zúñiga, María Elena. "Transporte Intermodal, todos para uno..." en Revista Expansión, México, enero 14 1998, págs. 55-59.

OTRAS FUENTES

Internet

1. Banco Nacional de México. <http://www.banxico.org.mx/>
2. Banco Mexicano de Comercio Exterior. BANCOMEXT, Estadísticas. http://mexico.businessline.gob.mx/esp/est_graf.html
3. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. <http://www.inegi.gob.mx/economia/espanol/feconomia.html>
4. Secretaría de Comercio y Fomento industrial. <http://www.secofi.gob.mx/>
5. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <http://www.sct.gob.mx/>
6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes . Panorama portuario. <http://www.infoport.com.mx/port/1/index.html>
7. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. <http://www.shcp.gob.mx/>
8. Petróleos Mexicanos. <http://www.pemex.com/>
9. Petróleos Mexicanos. <http://www.pemex.com/estadisticas.html>
10. Instituto Mexicano del Transporte. <http://www.imt.mx/>

PEMEX/Gerencia de Transportación Marítima. La flota petrolera. Aspectos técnicos. s/f México. Información contenida en disket proporcionado en PEMEX.

12. Salgado y Salgado José Eusebio. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo" en Revista de Relaciones Internacionales, vol. VII num. 28, México, enero-marzo 1980
13. "Un caso ejemplar: el puerto de Manzanillo" en Revista Vector de la Ingeniería Civil, Número 12, México, abril 1998, pág. 35.
14. "TMM, 40 aniversario" en Revista Bitácora, México, diciembre 1995, 19 pp.
15. Zúñiga, María Elena. "Transporte Intermodal, todos para uno..." en Revista Expansión, México, enero 14 1998, págs. 55-59.

OTRAS FUENTES

Internet

1. Banco Nacional de México. <http://www.banxico.org.mx/>
2. Banco Mexicano de Comercio Exterior. BANCOMEXT, Estadísticas. http://mexico.businessline.gob.mx/esp/est_graf.html
3. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. <http://www.inegi.gob.mx/economia/espanol/feconomia.html>
4. Secretaría de Comercio y Fomento industrial. <http://www.secofi.gob.mx/>
5. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <http://www.sct.gob.mx/>
6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes . Panorama portuario. <http://www.infoport.com.mx/port/1/index.html>
7. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. <http://www.shcp.gob.mx/>
8. Petróleos Mexicanos. <http://www.pemex.com/>
9. Petróleos Mexicanos. <http://www.pemex.com/estadisticas.html>
10. Instituto Mexicano del Transporte. <http://www.imt.mx/>

PEMEX/Gerencia de Transportación Marítima. La flota petrolera. Aspectos técnicos. s/f México. Información contenida en disket proporcionado en PEMEX.