



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE ESTUDIOS JURÍDICO – ECONÓMICOS

**“PUERTO CHIAPAS: PILAR PARA EL
DESARROLLO ECONÓMICO DE LA ENTIDAD
FEDERATIVA”**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:

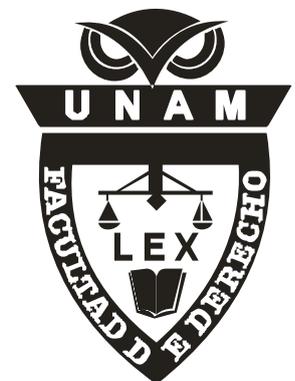
MAGALI GUEVARA GENIS

ASESOR DE LA TESIS:

LIC. SIMÓN SERGIO ABAD GONZÁLEZ

MÉXICO, DISTRITO FEDERAL

2011





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE
ESTUDIOS JURÍDICO-ECONÓMICOS

OFICIO: FDER/SEJE/33/08/11.

ASUNTO: Aprobación de Tesis.

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

La pasante **GUEVARA GENIS MAGALI**, con número de cuenta **40308405-8**, elaboró su tesis profesional en este Seminario, bajo la dirección del Lic. **Simón Sergio Abad González** titulada: **"PUERTO CHIAPAS: PILAR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA ENTIDAD FEDERATIVA"**.

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

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

Me es grato hacerle presente mi consideración.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"

Ciudad Universitaria, D. F., a 18 de agosto de 2011.

EL DIRECTOR DEL SEMINARIO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE ESTUDIOS
JURÍDICO-ECONÓMICOS

LIC. PEDRO OJEDA PAULLADA.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

**LIC. PEDRO OJEDA PAULLADA
DIRECTOR DEL SEMINARIO
DE ESTUDIOS JURÍDICO ECONÓMICOS
DE LA FACULTAD DE DERECHO.
P R E S E N T E**

Distinguido Maestro.

Me es grato hacer de su Superior conocimiento, que la alumna **MAGALI GUEVARA GENIS**, con número de cuenta **403084058**, ha concluido, con la asesoría del suscrito, el trabajo de tesis profesional titulado: **“PUERTO CHIAPAS: PILAR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA ENTIDAD FEDERATIVA”**.

El presente trabajo de investigación, a juicio del suscrito, satisface los requisitos que establece el Seminario a su muy digno cargo, así como los previstos por la Legislación Universitaria al respecto, por lo que expreso mi aprobación en lo general.

Por lo anterior, someto a su consideración el trabajo de referencia y, en su caso, ruego a Usted autorice los trámites correspondientes.

Aprovecho la oportunidad para hacerle presente mi consideración distinguida.

A T E N T A M E N T E
“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU”
Ciudad Universitaria, D. F., a 15 de agosto de 2011

LIC. SIMÓN SERGIO ABAD GONZÁLEZ

Agradecimientos:

Son muchas las personas a las que quiero dedicar y agradecer su cariño, apoyo y compañía en las diferentes etapas de mi vida, así como a aquellas personas que ya no están conmigo pero que viven en mis recuerdos y en mi corazón.

Este trabajo está dedicado especialmente a mi abuelita materna, la Sra. Ignacia Rodríguez Barreto, porque a su lado viví una de las mejores etapas de mi vida. Sé que nunca has dejado de estar a mi lado.

A mi mamá la Sra. Rosa Elia Geniz Rodríguez y a mi papá el Sr. Salvador Guevara Lorenzana, por su amor, sacrificios, desvelos, por todo su apoyo y comprensión. Gracias por enseñarme que el amor, el esfuerzo y la dedicación, son la clave del éxito.

A mis hermanas Guadalupe y Leonor Elia, por ser mis amigas, mis cómplices y consejeras.

A quienes la vida me ha enseñado a querer como hermanos, Zenneth Shantal y Jorge Luis Domínguez Genis, a Concepción de los Ángeles Penagos y Edgar Rosas, gracias por sus consejos, por sus complicidades y por todo el cariño que me han brindado.

A mis sobrinas, Regina y Leah Cárdenas Guevara, porque a través de su inocencia y sus sonrisas eternas, aprendí que la vida está llena de satisfacciones no materiales.

A toda mi familia, sin distinción alguna, porque sin duda son parte importante en mi vida. Así como a Diego Sandoval y Renán Cárdenas, integrantes desde hace ya varios años de mi hermosa familia.

A mis amigos, que son la palabra de aliento y de alegría que he necesitado, especialmente a mis "amix's" y a tres personas muy especiales de quienes aprendí que la vida se disfruta más cuando se mira con el corazón.

A mi asesor de tesis, el Lic. Simón Sergio Abad González, por el tiempo dedicado, por su paciencia, por compartir sus conocimientos y plasmarlos en lo que hoy es una hermosa realidad. Gracias, este trabajo es de los dos.

Al Director del Seminario, el Lic. Pedro Ojeda Paullada, por sus observaciones y recomendaciones para desarrollar un buen trabajo de investigación.

A mis Sinodales por darme el tiempo para leer este trabajo, y por estar hoy conmigo, gracias por ser parte de este momento tan importante en mi vida.

A todos mis profesores, por contribuir en mi formación profesional, con cariño y admiración, pero especialmente a la Maestra Abigail Díaz de León, por guiarme, apoyarme y aconsejarme en no desistir de lo que tanto me apasiona, el Derecho Marítimo y Portuario.

Al Lic. Marcos Daniel Elizalde por las sugerencias y contribuciones realizadas a mi tesis, las cuales enriquecieron mi trabajo de investigación.

Al Lic. Ernesto Rosales y al Lic. Saturnino Hermida, por darme la oportunidad de adquirir experiencia dentro del sector portuario, pero especialmente por la confianza y el apoyo durante mis prácticas profesionales.

Al personal de la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C. V., por su disposición para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

A mi Alma Mater, por siempre formar profesionistas comprometidos con la sociedad. Por siempre te llevaré en mi corazón.

A Dios, quien siempre ha estado conmigo, aun cuando en ocasiones he soltado su mano, por sus tantas bendiciones, gracias por permitirme estar hoy aquí.

ÍNDICE

Introducción.....	IV
-------------------	----

Capítulo I Marco conceptual

1.1.- Concepto de crecimiento y desarrollo económicos.....	1
1.2.- Concepto de política económica.....	6
1.2.1.- Clasificación de la política económica.....	6
1.2.1.1.- Política comercial.....	6
1.2.1.2.- Política de turismo.....	9
1.2.1.3.- Política de transportes y comunicaciones.....	10
1.3.- Concepto de puerto.....	12
1.4.- Clasificación de puertos.....	14
1.4.1.- Por su navegación.....	14
1.4.1.1.- Puertos de altura.....	14
1.4.1.2.- Puertos de cabotaje.....	15
1.4.2.- Por sus instalaciones y servicios.....	15
1.4.2.1.- Puertos comerciales.....	15
1.4.2.2.- Puertos industriales.....	15
1.4.2.3.- Puertos pesqueros.....	15
1.4.2.4.- Puertos turísticos.....	15
1.4.2.5.- Mapa 1: Puertos de altura y cabotaje en México.....	20
1.5.- Administración de los puertos.....	21
1.5.1.- Mapa 2: Puertos concesionados a las Administraciones Portuarias Integrales (APIS).....	26
1.6.- Función económica de los puertos.....	29

Capítulo II

Economía del Estado de Chiapas y Puerto Chiapas, como vía de desarrollo

2.1.- Estructura de la economía del Estado de Chiapas.....	34
2.2.- Evolución de la economía del Estado de Chiapas.....	37
2.3.- Inversión extranjera directa en el Estado de Chiapas.....	47
2.4.- Distribución demográfica en el Estado de Chiapas.....	50
2.5.- Creación de Puerto Chiapas.....	51
2.5.1.- Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S. A. de C. V.	56
2.5.2.- Características de Puerto Chiapas y ventajas competitivas.....	57
2.5.2.1.- Fotografía panorámica de Puerto Chiapas.....	59
2.5.3.- Infraestructura de Puerto Chiapas.....	60
2.5.3.1.- Fotografías de las instalaciones portuarias.....	62
2.5.4.- Servicios portuarios proporcionados en Puerto Chiapas.....	64
2.5.5.- Movimientos portuarios.....	68
2.5.5.1.- Tráfico de altura.....	68
2.5.5.2.- Tráfico de cabotaje.....	69

Capítulo III

Marco jurídico en materia portuaria

3.1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	70
3.1.1.- Artículo 25 Constitucional.....	70
3.1.2.- Artículo 26 Constitucional.....	75
3.1.3.- Artículo 27 Constitucional.....	78
3.1.4.- Artículo 28 Constitucional.....	81
3.1.5.- Artículo 32 Constitucional.....	84
3.1.6.- Artículo 42 Constitucional.....	86
3.1.7.- Artículo 48 Constitucional.....	87
3.1.8.- Artículo 73 Constitucional.....	88
3.1.9.- Artículo 76 Constitucional.....	90
3.1.10.- Artículo 89 Constitucional.....	91
3.1.11.- Artículo 104 Constitucional.....	92
3.1.12.- Artículo 123 Constitucional.....	93
3.1.13.- Artículo 134 Constitucional.....	94

3.2.- Legislación Federal.....	95
3.2.1.- Ley de Puertos y su Reglamento.....	95
3.2.2.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	100
3.2.3.- Ley Federal del Mar.....	102
3.2.4.- Ley de Inversión Extranjera.....	103
3.2.5.- Ley de Vías Generales de Comunicación.....	105
3.2.6.- Ley General de Bienes Nacionales.....	106
3.2.7.- Ley Aduanera.....	106
3.2.8.- Ley Federal de Derechos.....	108
3.3.- Plan y Programas de Desarrollo Nacionales.....	109
3.3.1.- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.....	109
3.3.2.- Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012.....	111
3.3.3.- Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.....	113
3.3.4.- Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030.....	114

Capítulo IV

Autoridades en materia portuaria

4.1.- El Ejecutivo Federal.....	120
4.2.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	121
4.2.1.- Dirección General de Puertos.....	123
4.2.2.- Dirección General de Marina Mercante.....	125
4.2.3.- Capitanía de Puertos.....	127
4.2.4.- Administración Portuaria Integral.....	128
4.3.- Secretaría de Marina.....	130
4.4.- Secretaría de Salud.....	137
4.4.1.- Autoridad Sanitaria.....	137
4.5.- Secretaría de Gobernación.....	139
4.5.1.- Autoridad Migratoria.....	139
4.6.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.....	141
4.6.1.- Autoridad Aduanera.....	141
Conclusiones.....	143
Bibliografía.....	147
Anexo I.....	154
Anexo II.....	158

Introducción

El presente trabajo se centra en Puerto Chiapas, ubicado en la Entidad Federativa del mismo nombre. La inquietud y el interés profesional por el sector portuario y, principalmente, por Puerto Chiapas, surge en virtud de que a pesar de ser un puerto de altura con grandes ventajas competitivas, poco se ha hecho para aprovechar su capacidad y atractivo turístico pese a tener conexión con el resto del mundo, ya que durante muchos años ha permanecido en el olvido.

Durante mi visita a la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, Ingenieros Civiles con los que me entrevisté destacaron los cambios efectuados en Puerto Chiapas, que del año 2006 a la fecha se han visto reflejados en las inversiones públicas, así como en las obras de mantenimiento y dragado en el puerto para recibir embarcaciones de mayor calado.

De igual manera, los especialistas mencionaron que en el sector turístico se ha dado una mayor difusión al puerto, y que tan sólo en el año 2009 arribaron al puerto 19 embarcaciones, en el año 2010 Puerto Chiapas rompió record al recibir 24 cruceros, y para el presente año se ha confirmado la llegada de 21 cruceros; con estos cruceros se espera generar una derrama económica importante para la región.

Asimismo, este año Puerto Chiapas hace historia al establecer la primera ruta comercial de contenedores, como resultado de la demanda de productores y comerciantes de la zona y del Occidente de Guatemala; por lo que la empresa naviera *Hapang Lloyd* realizará arribos catorcenales al puerto, lo cual promoverá la generación de empleos y una importante derrama económica inicial de más de 3 millones de pesos, de acuerdo a cifras proporcionadas por la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, Chiapas.

“Puerto Chiapas: pilar para el desarrollo económico de la Entidad Federativa”, es un trabajo de investigación que se desarrolla en cuatro capítulos, en los cuales se analizará la economía de Chiapas, la importancia del puerto en la Entidad y las ventajas que éste ofrece para convertirse en uno de los principales puertos del país y, de esta manera, detonar la economía de la Entidad Federativa.

Para cumplir con el objetivo del presente trabajo, en el capítulo primero, denominado “Marco conceptual”, se analizarán conceptos tales como el crecimiento y desarrollo económicos, así como el de puerto, para posteriormente hacer referencia a la clasificación de los puertos atendiendo a su actividad económica y comercial, y la forma en que son administrados los puertos en nuestro país.

En el capítulo segundo, que se titula “Economía del Estado de Chiapas y Puerto Chiapas como vía de desarrollo”, se estudiarán algunos factores que inciden en el crecimiento de la economía del Estado tales como la inversión extranjera directa y la distribución demográfica de la población, así como un análisis de los diversos sectores económicos en la Entidad.

Asimismo, se brinda una reseña de los antecedentes y la creación de Puerto Chiapas, sus características y ventajas competitivas, la forma en que es administrado y los servicios portuarios que se prestan.

En el capítulo tercero, se examinará el “Marco jurídico en materia portuaria”, a partir de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y posteriormente la legislación secundaria: la Ley de Puertos, y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, principalmente; así como los diversos programas federales y estatales orientados a la actividad portuaria y el desarrollo económico del Estado de Chiapas.

Finalmente, en el capítulo cuarto, denominado “Autoridades en materia portuaria”, se analizarán las atribuciones de las autoridades propias del sector, siendo el Titular del Ejecutivo Federal la máxima autoridad, quien delega funciones y responsabilidades al Secretario de Comunicaciones y Transportes; enfatizando la importancia de la coordinación entre las diversas autoridades que intervienen en la actividad portuaria, ya que de ella depende en gran parte la eficacia de las funciones que han sido encomendadas a cada una de ellas.

Capítulo I

Marco conceptual

1.1.- Concepto de crecimiento y desarrollo económicos.

Para comprender la economía del Estado de Chiapas es menester analizar previamente los conceptos crecimiento y desarrollo económicos, por que si bien éstos pudieran parecer a primera vista términos sinónimos, uno es consecuencia del otro.

Oliverio González Nava afirma que el crecimiento económico, en sentido estricto, puede entenderse como: “el incremento del producto nacional y del ingreso nacional de un país con respecto a un periodo anterior. En sentido más amplio, algunos autores consideran el incremento de otras variables, como la tasa de crecimiento del empleo, la proporción del ingreso nacional que se invierte, la eficiencia administrativa, etcétera. El crecimiento económico puede tener efectos nocivos, “costos sociales” por ejemplo en el medio ambiente, o por otra parte sólo favorecer a una élite de la población.”¹

¹ GONZÁLEZ NAVA, Oliverio. *Teoría Económica*. Facultad de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1993. Pág.15.

Francisco Mochán Morcillo define el crecimiento económico como: “un proceso sostenido a lo largo del tiempo en el que los niveles de actividad económica aumentan constantemente.”²

Para Paul Samuelson y William Nordhaus, el crecimiento económico “representa la expansión del Producto Interno Bruto (PIB) o la producción potencial de un país.”³

Estos distinguidos economistas agregan al respecto, lo siguiente: “En realidad, los economistas que han estudiado el crecimiento comprobaron que el motor del crecimiento económico debe accionar sobre las mismas cuatro ruedas, sin importar lo rico o pobre que sea el país. Esas cuatro ruedas, o factores de crecimiento son:

- Recursos humanos (oferta de trabajo, educación, disciplina, motivación).
- Recursos naturales (tierra, minerales, combustibles, calidad ambiental).
- Formación de capital (máquinas, fábricas, carreteras).
- Tecnología (ciencia, ingeniería, administración, empresariado).⁴

² MOCHÁN MORCILLO, Francisco. *Economía. Teoría y Política*. Segunda edición. Editorial McGraw Hill, Madrid, España, 1990. Pág. 708.

³ SAMUELSON, Paul A. y William D. Nordhaus. *Economía*. Octava edición. Editorial McGraw Hill, Madrid, España, 2008. Pág. 536.

⁴ Ibidem. Pág. 537.

En atención al tema de nuestra investigación, nos permitimos destacar el tercer factor mencionado: La formación de capital; el cual comprende las inversiones públicas y privadas en el desarrollo de infraestructura tales como carreteras, puertos, sistemas de irrigación, sistemas hidroeléctricos, etc., que permiten aumentar la productividad de una nación.

En cambio, por desarrollo económico, Oliverio González Nava entiende lo siguiente: “el proceso de crecimiento económico que se acompaña de cambios fundamentales en las estructuras de una sociedad, como el paso de la etapa agrícola a la industrial, reformas políticas y sociales, incremento y mejoría de los servicios públicos, de salud, educación, vivienda, etc; erradicación de la miseria y en general de la elevación del nivel de vida de la mayoría de la población.”⁵

Para Paul Samuelson y William Nordhaus, el Estado desempeña una función trascendental para promover el desarrollo económico en atención a las siguientes consideraciones: “Debe asegurar respeto por la vigencia de las leyes, imponer el cumplimiento de los contratos y orientar su regulación hacia la competencia y la innovación.

Con frecuencia, el Estado juega un papel guía en la inversión en capital humano a través de la educación, la salud y el transporte, pero debe concentrarse en el sector privado cuando no tenga ventajas comparativas.

⁵ GONZÁLEZ NAVA, Oliverio. Pág. 14.

El gobierno debe enfocar sus esfuerzos hacia áreas en las que haya claros síntomas de fallas de mercado y debe dismantelar los impedimentos regulatorios para el sector privado en áreas donde el Estado tenga desventajas comparativas.”⁶

El crecimiento y el desarrollo económicos son diferentes de un país a otro, de ahí que haya países considerados de primer mundo porque cuentan con una economía, educación, salud, infraestructura y tecnología de primer nivel; a diferencia de otros países, como el nuestro, donde el rezago en los diferentes sectores mencionados no permite que haya un adecuado desarrollo económico.

En el estudio elaborado por Patricio Rozas y Ricardo Sánchez, que se titula “*Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*”, los autores afirman que: “las economías requieren redes de infraestructuras de comunicaciones, energía o transporte bien desarrolladas para expandir su mercado interno y competir internacionalmente. Ante reducciones en las barreras comerciales como ocurre en los casos de tratados de libre comercio o uniones aduaneras y la apertura de nuevos mercados, es esencial para un país contar con una mayor accesibilidad a dichos mercados.

En relación con el desarrollo hacia adentro, los países tienen el mismo requerimiento. Sin embargo, no sólo es importante la cantidad de infraestructura física disponible, sino también su calidad, condición que se hace extensiva a la prestación de los servicios que se originan en aquella.

⁶ SAMUELSON, Paul A. y William D. Nordhaus. Op. Cit. Pág. 563.

El aspecto más relevante del desarrollo de la infraestructura es su aporte a la articulación de la estructura económica de un país, lo que deja en evidencia una relación directa entre diseño territorial y organización de la producción y de sistemas de distribución, por una parte, y la disposición de la infraestructura en el espacio nacional, por otra, a la vez que se constituye en un requisito imprescindible para la conectividad internacional del país y su economía.”⁷

México al igual que el resto de los países, debe ampliar y modernizar su infraestructura, para satisfacer con eficacia las necesidades de los agentes económicos que lo demandan.

Con las inversiones en infraestructura se mejora el acceso a los servicios, se reducen los costos de operación, se incrementa la cobertura y la calidad de los servicios que se suministran.

En este punto, es preciso reconocer que en nuestro país las inversiones públicas y privadas en materia portuaria han sido insuficientes para satisfacer las necesidades de comunicaciones y transportes, así como para alcanzar estándares competitivos.

La inversión en infraestructura portuaria y, en general, de todas las vías de comunicación son de vital importancia para el crecimiento y desarrollo económicos satisfactorios, ya que de ello depende la movilización rápida y eficiente de carga, la reducción de tiempo y costos, que es lo que más interesa a las empresas que se dedican a la transportación principalmente de mercancías.

⁷ ROZAS, Patricio y Ricardo SÁNCHEZ. **“Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual”**. Pág. 10. Versión electrónica disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/19838/lcl2182.pdf>

1.2.- Concepto de política económica.

Puesto que el Estado, tal y como lo establece el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es el rector del desarrollo nacional; en consecuencia, debe adoptar medidas de política económica que permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Para el Doctor Andrés Serra Rojas, la política económica se define como: “el conjunto de medidas que adopta un gobierno con relación a problemas derivados de la satisfacción de necesidades públicas o privadas, tales como la eficiencia de la producción, el nivel de vida, la balanza de pagos, medidas relacionadas con los medios de producción, etcétera.”⁸

1.2.1.- Clasificación de la política económica.

La política económica se clasifica, según su campo de aplicación, en política comercial, política fiscal, política industrial, política financiera, política laboral, política de turismo, política de transportes y comunicaciones, etcétera.

En el presente trabajo, sólo analizaremos las políticas comercial, turística y de transportes y comunicaciones, en atención a nuestro objeto de conocimiento.

1.2.1.1.- Política comercial.

La política comercial es el “conjunto de medidas gubernamentales que regulan el comercio exterior. La política comercial define la estructura de

⁸ SERRA ROJAS, Andrés. *Diccionario de la Ciencia Política*. Tomo II. Editorial Mexicana de Ediciones, México, 1999. Pág. 420.

los aranceles, las prohibiciones, cuotas y contingentes a la importación, y los incentivos a la exportación; también tiene relación directa con la creación de áreas de librecambio, los acuerdos bilaterales o multilaterales y la conformación de uniones aduaneras.”⁹

La política comercial es una parte de la política económica, pues sólo de este modo es posible concebir una acción coherente sobre el desarrollo de la actividad económica de un país.

Con fundamento en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, la Secretaría de Economía elaboró el Programa Sectorial de Economía 2007-2012¹⁰.

El objetivo principal de este Programa consiste en generar empleos de calidad que satisfagan las necesidades de la población mexicana, permitiendo con ello un incremento en el crecimiento económico, para lo cual es fundamental la aplicación de políticas públicas que contribuyan a mejorar la competitividad del sistema económico a fin de detonar la inversión, así como la creación, consolidación y desarrollo de las empresas.

Uno de los temas prioritarios del Programa Sectorial de Economía 2007-2012¹¹, es el referente al comercio exterior y la inversión extranjera directa, toda vez que para que la inversión aumente significativamente se debe poner énfasis en las exportaciones y facilitar las operaciones de

⁹ **Diccionario de Economía y Finanzas**. Versión electrónica disponible en: <http://www.eumed.net/cursecon/dic/P.htm#política%20comercial>

¹⁰ **Programa Sectorial de Economía 2007-2012**. Versión electrónica disponible en: <http://www.economia.gob.mx/img-sip/Derecha/Bannerssip/progsectorialeconomia.pdf>

¹¹ Idem.

comercio exterior mediante acciones orientadas a reducir los costos de transacción y simplificar las disposiciones normativas.

Asimismo, se busca mejorar la eficiencia y la competitividad de los servicios logísticos del país, impulsar el desarrollo de corredores multimodales para el movimiento de mercancías, así como la adopción de sistemas modernos de inspección, entre otras acciones.

El Programa Sectorial de Economía 2007-2012¹², con relación al proceso de integración de México en la economía mundial, contempla las siguientes estrategias:

- Optimizar la red de acuerdos comerciales y de inversión.
- Promover la negociación de nuevos acuerdos comerciales y de inversión internacionales.
- Impulsar el desarrollo de un sistema multilateral de comercio que dé mayor certeza al intercambio comercial y a los flujos de inversión extranjera directa.
- Revisar los instrumentos de política comercial.
- Uso de tecnologías de la información en las operaciones de comercio exterior.

En el estudio *“Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios”* elaborado por José Granada, se destaca que las inversiones portuarias “contribuyen a revertir las desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional o

¹² Idem.

regional, y por lo tanto serían parte de la política comercial de un país o de una región y como consecuencia de lo anterior, serían la oportunidad para la generación de ingresos con el suministro de servicios portuarios y la exposición de estos servicios.”¹³

1.2.1.2.- Política de turismo.

Para Rafael I. Martínez Morales, la política turística “tiende a crear nuevas áreas que cuenten con los servicios adecuados, difundir los atractivos naturales y arquitectónicos que el país posee, diversificar la procedencia de los visitantes extranjeros y fomentar el turismo interno.”¹⁴

La Secretaría de Turismo elaboró el Programa Sectorial de Turismo 2007-2012¹⁵, que deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.

El Programa Sectorial de Turismo 2007-2012 tiene como propósito el fomento de las condiciones de accesibilidad física y económica, así como la atracción y pertinencia de la oferta turística nacional.

De acuerdo al Programa Sectorial de Turismo 2007-2012, los criterios que se emplean en materia de política turística para el logro de los objetivos y metas, son los siguientes:

- Fomentar la competitividad integral de la oferta turística.

¹³ GRANADA V., José. **“Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios”**. Pág. 23. Versión electrónica disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/23996/lcl2407e.pdf>.

¹⁴ MARTÍNEZ MORALES, Rafael I. **Derecho Administrativo 3er y 4to curso**. Tercera edición. Editorial Oxford University Press, México, 2000. Pág. 288.

¹⁵ **Programa Sectorial de Turismo 2007-2012**. Versión electrónica disponible en: http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_programa_sectorial_de_turismo_20072012

- Maximizar equilibradamente los beneficios económicos, ambientales y sociales.
- Impulsar el carácter horizontal, colaborativo y participativo de las iniciativas de gobierno en sus tres órdenes –federal, estatal y municipal-, partiendo de realidades locales y regionales.
- Generar inversiones, empleos y combatir la pobreza, en las zonas con atractivos turísticos competitivos.

La política de turismo se erige así en un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo social y para disminuir la desigualdad, ya que además de generar crecimiento económico, fomenta la construcción de caminos y puertos por los cuales llegan bienes y servicios básicos tales como educación, salud y las mismas comunicaciones a las zonas de menor desarrollo.

1.2.1.3.- Política de transportes y comunicaciones.

La política en materia de transportes y comunicaciones es una pieza fundamental en la actividad económica, política y social de nuestro país, toda vez que promueve “la integración de regiones y mercados; incrementa la productividad de la economía al reducir costos de producción y distribución; impulsar la competitividad de sectores estratégicos para México como el turismo y el comercio, al tiempo que es generador directo de empleos productivos.”¹⁶

¹⁶ **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.** Versión electrónica disponible en: <http://busqueda.sct.gob.mx/StaticHTML/Res/progsect.pdf>

El sistema de transportes, al permitir la movilidad de personas, así como de los recursos y ponerlos a disposición de los sectores de la economía, posibilita el funcionamiento del aparato productivo del país.

En consecuencia, la modernización de los diversos medios de transporte es de vital importancia para el intercambio comercial, ya que permite la conectividad hacia las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos; la comunicación entre las regiones con potencial de desarrollo a través de corredores interestatales; la preservación del patrimonio vial mediante el mejoramiento del estado físico de la red; así como la accesibilidad a comunidades aisladas.

En materia portuaria, en el estudio titulado *“Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios”*, se destaca la importancia de “la existencia de buenas vías de comunicación, el ofrecimiento de un sistema integral y eficiente de servicios que cubra el amplio espectro de las necesidades de los usuarios, la disponibilidad de una capacidad humana calificada en toda la variedad de funciones que se realizan en los puertos, los que constituyen elementos esenciales para atraer carga y la integración en las redes de infraestructura de transporte, van dando lugar a los corredores, que pueden constituirse en verdaderos ejes de integración y desarrollo, vertebrando la organización del territorio en la medida en que facilitan el desarrollo económico y social de las áreas que atraviesan.”¹⁷

¹⁷ GRANADA V., José. Op. Cit. Pág. 40. Versión electrónica disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/23996/lcl2407e.pdf>.

1.3.- Concepto de puerto.

El significado etimológico de la palabra puerto (del latín *portus*, que significa puerta), referido tanto a los puertos marítimos como a los de montaña, lo define como un lugar de paso entre dos medios geográficos con características distintas.

De conformidad con el *Diccionario de la Lengua Española*, puerto es “un lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etcétera.”¹⁸

La Ley de Puertos¹⁹, en el artículo 2, fracción II, establece que el puerto es “el 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 de transporte que enlaza.”

El Almirante Lorenzo del Peón Álvarez señala que un puerto es “una conclusión económica de premisas políticas y geográficas”²⁰. Advierte asimismo que un puerto forma parte importante del sistema de

¹⁸ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Editorial Espasa, Madrid, España. Pág. 1858.

¹⁹ Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993.

²⁰ DEL PEÓN ÁLVAREZ, Lorenzo. *Política Marítima y México (Reflexiones)*. Editorial Herrero, México, 1994. Pág. 229.

comunicaciones de un Estado por ser una ciudad económica y geográfica en el campo político, por lo que no puede ser concebido aislado.

Otra acepción de puerto es la siguiente: “todo lugar, natural o artificial, apto para deparar abrigo suficiente de la mar y del viento, con fines determinados.”²¹

El Ingeniero Julio Dueso define al puerto como: “el eslabón entre los transportes del interior, terrestres o fluviales, y los transportes por mar.”²²

Para el Doctor Raúl Cervantes Ahumada, los puertos son “lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son la puerta de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología: *del latín porta: puerto.*”²³

Por su parte, José Luis de Azcárraga afirma que los puertos son “los espacios acuáticos, generalmente dispuestos por la naturaleza, para permitir en ellos el estacionamiento de los barcos, y así, proceder, con toda seguridad, a las operaciones del comercio y el transporte marítimo o todas las necesidades propias de la navegación, tráfico interior, practicaaje, fondeo y amarre.”²⁴

²¹ HERNÁNDEZ YZAL, S. ***Economía Portuaria***. Editorial Cadi, Barcelona, España, 1968. Pág. 193.

²² DUESO, Julio. ***Nociones de Puertos***. Instituto Marítimo Mexicano, México, 1958. Pág. 9.

²³ CERVANTES AHUMADA, Raúl. ***Derecho Marítimo***. Editorial Herrero, México, 1977. Pág. 362.

²⁴ DE AZCÁRRAGA, José Luis. ***Derecho Internacional Marítimo***. Ediciones Ariel, Barcelona, España, 1970. Pág. 49.

Para el Capitán de Fragata Timoteo O´Scanlan, un puerto es un “sitio o lugar seguro y abrigado dentro de la costa del mar, con fondeadero para anclar las naves y resguardarse de toda borrasca”.²⁵

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de España 22/1992, en el artículo 2, establece que se entenderá por puertos marítimos: “al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.”²⁶

1.4.- Clasificación de puertos.

La Ley de Puertos, en el artículo 9, clasifica a los puertos y terminales²⁷, de la siguiente manera.

1.4.1.- Por su navegación.

1.4.1.1.- Puertos de altura.

Los puertos de altura son aquellos que atienden a embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.

²⁵ O´SCANLAN, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*. Museo Naval Español, Madrid, España, 1974. Pág. 441.

²⁶ RODRÍGUEZ VELARDE, Bernabé. *Puertos y Marina Mercante*. Boletín Oficial del Estado, Madrid, España, 1994. Pág. 22.

²⁷ El artículo 2, fracción IV de la Ley de Puertos prevé que, una terminal es “la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.”

1.4.1.2.- Puertos de cabotaje.

Los puertos de cabotaje son aquellos que atienden a embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

1.4.2.- Por sus instalaciones y servicios.

1.4.2.1.- Puertos comerciales.

Los puertos comerciales son aquellos que se dedican, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.

1.4.2.2.- Puertos industriales.

Los puertos industriales son aquellos que se dedican, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.

1.4.2.3.- Puertos pesqueros.

Los puertos pesqueros son aquellos que se dedican, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.

1.4.2.4.- Puertos turísticos.

Los puertos turísticos son aquellos que se dedican, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha elaborado una clasificación de los puertos según las características de sus mercados, que obedece a tres criterios:

- “Política, estrategia y actitud del país en materia de desarrollo portuario, para distinguir un puerto de nueva generación de otro de una generación más antigua.
- Integración de las actividades de organización del puerto.
- Alcance y amplitud de las actividades del puerto, especialmente en la esfera de la información.”²⁸

Los puertos considerados de *primera generación* son aquellos que ofrecen servicio al comercio de una región o un país; cumplen la función de enlace entre los modos de transporte terrestre y marítimo, sin que medie presión de tiempo, continuidad y eficiencia para que se produzca tal enlace, y actúan como elementos de regulación para absorber las diferencias de capacidad entre dichos modos. Los volúmenes y tipos de carga que manejan, así como sus posibilidades de crecimiento, están en relación con las de la actividad económica y comercial de su zona de influencia, pues actúan en respuesta a las demandas que les plantean los distintos usuarios.

Este tipo de puertos se establecen como respuesta a la necesidad de exportación o importación de productos asociados a proyectos de carácter regional que forman parte de políticas gubernamentales de crecimiento económico.

En cuanto a los servicios portuarios, éstos son de carácter público, es decir, se prestan a cualquier usuario que lo solicite, utilizando los muelles,

²⁸ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Héctor. **Operación, Administración y Planeación Portuarias**. Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria, Marítima y Costera, A. C., México, 1999. Págs. 78-81.

las bodegas y demás instalaciones construidas por el Gobierno, y de acuerdo al volumen de carga que se maneje, tales servicios pueden ser ofrecidos indistintamente por empresas privadas o por el propio Gobierno.

Los puertos de *segunda generación*, que también se les conoce como “puertos industriales”, pueden responder a dos objetivos generales establecidos por el país que los construye. Uno de carácter interno, que toma en consideración funciones de descentralización y promoción del desarrollo en regiones que ofrezcan mayores ventajas en términos de crecimiento económico; y los externos, en los que se pretende participar con ofertas de ubicación estratégica respecto de los flujos de producción y distribución internacionales de bienes diversos.

Los puertos industriales constituyen unidades productivas autosuficientes, además de la infraestructura portuaria básica que permite el arribo de barcos que aprovechan las ventajas de las economías de escala, áreas adecuadas a los distintos tipos de industrias asociadas, sea en cadenas productivas o para otras de apoyo o independientes que no requieran tener frente de agua, pero que utilizan terminales de usos múltiples que cumplen el propósito de atender sus demandas de transporte marítimo.

Finalmente, existen los puertos de *tercera generación*, llamados también “puertos logísticos”, ya que siguen los principios de la logística internacional tales como rapidez, frecuencia y bajo costo con que se manejan las mercancías en los flujos internacionales de comercio. La importancia de este tipo de puertos está asociada con la ubicación estratégica respecto de las corrientes de distribución internacional de carga, atrayendo dichas corrientes en procesos de concentración de

volúmenes importantes de productos, lo cual los convierte en “puertos concentradores” o “puertos *hub*.”

En México existen 16 puertos de altura controlados por Administraciones Portuarias Integrales (APIS), las cuales están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Los 16 principales puertos de altura son los siguientes:

Océano Pacífico: Puerto de Ensenada (Baja California), Puerto de Guaymas (Sonora), Puerto de Topolobampo (Sinaloa), Puerto de Mazatlán (Sinaloa), Puerto Vallarta (Jalisco), Puerto de Manzanillo (Colima), Puerto de Lázaro Cárdenas (Michoacán), Puerto de Salina Cruz (Oaxaca) y Puerto Chiapas (Chiapas).

Golfo de México: Puerto de Altamira (Veracruz), Puerto de Tampico (Tamaulipas), Puerto de Tuxpan (Veracruz), Puerto de Veracruz (Veracruz), Puerto de Coatzacoalcos (Veracruz), Puerto Dos Bocas (Tabasco) y Puerto Progreso (Yucatán).

Asimismo, existen 23 puertos de cabotaje.

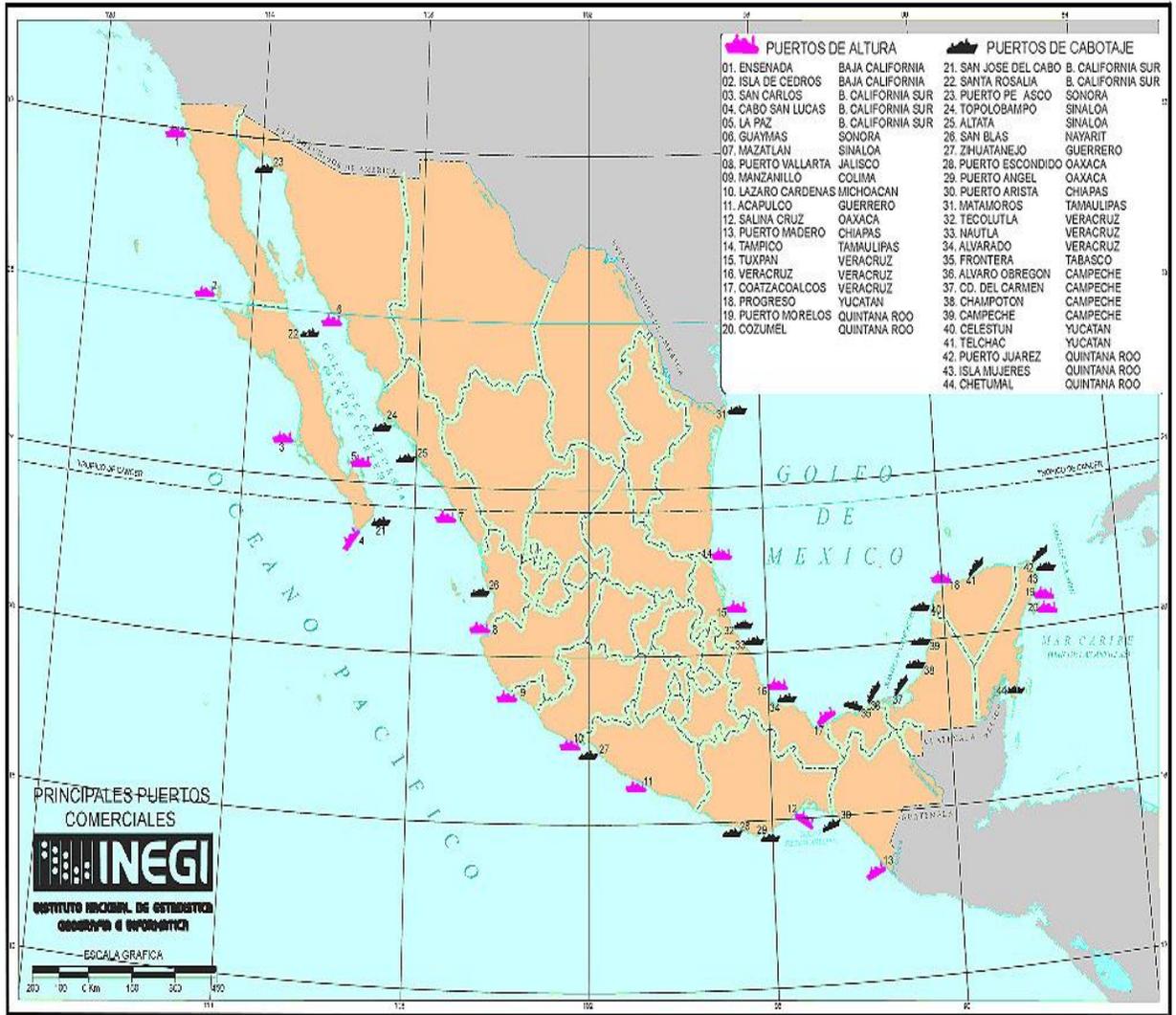
Éstos son los siguientes:

Océano Pacífico: San José del Cabo (Baja California Sur), Santa Rosalía (Baja California Sur), Puerto Peñasco (Sonora), Altata (Sinaloa), San Blas (Nayarit), Zihuatanejo (Guerrero), Puerto Escondido (Oaxaca), Puerto Ángel (Oaxaca) y Puerto Arista (Chiapas).

Golfo de México: Matamoros (Tamaulipas), Tecolutla (Veracruz), Nautla (Veracruz), Alvarado (Veracruz), Frontera (Tabasco), Álvaro Obregón (Campeche), Ciudad del Carmen (Campeche), Champotón (Campeche), Campeche (Campeche), Celestún (Yucatán), Telchac (Yucatán), Puerto Juárez (Quintana Roo), Isla Mujeres (Quintana Roo) y Chetumal (Quintana Roo).

1.4.2.5.- MAPA 1

PUERTOS DE ALTURA Y CABOTAJE EN MÉXICO



Fuente: http://www.maquilaportal.com/mapas/puertos_de_altura_y_cabotaje.htm

1.5.- Administración de los puertos.

La administración portuaria es “una rama de la Ingeniería Civil nacida como consecuencia de la afluencia de embarcaciones bien sea por motivos de prosperidad o por condiciones bélicas, que dan lugar a la aglomeración, anarquía y pérdidas, cuando no se prevé con la debida oportunidad, el empleo de métodos racionales de explotación”.²⁹

En el México Independiente, las primeras formas de administración de los puertos tuvieron su origen en la Marina de Guerra, cuyas actividades estaban fusionadas con las de la Marina Mercante.

Con el tiempo, los cambios en la forma de administrar los puertos “han sido diversos y variados, correspondiendo en algunos períodos a los Capitanes de Puerto, en otros, a los Administradores de las Aduanas, posteriormente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través de un Departamento de Marina, del que dependían los Capitanes de Puerto, para después volver a ser administrados por la Secretaría de Marina.”³⁰

El Ejecutivo Federal otorgaba los permisos y las autorizaciones de manera directa a las organizaciones de trabajadores, responsables de proporcionar o ejecutar los trabajos portuarios, para la prestación de servicios públicos de maniobras en los puertos en zonas marítimas de jurisdicción federal.

²⁹ MENDOZA FRANCO, Roberto. *Política Portuaria*. Segunda edición. Editora México Marítimo, México, 1957. Pág. 44.

³⁰ Administración Portuaria Integral de Manzanillo. Versión electrónica disponible en: <http://www.apimanzanillo.com.mx/php/sec/seccion-01.php?eCodSeccion=20207>

La manera en que se brindaban los servicios portuarios originó la división de las maniobras, fue así como se crearon los Gremios de Trabajadores y los llamados “radios de acción”, es decir, dependiendo del lugar donde se realizaban los trabajos, lo que propició una serie de conflictos en el manejo de mercancías, volviéndose en maniobras lentas, rendimientos bajos y alta peligrosidad en la realización de los trabajos; el uso de la maquinaria también se volvió escaso y obsoleto.

En el año de 1989 se creó Puertos de México, órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el cometido de promover la reestructuración de los puertos mexicanos. El cual inició actividades en el mes de junio de 1993, con la promulgación de la Ley de Puertos.

Asimismo, en junio de 1993 se creó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, constituyéndose las primeras veintiún Administraciones Portuarias Integrales en el país.

Las Administraciones Portuarias Integrales pueden ser entidades paraestatales, o bien personas morales privadas, que por medio del título de concesión integral adquieren derechos y obligaciones correspondientes a un concesionario.

Al respecto, Jorge Antonio Zepeda afirma que: “con base en el nuevo modelo de organización las atribuciones, funciones y actividades en materia portuaria se han distribuido en los siguientes términos: Corresponde al gobierno federal la propiedad de las áreas terrestres y acuáticas que conforman el recinto portuario; la emisión de políticas rectoras del sistema portuario nacional; el ejercicio de las funciones de la

autoridad; y la regulación de las actividades que se desarrollan en los puertos.

Incumbe a las Administraciones Portuarias Integrales la administración del recinto portuario y de su zona de desarrollo; la planeación estratégica; el mantenimiento y la expansión de la infraestructura; la promoción de la inversión privada; y el fomento de la competencia.”³¹

En este sentido, el sector privado “se hace cargo de la operación, las terminales e instalaciones de las obras de dragado en canales de navegación, dársenas, de ciaboga y paramentos de atraque cuyo costo se cubre por las Administraciones Portuarias Integrales, así como de la prestación de los servicios portuarios y conexos, los cuales incluyen, entre otros, las maniobras, el pilotaje, el manejo de básculas y locomotoras, el remolque y el lanchaje, el avituallamiento, el amarre de cabos y el suministro de combustibles y lubricantes.

Por regla general, las Administraciones Portuarias Integrales son simplemente administradoras (*land lords*), por lo que la operación de servicios portuarios corre a cargo de terceros, con quienes las Administraciones Portuarias Integrales, previo concurso público, celebran contratos de cesión parcial de los derechos y obligaciones derivados de su título de concesión.”³²

El artículo 38 de la Ley de Puertos prevé que “existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y

³¹ ZEPEDA, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Administración Portuaria Integral de Tampico S. A. de C. V., México, 1999. Págs. 15 y 16.

³² Idem.

demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.”

El artículo 39 de la Ley de Puertos establece que la Administración Portuaria Integral “será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establecen las disposiciones legales y administrativas.”

Por otra parte, el artículo 55 de la Ley de Puertos prevé que: “El administrador portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebren”.

Las Administraciones Portuarias Integrales (API) se rigen por la Ley General de Sociedades Mercantiles, el artículo 46 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el artículo 28 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

Los puertos de nuestro país son autosuficientes una vez que entran en función las Administraciones Portuarias Integrales, debido a que los

recursos que generan se quedan en cada uno de los puertos, volviéndose más productivos y competitivos.

A la fecha, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha otorgado 24 concesiones.

1.- Dieciocho son de carácter federal.

a) Dieciséis son administradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Progreso, Puerto Madero y Salina Cruz.

b) Dos son administradas por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Cabo San Lucas y Bahías de Huatulco.

2.- Cinco son de carácter estatal.

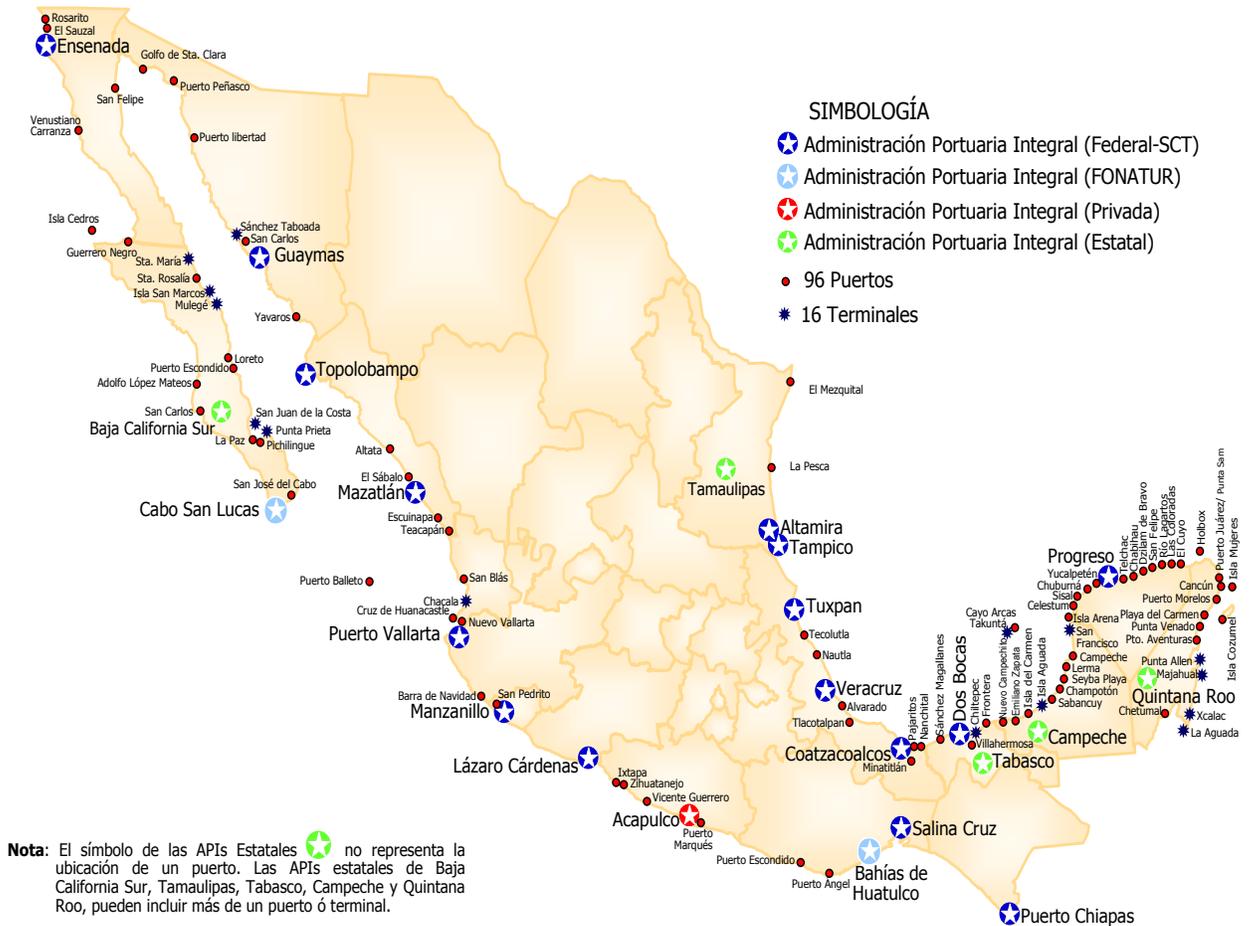
Baja California Sur, Tamaulipas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

3.- Una es de carácter privada.

Acapulco

1.5.1.- MAPA 2

PUERTOS CONCESIONADOS A LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (APIS)



Fuente: file:///C:/WINDOWS/Archivos%20temporales%20de%20Internet/Content.IE5/A4661MJJ/263,6,Diapositiva.

Las Administraciones Portuarias Integrales deben elaborar un plan maestro de desarrollo portuario donde se establezcan la misión de la empresa portuaria y las estrategias a mediano y largo plazo, al determinar los usos, destinos y modos de operación de las diferentes zonas del puerto.

En su calidad de administradoras de los puertos, las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) “deben construir y mantener la infraestructura de uso común; hacer el dragado de mantenimiento necesario en los canales de navegación, dársenas y demás áreas acuáticas concesionadas; construir, instalar, mantener, operar y conservar las señales marítimas y las ayudas a la navegación; y dar mantenimiento al recinto portuario en los términos del programa relativo, en el entendido de que, para cumplir con estos compromisos, las Administraciones Portuarias Integrales deben cumplir con un fondo de reserva suficiente.”³³

Además del plan maestro de desarrollo portuario, las Administraciones Portuarias Integrales deben formular reglas de operación, previa opinión del Comité de operación, y someterlas a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las reglas de operación “determinan el modus operandi del puerto, tienden a asegurar su eficiencia, productividad y competitividad, y se hallan referidas, entre otros rubros, a los horarios; al uso de las instalaciones, a los accesos y a las vialidades; al funcionamiento del comité de operación; al arribo y despacho de embarcaciones; a la

³³ ZEPEDA, Jorge Antonio. Op. Cit. Pág. 74.

navegación interior; a la programación de buques; a su atraque y permanencia; a la prestación de los servicios, especialmente los de maniobras y al control de la contaminación.”³⁴

Así, el capital privado es el encargado de intervenir en la operación y equipamiento de las terminales, instalaciones y servicios portuarios, fomentando la libre competencia en la prestación de los servicios.

En las Administraciones Portuarias se deberá constituir un Comité de operación, el cual estará integrado principalmente por “el administrador portuario, el capitán del puerto y demás autoridades competentes en su ámbito territorial, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores; y que emiten recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación y horario del puerto; el programa maestro de desarrollo portuario; la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios; la determinación de posiciones de atraque; los precios y tarifas; los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios, operadores y prestadores de servicios; las quejas de los usuarios; y, en general, sobre las medidas que deban adoptarse para lograr una coordinación de actividades tal que asegure el eficiente funcionamiento del puerto.”³⁵

³⁴ Ibidem. Pág. 75.

³⁵ Ibidem. Pág. 76.

1.6.- Función económica de los puertos.

Desde siempre los puertos han sido los promotores de los intercambios mundiales, así como las zonas de encuentro de culturas.

Los puertos cumplen una función eminentemente de apoyo al comercio. En el caso de México, su importancia estriba en el servicio que prestan a las tres zonas económicas más importantes del país: la zona noreste, con la ciudad de Monterrey como centro de gravedad para el caso de Altamira y Tampico, y la central y centro occidental, en las que se incluyen la zona metropolitana de la Ciudad de México y Guadalajara como núcleos comerciales e industriales representativos.

El Doctor José Eusebio Salgado y Salgado, con sobrada razón, afirma que: “México es, ha sido y siempre será un país marítimo por naturaleza, pues Dios para los creyentes, o aquel para los que no lo son, lo colocó entre los dos océanos más grandes del mundo: el Atlántico y el Pacífico. Esa situación geográfica estratégica y vital, ha sido muy deseada por grandes potencias marítimas (...).”³⁶

La función económica de los puertos depende de una serie de características, tales como el volumen de carga, el tipo de tráfico que manejan, el área de penetración y cobertura territorial del mercado y la configuración de la carga que circula en cada caso, independientemente de la capacidad y grado de utilización de su infraestructura.

Al llegar las mercancías por vía terrestre o fluvial, “pueden efectuarse entre otras las siguientes operaciones: descarga; transporte al costado

³⁶ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. Editorial McGraw-Hill, México, 1999. Pág. 1.

del buque, a un almacén o tinglados cubiertos o a una superficie descubierta; manipulación y apilado de la mercancía en el almacén; desapilado y manipulación; transporte desde el almacén hasta el costado del buque; carga hasta la bodega y estiba.

Cada una de estas operaciones puede realizarse de diferentes formas y su costo puede ser muy elevado, hasta el extremo de que el costo de todas estas manipulaciones es superior al flete marítimo, de ahí la importancia de una buena organización portuaria que permita reducir estos costos, pero además, el puerto en general, no se limita sólo a estas funciones sino que en muchos casos, es el núcleo de una zona industrial a la que sirve, estando instaladas en el propio puerto importantes industrias que dan salida a sus productos directamente al puerto, evitando así un transporte terrestre que en muchos casos, encarecería de tal manera el costo de la mercancía en condiciones que lo haría incapaz de competir en el mercado. Igualmente, en él están instalados almacenes o silos para recepción y distribución de mercancías a granel”.³⁷

Asimismo, en el puerto se prestan una serie de servicios para atender a los buques que hacen escala en ellos, tales como suministros de agua, de combustible, de pertrechos, entre otros.

El régimen de zona franca se aplica a mercancías que entran en dicha zona para sufrir una transformación y ser, posteriormente, reexportadas.

³⁷ <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamaer.htm>.

En la zona franca se instalan fábricas que destinan toda su producción a la exportación, recibiendo materiales necesarios exentos de impuestos.

El régimen de depósito franco se aplica a mercancías que no han de sufrir transformación alguna, sino que se almacenan para su exportación posterior.

La competitividad de un puerto va más allá de su localización estratégica, pues también es el resultado de la eficiencia con que se prestan los servicios portuarios.

El Almirante Lorenzo Del Peón Álvarez³⁸ señala como factores de la competitividad de los puertos, los siguientes:

a) Gastos hacia y desde el puerto, o sea la red de comunicaciones (red interior en el *hinterland*).

La palabra *hinterland* proviene del idioma alemán, y significa literalmente “tierra posterior” a una ciudad o puerto.

Este concepto se aplica específicamente al área de influencia terrestre de un puerto. En otras palabras, es la región geoeconómica que se sirve de un puerto para el envío al exterior de los productos que allí se producen y se importan, a su vez, materias primas, productos semielaborados o bienes diversos que permiten la continuidad del proceso productivo.

Suele considerarse por algunos autores como *hinterland*, la zona geográfica que aporta a un puerto más del 70% del tráfico que genera. Sin embargo, la zona de influencia de un puerto no es constante, puede

³⁸ DEL PEÓN ÁLVAREZ, Lorenzo. Op. Cit. Pág. 231.

variar al modificarse alguna de las condiciones existentes (tarifas ferroviarias, costos de manipulación de las mercancías, entre otros).

b) Gastos en el puerto, por el manejo de la mercancía en todos sus aspectos.

c) Gastos del transporte en buque, hacia y desde el puerto.

El tiempo es crítico y la eficiencia se refleja en relación al tiempo de espera de un barco, así como al número de toneladas que entran y salen del puerto.

En este punto, cabe señalar que Puerto Madero es uno de los puertos con menores tarifas y con grandes oportunidades de negocios.

El autor Hernández Yzal señala que para advertir la función económica de los puertos, se deben identificar peculiaridades como: “el lugar de operación de carga y descarga; centros de almacenamiento de mercancías; centros de transformación de las mismas para su reexpedición una vez transformadas y el núcleo de la contratación mercantil.”³⁹

Finalmente, Ignacio Arroyo afirma que: “la función de los puertos se amplía y se concibe como el lugar adecuado para el intercambio de diversos modos de transporte.

Las estructuras y los servicios portuarios deben hacer compatibles el buque, el automóvil y el ferrocarril, siendo el contenedor el punto de inflexión de la nueva concepción portuaria. Así, estiba y desestiba, carga

³⁹ HERNÁNDEZ YZAL, S. Op. Cit. Pág. 200.

y descarga, almacén y manutención devienen actividades esenciales en la organización portuaria.

El puerto se transforma sin dejar de ser un lugar de refugio para la navegación marítima; se convierte en un núcleo de influencia o *hinterland*, de cuyo funcionamiento correcto dependen áreas y servicios alejados de la costa. El puerto es una estructura que afecta también al buen funcionamiento del mercado interior.”⁴⁰

⁴⁰ ARROYO, Ignacio. **Compendio de Derecho Marítimo**. Segunda edición. Editorial Tecnos, Madrid, España, 2005. Pág. 79.

Capítulo II

Economía del Estado de Chiapas y Puerto Chiapas, como vía de desarrollo

2.1.- Estructura de la economía del Estado de Chiapas.

De acuerdo con la información contenida en el Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012⁴¹, el Estado de Chiapas tiene una extensión territorial de 74, 415 km², que representa el 3.8% de la superficie del país, ubicándose como el octavo Estado más grande de México y la séptima Entidad Federativa más poblada del país, ya que es habitado por cerca de 4 millones 300 mil chiapanecos.

Un millón 136 mil chiapanecos son indígenas, agrupados principalmente en nueve etnias, cada una con identidad propia. En la Entidad Federativa existen 12 pueblos indios: tseltal, tsotsil, ch'ol, zoque, tojolab'al, kanjobal, mam, chuj, mochó, kakchiquel, lacandón y jacalteco.

En el Estado de Chiapas existen 19, 386 localidades, distribuidas en 118 municipios que se agrupan en nueve regiones geoeconómicas: I) Centro, II) Altos, III) Fronteriza, IV) Frailesca, V) Norte, VI) Selva, VII) Sierra, VIII) Soconusco y IX) Istmo-Costa.

⁴¹ <http://www.chiapas.gob.mx/plan/doctos/resumenejecutivo.pdf>

Su abundante biodiversidad está compuesta por bosques, selvas y vegetación acuática, de manera que 73% de la superficie estatal tiene vocación forestal. El Estado de Chiapas ocupa el segundo lugar nacional de mayor superficie forestal y el segundo lugar en volumen maderable.

En el Estado chiapaneco se concentra aproximadamente 30% del agua superficial del país, producto de los ríos Grijalva, Usumacinta, Lacantúm, Jataté, las presas Belisario Domínguez, Nezahualcóyotl, Peñitas y Chicoasén, y de los Lagos de Monte Bello, Colón y Miramar, que forman cuencas hidrológicas; siendo la más importante del país la del río Grijalva.

La economía estatal representa el decimoquinto lugar de las Entidades de la República Mexicana, ubicándose entre los Estados de mediana aportación al Producto Interno Bruto (PIB) nacional.

La economía de Chiapas se basa predominantemente en la producción agropecuaria, destacando principalmente el café, el algodón, el cacao, el plátano, la caña de azúcar, el arroz, el aguacate, el frijol y el cacahuate.

El dinamismo económico de la Entidad, sin embargo, no ha sido homogéneo. Éste se ha cimentado en gran medida en el crecimiento de sectores tales como: construcción y transporte, almacenaje y comunicaciones. Cabe mencionar también el descenso de las actividades mineras y manufactureras en la generación de la riqueza estatal.

La importancia de la economía del Estado de Chiapas reside en las diversas empresas dedicadas principalmente al comercio, la agricultura y los servicios.

En materia de comunicaciones y transportes, Chiapas cuenta con una red de carreteras federales y estatales de 23, 185 kilómetros. En los últimos tiempos, se ha modernizado y ampliado el sistema carretero del Estado con las autopistas Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas y Tuxtla Gutiérrez-Cosoleacaque, que enlaza a Chiapas con la red de carreteras de los Estados de Oaxaca, Veracruz, Puebla y el Distrito Federal.

El Estado de Chiapas dispone de los aeropuertos internacionales de Tapachula y Ángel Albino Corzo, este último es el más moderno del país por el nivel tecnológico con que cuenta, así como por la amplia gama de servicios para la promoción del turismo y el desarrollo del comercio.

En este punto, cabe señalar que el Estado Mexicano ha abierto sus fronteras al comercio y a los capitales extranjeros, ha firmado un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, así como otros Tratados comerciales con Estados de Centro y Sudamérica, Europa y Asia; situación que ha provocado cambios importantes en la economía nacional, y claro que Chiapas ha sido una de las Entidades Federativas que más lo ha resentido.

La región sur de México, durante décadas ha presentado un rezago con relación al centro y norte del país; esta asimetría ha acentuado un alto grado de marginación y pobreza, que ha provocado conflictos sociopolíticos en la frontera sur, principalmente en Chiapas.

2.2.- Evolución de la economía del Estado de Chiapas.

Este apartado se realizó con información del estudio “*Actualización de Chiapas, Visión 2020*”, elaborado por el Centro para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible del Tecnológico de Monterrey (Campus Puebla), con el apoyo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y del Sistema de Información Regional de México (SIREM) referentes al Producto Interno Bruto (PIB) en el período 1993-2004; de la Secretaría de Economía, para la inversión extranjera directa para el período 1999-2005 y del Sistema Integral de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) en el período 2001-2003, con relación al reporte de los principales productos agrícolas y pecuarios.

Para el año 2004, “cerca del 70% del Producto Interno Bruto del Estado era generado por 4 sectores: agropecuario, silvicultura y pesca; comercio, restaurantes y hoteles; servicios financieros, seguros, actividades inmobiliarias y de alquiler y los servicios comunales, personales y sociales. Cabe mencionar que el sector transporte, almacenaje y comunicaciones, aunque no figura entre los principales generadores de valor, ha incrementado su importancia relativa en la economía del Estado, con una participación del 5.83% en 1993 al 7.70% en el 2004”⁴².

Sin duda, Chiapas es una Entidad Federativa en donde existen grupos sociales de distinta condición económica, desde los más humildes que habitan en la Sierra Madre, los Altos y la Selva Lacandona, hasta los

⁴² “*Actualización de Chiapas, Visión 2020*”. Estudio realizado por el Centro para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible del Tecnológico de Monterrey, con datos de la Secretaría de Economía. México, 2006. Pág. 10.

ricos empresarios del Soconusco o los ganaderos de la costa y la planicie del Golfo, así como campesinos medios y ricos de los Valles Centrales. Pero también ha crecido la clase media, los profesionistas, comerciantes y estudiantes, que se concentran principalmente en las zonas urbanas como la capital del Estado, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, San Cristóbal de las Casas, Comitán, Tonalá, Villaflores y Ocosingo.

De los sectores que más han aportado a la economía nacional se encuentran el sector agropecuario, la silvicultura y pesca y el referente a la electricidad, gas y agua. “De 1993 al 2004, estos sectores de la economía de Chiapas representaron en promedio el 4.49 y 9.68 por ciento del total nacional”⁴³.

En la actualidad, el sector agropecuario es uno de los más vulnerables. En el sureste mexicano la producción de café, maíz y ganado vacuno reflejan las grandes carencias del campo mexicano.

El Estado de Chiapas es un Estado agrícola, y para enfrentar equilibradamente la apertura comercial es necesaria la reconvención del sector, la cual debe darse en dos sentidos: primero, debe crearse la infraestructura necesaria y, segundo, garantizar a los productores créditos refaccionarios y de avío con bajas tasas de interés.

El cacao y el café, por ejemplo, son manufacturados en Estados Unidos o Europa por empresas que bien podrían estar operando en la Entidad, y generar empleos y propiciar el crecimiento económico de la región.

⁴³ Ibidem. Pág. 11.

El sector cafetalero debe reestructurarse para ofrecer diferentes tipos de café de especialidad e integrar toda la cadena productiva, desde la producción primaria, los procesos de industrialización y la venta al consumidor.

Según datos del Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, cada año se producen alrededor de “637 mil toneladas de café, con valor económico de 608 millones de pesos anuales, cifra que equivale a 44.5 % del valor de la producción nacional. Chiapas es el primer productor y exportador mundial de café orgánico.”⁴⁴

Por otra parte, el sector minero de Chiapas ha tenido una caída en su contribución a la economía del Estado.

Asimismo, el sector manufacturero en cuanto a los productos alimenticios, bebidas y tabaco ha cobrado mayor importancia. En cambio la contribución del subsector manufacturero en la industria textil y maderera ha disminuido.

Chiapas es una región estratégica, por su posición geográfica, ya que constituye la puerta de entrada y salida de Norteamérica hacia América Central y del Sur, así como por la relevancia de sus recursos naturales.

Cuenta con las más extensas reservas de bosques y selvas tropicales del país: alrededor de 5 millones de hectáreas, que equivalen a 70% de la superficie de la Entidad, son consideradas superficie forestal o de vocación preferentemente forestal.

⁴⁴ <http://www.chiapas.gob.mx/plan/doctos/resumenejecutivo.pdf>.

El desarrollo de Chiapas sólo podrá generarse si se aprovechan las ventajas que tiene en sectores tales como: la agricultura, la silvicultura, la pesca, el turismo y la agroindustria.

En el sector energético, el potencial del Estado de Chiapas respecto a la producción energética también es notable, ya que se caracteriza por ser uno de los principales productores de electricidad, gas y agua, representando casi el “10% del Producto Interno Bruto de este sector en México en el período comprendido entre 1993 y 2003”⁴⁵.

En los Estados de la frontera sur del país se encuentra la principal riqueza petrolera, situación que convierte a los Estados del sureste en zonas estratégicas. Además del petróleo, también aportan gas natural, azufre y energía eléctrica que mueve buena parte de la planta industrial del país. Son los principales abastecedores de alimentos y materias primas agropecuarias: ganado vacuno, café, plátano, cacao, granos básicos tales como el maíz y el arroz y frutas tropicales, por mencionar sólo algunas.

En el Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, se señala que en los municipios de Juárez, Ostucán, Pichucalco y Reforma existen “116 pozos petroleros, que en el año 2005 tuvieron una producción aproximada de 11 millones de barriles de petróleo crudo.

En cuanto al gas natural se produjo un volumen de 137. 4 miles de millones de pies cúbicos, 7.8 % de la producción nacional”⁴⁶.

⁴⁵ “**Actualización de Chiapas, Visión 2020**”. Op. Cit. Págs. 60 y 61.

⁴⁶ <http://www.chiapas.gob.mx/plan/doctos/resumenejecutivo.pdf>.

En Chiapas también se localiza el complejo hidroeléctrico más importante del país, destacando gigantes centrales entre las que se encuentran: La Angostura, Malpaso, Peñitas y Chicoasén. Esta última ocupa el tercer lugar mundial en altura de cortina. La cuenca hidrológica del río Grijalva posee 33 unidades de producción, que generan 12 mil gigawatts netos por hora, cifra equivalente a 46% del total de la energía producida por este método en la República Mexicana.

El Gobierno Federal invirtió 14.5 millones de pesos en la construcción de una planta piloto en Puerto Chiapas para elaborar biodiesel, que en su primera etapa producirá 12 mil litros de biodiesel al día.

El sureste de México, al igual que Centroamérica, presenta una economía basada en las actividades primarias. En el caso de Chiapas existe una agricultura con bajos índices de productividad, que alimenta a una población muy grande (una de las características de la economía chiapaneca es que depende de las actividades primarias y terciarias).

En Centroamérica, casi la mitad de la población depende de la agricultura. La producción agropecuaria está orientada al mercado externo, exportando principalmente plantas ornamentales y frutas. Ambas regiones tienen en común dos cosas: la pobreza extrema y la dependencia de los bienes primarios; pero lo más desalentador es que su propia gente está dividida.

En Chiapas, las empresas se ubican principalmente en 6 municipios: “12 en Tapachula, 6 en Tuxtla Gutiérrez, 1 en Comitán, 1 en Chiapa de Corzo, 1 en Ocosingo y 1 en Pijijiapan. 7 provienen de Estados Unidos, 5 de Guatemala (entre las que se encuentran Agroshule y Grupo Caribe), 2

de Costa Rica y 2 de Suiza; Tailandia, España, Reino Unido y Canadá participan con 1 empresa respectivamente.

La aportación de dichas empresas en ningún caso es de 100%, en su mayoría es menor de 50%. 10 de estas empresas se ubican en el sector comercial; 8 en la industria manufacturera; 2 en el sector agropecuario y las 2 restantes en la rama de servicios financieros.”⁴⁷

Ahora bien, para analizar el desarrollo regional en el Estado de Chiapas haremos referencia al Sistema Nacional de Información e Integración de Mercados, servicio que presta la Secretaría de Economía, cuya misión consiste en promover la reconvención de la agricultura, bajo el esquema de la “nueva división internacional del trabajo agrícola, a través de la especialización de los países atrasados en la producción de frutas y flores para los países ricos”⁴⁸.

Este sistema tiene como fin identificar en el Estado de Chiapas, aquellas actividades económicas que, gracias a su dinamismo y aportación a la economía estatal, han logrado constituirse como actividades económicas motoras de la Entidad.

El nivel de información se desagrega a nivel regional. Por ello, se agrupan los 118 municipios de la Entidad en 9 grandes regiones.

⁴⁷ VILLAFUERTE SOLÍS, Daniel. *La frontera sur de México*. Plaza y Valdés Editores, México, 2004. Pág. 249.

⁴⁸ VILLAFUERTE SOLÍS, Daniel. *Integraciones comerciales en la frontera Sur*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001. Pág. 275.

Asimismo, en el estudio *“Actualización de Chiapas, Visión 2020”*⁴⁹, se señala de manera particular la aportación de cada región a la economía del Estado de Chiapas.

Las regiones Centro y Soconusco son las de mayor importancia económica en el Estado, ya que en conjunto aportan el 63.33% del Producto Interno Bruto estatal.

La región Centro concentra el 23.86% de la población del Estado (2000), y genera el 33.67% del Producto Interno Bruto de Chiapas. Es una región montañosa de clima cálido, en donde se cultiva ajonjolí, cacahuate, frijol, maíz y café, principalmente. Cuenta asimismo con grandes recursos ganaderos y para la explotación de maderas.

Por su parte, la región de los Altos concentra el 12.26% de la población del Estado (2000), y genera el 6.98% del Producto Interno Bruto de Chiapas. Es una región montañosa de clima variado, ya que existen lugares con clima cálido, templado, con lluvias abundantes, húmedo y frío. En ella se cultiva frijol, trigo y maíz, principalmente. El municipio de mayor relevancia es San Cristóbal de las Casas.

La región Fronteriza concentra el 10.18% de la población del Estado (2000), y genera el 7.12% del Producto Interno Bruto de Chiapas. Es la región con más kilómetros lineales de frontera con Guatemala y tiene zonas turísticas con edificaciones prehispánicas.

Además, es una zona montañosa de clima variado, con lugares de clima cálido, templado, lluvioso y tropical; en donde se cultiva café, maíz, frijol,

⁴⁹ *“Actualización de Chiapas, Visión 2020”*. Op. Cit. Págs. 38, 40-45 y 47.

papa, trigo y caña de azúcar, principalmente. Cabe señalar que cuenta con grandes recursos para la ganadería y producción de lácteos, además de la producción de maderas para la construcción.

La región Frailesca se encuentra ubicada al centro occidente del Estado, y presenta relieves de clima cálido, tropical y húmedo; en donde se cultiva maíz, frijol, café y cacao, principalmente. Asimismo, la región cuenta con grandes recursos para la ganadería y para la producción de maderas; concentra el 5.56% de la población del Estado (2000), y genera el 3.75% del Producto Interno Bruto de Chiapas.

La región Norte concentra el 8.27% de la población del Estado (2000), y genera el 7% del Producto Interno Bruto de Chiapas. La región se encuentra ubicada cerca de Tabasco; y es una zona montañosa, de clima cálido y lluvias abundantes, con una temperatura promedio de 25.6°C, por lo que principalmente se cultiva café, cacao, caña de azúcar, plátano, maíz, frijol, coco de agua, arroz y tabaco. De igual forma, cuenta con grandes recursos para la explotación forestal sustentable.

La región que ocupa la Selva concentra el 14.39% de la población del Estado (2000), y genera el 7.21% del Producto Interno Bruto de Chiapas. Esta región se encuentra ubicada al norte del Estado, limitando con los Estados de Tabasco, Campeche y la República de Guatemala. Su clima es cálido y lluvioso, con una temperatura promedio de 21.8°C en el municipio de Yajalón.

En la región se cultiva principalmente café, maíz, frijol, caña de azúcar, frutas tropicales, cacao y ajonjolí; y cuenta con grandes recursos para la producción ganadera y para la fabricación de maderas. Además de contar

con bellísimos destinos turísticos como las Cascadas de Agua Azul y algunas zonas arqueológicas.

En la Sierra se concentra el 4.29% de la población del Estado (2000), y genera el 0.47% del Producto Interno Bruto de Chiapas. La región se encuentra ubicada al sur del Estado, haciendo frontera con la República de Guatemala. Es una región montañosa, de clima templado y frío; en donde se cultiva café, maíz y frijol, principalmente. Además, cuenta con grandes recursos para la fabricación de maderas finas y para la construcción.

El Soconusco concentra el 16.95% de la población del Estado (2000), y genera el 29.65% del Producto Interno Bruto de Chiapas, situación que lo convierte en la segunda zona socio-económicamente más grande de la Entidad. Ubicada al sur del Estado, cuenta con costa hacia el Océano Pacífico y el ferrocarril panamericano. Es una región montañosa de clima cálido, con una temperatura promedio de 27.8°C en el municipio de Tapachula, uno de los más importantes del Estado. En la región se cultiva café, maíz y cacao, principalmente. Además, cuenta con grandes recursos para la producción de lácteos y la pesca.

En la región de la Costa se concentra el 4.17% de la población del Estado (2000), y genera el 4.11% del Producto Interno Bruto de Chiapas. La región se encuentra ubicada en el litoral del Océano Pacífico; cuenta con relieve montañoso, y plano en la costa, con clima cálido. En esta región se cultiva maíz y arroz, principalmente.

Además, cuenta con grandes recursos para la producción ganadera, productos lácteos, así como para llevar a cabo la actividad forestal y la pesca de calidad.

En términos comerciales, Centroamérica representa para México menos del 1% de su comercio exterior; sin embargo, estas dos regiones presentan tres características a saber: 1) biodiversidad, que representa un gran potencial para las empresas multinacionales; 2) los recursos energéticos del sur de México, y 3) la posición geográfica de la región, en especial del Istmo de Tehuantepec, de Nicaragua o de Honduras, en donde existen las condiciones propicias para la creación de canales secos de comunicación interoceánica, los cuales beneficiarían principalmente a los Estados Unidos de Norteamérica.

La globalización está obligando a que los países pobres abran sus fronteras y permitan el intercambio comercial sin mayores dificultades como en el pasado.

México y Centroamérica a pesar de que han incrementado sus relaciones comerciales, resultan poco significativas frente a los intercambios comerciales que mantienen con Estados Unidos de Norteamérica. Ambas regiones tienen que cambiar el rumbo de su historia y crear un frente común, con una mayor apertura comercial, dejar de ver tanto hacia el mercado norteamericano y fijar su atención en los mercados de Europa o Asia, por ejemplo. No requieren de grandes cantidades de dinero para reactivar sus economías, además se encuentran en zonas estratégicas que les facilita transportar sus mercancías hacia el exterior. Lo único que requieren es voluntad política y un proyecto de Estado bien estructurado que le dé continuidad.

La economía mexicana es una de las más abiertas del mundo. México junto con la República de Chile, son dos de los Estados americanos que más Tratados internacionales han firmado en el ámbito comercial;

situación que debería traducirse en el bienestar de los habitantes. Sin embargo, en el caso de México ha ocurrido lo contrario, siguen existiendo pobres y la marcada desigualdad entre las regiones continúa en aumento.

Existen obstáculos económicos que frenan la inversión productiva, tales como los exiguos mercados regionales, la infraestructura es escasa, la energía eléctrica es cara e insuficiente, no existe el personal calificado, la distancia con los demás mercados de consumo de la República es notoria, entre otros impedimentos.

Para que una iniciativa genere frutos ésta debe de ser incluyente, es decir, se debe apoyar a todos los pequeños proyectos cuya finalidad es garantizar la ocupación de las familias y la producción de alimentos debe ser sustentable; se deben realizar inversiones a largo plazo que generen empleos y propicien un impacto en la población donde se instalen; así como la participación del Estado que desempeña una función fundamental, tanto en términos de regulación como para canalizar la inversión en áreas que no son redituables económicamente para los particulares.

2.3.- Inversión extranjera directa en el Estado de Chiapas.

En la actualidad, la inversión extranjera directa es un motor muy importante para el crecimiento económico, ya que contribuye al proceso de reestructuración productiva y la adopción de nuevas tecnologías.

Para las regiones receptoras, la inversión extranjera directa significa un incremento en su *stock* de capital, produciendo un aumento en la oferta, que eleva la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB). Sin ser la panacea, la función que desempeña la inversión extranjera directa en

los países se traduce en más empleos y exportaciones y, por lo tanto, mayor crecimiento económico.

En los últimos años, la inversión extranjera directa en México ha contribuido a garantizar la estabilidad y desarrollo económico de muchas regiones. Sin embargo, el Estado de Chiapas ocupa el penúltimo lugar a nivel nacional en recepción de inversión extranjera directa, tan sólo por arriba del Estado de Oaxaca. “En el período 1999-2006, la inversión extranjera directa acumulada en el país ascendió a 134,787 millones de dólares, de los cuales tan sólo el 0.01% corresponde a la inversión realizada en el Estado de Chiapas”⁵⁰.

Como es bien sabido, México tiene una ubicación geográfica que se puede considerar privilegiada; la cercanía con la economía más fuerte del mundo hace del país un lugar atractivo para los inversionistas extranjeros.

Desde que inició su proceso de inserción a la economía mundial, los flujos de inversión extranjera se han concentrado en los Estados de la frontera norte del país; sin embargo, las condiciones económicas que ofrece cada región han marcado una diferencia en los niveles y evolución de la inversión extranjera directa en cada Estado a lo largo del tiempo.

En el caso particular de la región sur del país, compuesta por los Estados de Guerrero, Chiapas y Oaxaca, los flujos de inversión extranjera directa recibidos han sido casi nulos. En los últimos años sólo se destinó el 0.16% de la inversión extranjera directa realizada en México a esta región.

⁵⁰ Ibidem. Pág. 22.

Particularmente en el Estado de Chiapas, los niveles de recepción de inversión extranjera directa han disminuido en los últimos años, presentando una tasa de crecimiento medio anual del -5.26%.

En los años 2001 y 2003, se presentó una caída importante en los flujos de inversión extranjera directa en el Estado de Chiapas, pues los flujos fueron negativos para el año 2001.

En promedio, “entre 1999 y 2004, el Estado atrajo poco más de 2.1 millones de dólares anuales. Sin embargo, la distribución sectorial de la inversión entre 1999 y junio de 2005 no ha sido equitativa: el 65.1% está dirigida al sector manufacturero de la región, el 30.4% al comercio y tan sólo el 4.5% a los servicios y el resto de las actividades económicas”⁵¹.

En el período 1999-2005 destacaron de manera especial actividades económicas tales como: la fabricación de aceites y grasas comestibles, la elaboración de productos de plástico y el comercio de productos alimenticios, bebidas y tabaco al por mayor, que en su conjunto representaron el 94% de la inversión extranjera directa en la Entidad Federativa.

Durante el año 2005, tan sólo el primero de ellos, fabricación de aceites y grasas comestibles, representó el 82% de la inversión extranjera directa total del Estado.

⁵¹ Ibidem. Pág. 23.

2.4.- Distribución demográfica en el Estado de Chiapas.

De acuerdo con la información obtenida del Plan de Desarrollo Chiapas Solidario 2007-2012, el Estado de Chiapas representa el 3.8% de la superficie total del país. Con 74, 415 km² de extensión, es el octavo Estado más grande del país.

Según datos del Segundo Censo de Población y Vivienda del año 2005, la población de Chiapas asciende a “4, 293,459 habitantes, con una tasa anual de crecimiento del 1.6%. Sus habitantes se concentran principalmente en las ciudades de Tuxtla Gutiérrez y Tapachula, donde se ubica el 18.3% de la población total.”⁵²

En la región Sur-Sureste de México viven 27.5 millones de habitantes, cifra que representa más de uno de cada cuatro mexicanos, es decir, el 28.3% de la población total del país.

El crecimiento demográfico que presenta el Estado de Chiapas responde en buena parte al rezago educativo y cultural de la población, registrando tasas de fecundidad elevadas. En el último cuarto del siglo XX, la población se duplicó de 1, 569,053 a 3, 584,786 habitantes.

La población económicamente activa del Estado representó el 54.9% hasta el mes de marzo del 2007, lo que significa que el 45.1% concentra a la población no económicamente activa. Estos censos reflejan poca diferencia entre sí, por lo que se tiene que poner mayor atención en materia de educación y aplicar programas que brinden oportunidades a

⁵² Ibidem. Pág. 38.

los habitantes del Estado y así puedan integrarse al capital humano productivo de la Entidad.

2.5.- Creación de Puerto Chiapas.

Este puerto se localiza en el Estado de Chiapas, en el extremo sur de México y en las costas del Océano Pacífico, a tan sólo 30 kilómetros aproximadamente del Municipio de Tapachula de Córdova y Ordóñez y a 43 kilómetros de la Aduana Fronteriza con Guatemala, frontera en la cual se realiza un intercambio comercial de más de dos millones de dólares anuales.

Técnicamente, Puerto Chiapas se localiza entre los paralelos 14° 32'24'' y 17° 59'08'' de latitud norte, y los meridianos 90° 20'32'' y 94° 07'13'' de longitud oeste Costa Suroeste del Océano Pacífico. El clima predominante varía de 28° a 32° C.

La altitud de Chiapas, desde el nivel del mar en las planicies costeras hasta poco más de cuatro mil cien metros en la cumbre de uno de sus volcanes, ocasiona considerables variaciones térmicas.

Anteriormente conocido como Puerto "San Benito", fue creado durante los años del porfirismo, durante estos años se construyó el primer malecón de madera.

En la década de los años setenta del siglo XX, fue impulsado nuevamente por el Gobierno de Doctor Manuel Velasco Suárez, con obras que quedaron inconclusas.

Este puerto fue reinaugurado en el año de 1975, con el nombre de "Puerto Madero", el cual con el paso del tiempo fue quedando en el

abandono y las pocas inversiones resultaban desfavorables para su aprovechamiento.

Cabe señalar que fue en el Gobierno del Presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, que se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Fue así como inició la reforma portuaria en el país. El propósito de esta reforma portuaria consistió en delimitar las funciones de las distintas autoridades que intervenían en la inspección, control y vigilancia de los puertos de nuestro país.

“Fue así como se crearon dos importantes instituciones en los puertos: las Zonas Francas, que fue un mecanismo aduanal a través del cual habría de evitarse la intervención excesiva e innecesaria y costosa del personal aduanal dentro de la zona portuaria.

Y por otra parte, se crearon empresas de participación estatal en los puertos, con objeto de lograr que hubiera un solo responsable de la operación de los puertos y que la carga dejara de moverse en nuestros puertos de una mano a otra.”⁵³

El proyecto de abrir las puertas al exterior fue presentado por el Doctor Velasco Suárez al entonces Presidente de la República Luis Echeverría, exponiéndole los beneficios que traería la creación de un puerto en el Estado de Chiapas. El Presidente Constitucional aprobó el proyecto el 1 de mayo de 1973.

La Secretaría de Marina, por disposición del Presidente Echeverría Álvarez, realizó los estudios pertinentes para la construcción del puerto.

⁵³ VELASCO, Jesús Agustín. *Una puerta a los mares del mundo: Puerto Chiapas*. Centro de Investigaciones Sociopolíticas y Económicas de México, México, 1976. Pág. 64.

Los lugares señalados fueron Puerto Arista, Paredón, Boca del Cielo, Tonalá y Puerto Madero.

Una vez realizados los estudios por parte de la Secretaría de Marina se señaló el lugar apropiado, eligiendo así Puerto Madero.

“La topografía del litoral se considera plana en un setenta por ciento y accidentada en el resto, formada por las serranías y depresiones de la Sierra Madre de Chiapas (...).

Esa Sierra formada por pizarras cristalinas de edad arqueozoica y paleozoica, de cimas elevadas como el Tacaná (...), fundamentalmente la zona se caracteriza por ser una llanura aluvial, de veinte a veinticinco kilómetros de ancho, que se extiende desde los límites del Municipio de Mapastepec hasta la frontera con Guatemala y comprende diecisiete municipios del Estado de Chiapas (...). El área de localización del puerto representa el cuarenta y cinco por ciento de la costa chiapaneca, tiene un litoral de aproximadamente trescientos kilómetros.”⁵⁴

Con el objeto de recuperar las inversiones realizadas en la construcción de Puerto Madero, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, convino con varias organizaciones en crear un fideicomiso.

Este fideicomiso⁵⁵ quedó integrado de la siguiente manera:

Fideicomitentes.- El Gobierno Federal, representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y organizaciones como la Unión Ganadera

⁵⁴ Ibidem. Pág. 20.

⁵⁵ Ibidem. Pág. 24.

Regional de Chiapas, la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera Puerto Madero, la Asociación Agrícola de Cafecultores del Soconusco, por mencionar algunas.

Fiduciario.- Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito.

El patrimonio quedó integrado por la cantidad de un millón de pesos, así como los ingresos obtenidos por los servicios que proporciona el puerto.

El Comité Técnico de Distribución de Fondos quedó integrado por representantes de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, y de Marina, del Gobierno del Estado de Chiapas, de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y de Nacional Financiera. Las organizaciones agrícolas, ganaderas, transportistas y de industriales que tuvieran la calidad de fideicomitentes, designarían por cada una de estas actividades económicas un representante.

Finalmente, el 1 de junio de 1975 fue inaugurado Puerto Madero por el Presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, con el objeto de permitir el intercambio comercial con el exterior, y atraer a las empresas para invertir y establecerse en Puerto Madero.

De acuerdo a los datos obtenidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre el período de 1989 y 1994, la actividad portuaria se incrementó debido a la exportación de plátano, por la entrada y salida de azúcar, maíz, centeno e importación de fertilizantes.

A partir de la entrada en vigor de la Ley de Puertos en la República Mexicana, se crearon Administraciones Portuarias Integrales (API), que se encargan de administrar los puertos nacionales. La operación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) depende de la constitución

de una sociedad mercantil, que mediante una concesión del Gobierno Federal, pueden usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público, así como prestar los servicios portuarios.

En enero del año 2001, el Presidente de la República Vicente Fox Quesada informó las actividades que se pondrían en marcha para la modernización de Puerto Madero.

Una de ellas consistió en realizar estudios para construir una terminal de cruceros que permitiera la recepción de grandes embarcaciones, lo que daría al puerto mayor movimiento comercial, turístico y fomentaría una variedad de actividades propias de la región tales como las arqueológicas y las culturales.

Durante más de 30 años conservó el nombre de “Puerto Madero”, pero el día 4 de abril del año 2005 cambió de nombre a “Puerto Chiapas”, por que se consideró que este nombre era más representativo.⁵⁶

El 9 de febrero del año 2006, el Presidente Vicente Fox y el entonces Gobernador Constitucional del Estado de Chiapas, Pablo Salazar Mendiguchía, inauguraron la terminal de cruceros cuyos giros fueron destinados al turismo, la pesca y el comercio.

Finalmente, el actual Gobernador, Juan Sabines Guerrero, está invirtiendo en este puerto con el propósito de restaurar sus alrededores con la construcción del malecón y la llegada de nuevos cruceros.

⁵⁶ Véase el Decreto por el que se cambia la denominación de este Puerto, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de abril de 2005. Véase *infra* Anexo I.

2.5.1.- Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S. A. de C. V.

La Administración Portuaria Integral (API) de Puerto Madero S. A. de C. V., fue creada el 14 de diciembre de 1993; y de acuerdo a lo previsto en la Ley General de Sociedades Mercantiles, su duración es de 50 años.

Es autónoma en su gestión, por que sus órganos de gobierno establecen sus propias políticas y normas internas.

Su principal actividad es “la administración de Puerto Chiapas, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivadas de la concesión que el gobierno federal le otorgó para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios, así como la administración de los bienes que integran su zona de desarrollo”⁵⁷.

Cualquier cambio en la estructura o composición de las Administraciones Portuarias debe ser aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En los casos de fusión, escisión o disolución, o la modificación de sus estatutos, también debe informarse a la dependencia en mención.

Puesto que asumen la responsabilidad de la planeación y el desarrollo del puerto, las Administraciones Portuarias tienen derecho a opinar sobre la delimitación de sus zonas y áreas.

⁵⁷ <http://www.puertochiapas.com.mx/esp/api/somos.html>

2.5.2.- Características de Puerto Chiapas y ventajas competitivas.

Cuando se tiene la intención de crear un puerto se deben considerar diversos aspectos que permitan la óptima eficacia del mismo, tal y como lo señala el Almirante Lorenzo del Peón Álvarez:

“En el proyecto de un puerto deben tenerse presente como condiciones fundamentales: a) su zona inmediata (*hinterland*), considerada como el origen de la idea que dio lugar al proyecto, y sus relaciones con sus zonas mediatas y remotas; b) las zonas mediatas (penetración del valor de *hinterland*) con posibilidades a relativamente corto plazo de ser fuentes de provisión del puerto, o del área de recepción; c) las zonas remotas ya económicamente establecidas (*überseeisches land*) y aquellas otras que a plazo relativamente largo puedan ser incorporadas al valor comercial del puerto”.⁵⁸

Puerto Chiapas se encuentra a 27 kilómetros de la Ciudad de Tapachula, tiene conexiones vía terrestre (carreteras y ferrocarriles), y existe un aeropuerto internacional localizado a 11 kilómetros del puerto, que permite el enlace del traslado de las mercancías de manera más rápida y eficaz. Por su ubicación geográfica tiene enlace con el resto del mundo a través del canal de Panamá, así como con Asia, Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y Latinoamérica.

Asimismo, cuenta con una terminal de cruceros, terminal de contenedores, terminal de usos múltiples, terminal pesquera, terrenos a la venta en el Fideicomiso para el Fomento Portuario de Tapachula (FIDEPORTA), terrenos a la venta en Recinto Fiscalizado Estratégico

⁵⁸ DEL PEÓN ÁLVAREZ, Lorenzo. Op. Cit. Pág. 229.

(RFE), hectáreas para futuras expansiones del puerto, hospital de 43 especialidades a 15 kilómetros y la Aduana Fronteriza (México-Centroamérica) a 43 kilómetros.

Puerto Chiapas presenta las características siguientes:

- Profundidad: 11 metros.
- Ancho: 100 metros.
- Longitud: 900 metros.
- Diámetro de ciaboga:⁵⁹ 450 metros.
- Señalamiento marítimo.

También cuenta con equipo de grúas, montacargas, almejas, mini transportadores, tolvas y báscula de 50 y 80 toneladas.

Además, existen tres áreas de almacenamiento:

- a) Una bodega de 2,500 m².
- b) Cobertizo de 630 m².
- c) Patios de 60,000 m².

⁵⁹ Vuelta o giro que hacen las embarcaciones o marcha hacia atrás de la misma.

Véase **Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003 “Terminología marítima-portuaria”**, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha lunes 9 de febrero del 2004.

2.5.2.1.- Fotografía Panorámica de Puerto Chiapas



Fuente: www.puertochiapas.com.mx/in/plano.htm

El área interna de influencia de Puerto Chiapas comprende la región del Soconusco, Estado de Chiapas, y el norte de la República de Guatemala.

2.5.3.- Infraestructura de Puerto Chiapas.

La infraestructura del puerto permite recibir buques portacontenedores de primera y de segunda generación, graneleros de hasta 30, 000 toneladas, *Roll on Roll off*⁶⁰ de hasta 30, 000 toneladas y cruceros de 115, 000 toneladas de arqueo bruto.

Puerto Chiapas cuenta con la siguiente infraestructura:

Área en desarrollo.

- a) Terminal de contenedores.
- b) Centro de cruceros.
- c) Terminal de carga general.
- d) Terminal de muelles de pesca.
- e) Parque industrial pesquero.
- f) Planta de tratamiento de aguas residuales.
- g) Ciabogas.
- h) Sector naval.
- i) Instalaciones de PEMEX.

⁶⁰ Transferencia por rodamiento. Sistema de transportación marítima que se efectúa con embarcaciones especialmente construidas para que la carga de muelle a barco o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.

Véase: <http://www.puertoyucatan.com/comercializacion/glosario.htm>

j) Recinto Fiscalizado Estratégico (aún no se encuentra en funcionamiento).

k) instalaciones de la empresa HERDEZ DEL FUERTE.

No obstante lo anterior, las vías de comunicación aérea y terrestre acusan enormes deficiencias y poco se ha hecho en nuestro país por tratar de mejorarlas.

En este punto, cabe señalar que México, como todo país en desarrollo, afronta desde hace tiempo “el agudo desequilibrio en su comercio exterior, situación que se agrava, entre otros factores, por el escaso y deficiente transporte marítimo y las inadecuadas instalaciones portuarias”.⁶¹

⁶¹ ORTIZ JR, Federico. **Los Puertos Mexicanos**. Fondo de Cultura Económica, México, 1976. Pág. 13.

2.5.3.1.- Fotografías de las instalaciones portuarias



Fotografía de Magali Guevara Genis.



Fotografía de Magali Guevara Genis.



<http://www.puertochiapas.com.mx/noticias/12-noticias/196>



<http://www.puertochiapas.com.mx/noticias/12-noticias/196>

2.5.4.- Servicios portuarios proporcionados en Puerto Chiapas.

Para Jorge Antonio Zepeda, los servicios portuarios son aquellos que “se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.”⁶²

Con fundamento en el artículo 44, segundo párrafo, de la Ley de Puertos, los servicios portuarios se clasifican de la siguiente manera:

I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.

II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y

III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Los servicios portuarios que se brindan en la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero son los siguientes:

1.- A la navegación.

a) Pilotaje.

⁶² ZEPEDA, Jorge Antonio. Op. Cit. Pág. 29.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el artículo 55, prevé que el pilotaje o practicaje es de interés público y consiste en: “conducir una embarcación mediante la utilización por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias.”

Este servicio se presta a todas las embarcaciones mayores que arriban o zarpan en un puerto y que están legalmente obligadas a utilizarlo, así como las que no estándolo solicitan el servicio.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad facultada para determinar con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables en las que es necesaria la utilización del servicio de pilotaje. En cada puerto se determinarán las reglas de operación de pilotaje.

b) Lanchaje.

El artículo 68 del Reglamento de la Ley de Puertos establece que el servicio de lanchaje “se prestará a las embarcaciones para conducir a pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta su costado para abordarlo o regresarlo a tierra”.

Este servicio se presta mediante permiso previo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o contrato mercantil celebrado con el administrador portuario.

c) Amarre y desamarre de cabos.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el artículo 87, señala que se entiende por amarre temporal de embarcaciones: “el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcación en puerto, fuera de operación comercial”.

El amarre temporal de las embarcaciones no puede exceder de treinta días hábiles.

El Reglamento de la Ley de Puertos, en el artículo 65, prevé que el amarre y desamarre de cabos, para el atraque y desatraque de embarcaciones, será prestado por personas físicas o morales, con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o bien cuando hayan celebrado contrato mercantil con el administrador portuario.

d) Remolque.

El artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, fracción I, establece que el servicio de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

La autoridad marítima determina las embarcaciones que requieren el uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar.

El Reglamento de la Ley de Puertos, en el artículo 56, determina que el servicio de remolque debe prestarse por personas físicas o morales con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o bien que se haya celebrado contrato con el administrador portuario.

2.- A las embarcaciones.

Existe un muelle para recibir embarcaciones de primera y segunda generación, con capacidad de hasta 30, 000 toneladas de carga.

De acuerdo con el artículo 73 del Reglamento de la Ley de Puertos, son servicios generales a las embarcaciones: el avituallamiento, que comprende la entrega de provisiones a los buques; el de agua potable; combustible y lubricantes; comunicación telefónica, facsimilar o telex; energía eléctrica al barco y a las áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue; la recolección de basura y desechos; la eliminación de aguas residuales; lavandería; las reparaciones a flote y los demás que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determine.

3.- A la carga.

- a) Maniobras.
- b) Almacenamiento.
- c) Pesaje.
- d) Agencias aduanales y consignatarias.

Los servicios de maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo, deben prestarse por sociedades mercantiles previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o bien cuando hayan celebrado contrato mercantil con el administrador

portuario, con fundamento en el artículo 79 del Reglamento de la Ley de Puertos.

2.5.5.- Movimientos portuarios.

Los movimientos portuarios se refieren a la comercialización y transportación marítima de carga y pasajeros que se realizan en los puertos.

2.5.5.1.- Tráfico de altura.

El tráfico de altura es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos del extranjero.

De acuerdo a los datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, durante el año 2006 no se registraron movimientos por tráfico de altura en Puerto Chiapas.

A diferencia del año 2007, cuyo registro fue de 4.4 mil toneladas; de las cuales 3, 993 toneladas fueron de importación y consistieron en carga de granel mineral; el resto, es decir, 440 toneladas fueron de exportación consistiendo en general contenerizada.

Por lo que concierne al período comprendido de enero a noviembre de 2008, el total de carga registrado fue de 13, 827 toneladas.

De enero a noviembre de 2009 el total de carga registrada en Puerto Chiapas fue de 16, 526 toneladas.

En tráfico de altura se registraron 398 toneladas de importación en carga suelta.

2.5.5.2.- Tráfico de cabotaje.

Javier A. González Garcidueñas señala que el cabotaje es “la navegación que realiza un barco por una misma zona costera o litoral de un país y va haciendo paradas continuas en cada puerto del mismo Estado, en donde hace la entrega de mercancías o de pasajeros o bien recoge carga y la traslada al próximo puerto.”⁶³

El tráfico de cabotaje, también conocido como “tráfico costero”, es “el volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales”.

De acuerdo con la información obtenida de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el año 2006, los movimientos de carga registrados en Puerto Madero fueron de 13.2 mil toneladas en tráfico de cabotaje, mientras que en el año 2007 fueron de 15.2 mil toneladas; lo que significa que creció el movimiento de cabotaje realizado en el puerto en un 2% del total de la carga realizada.

En el año 2008, la carga registrada por cabotaje fue de 7, 893 toneladas, lo que muestra que en el año 2007 el tráfico de cabotaje tuvo mayor movimiento ya que se registraron cifras por 8, 409 toneladas de carga suelta.

En el año 2009, el tráfico de cabotaje registró movimientos de carga suelta por 16,128 toneladas.

⁶³ GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier A. *Problemática del Cabotaje en México*. Editorial Porrúa, México, 2002. Pág. 62.

Capítulo III

Marco jurídico en materia portuaria

3.1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3.1.1.- Artículo 25 Constitucional.

El artículo 25 Constitucional establece lo siguiente:

“Artículo 25. Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el Artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan.

Asimismo podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.

Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

(...)

La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece esta Constitución”.

El artículo 25 Constitucional se refiere a tres puntos concretos: la rectoría económica, los sectores productivos (sectores público, privado y social) y las áreas económicas.

El presente artículo no define qué ha de entenderse por “rectoría del desarrollo”, por lo que recurriremos al Diccionario de la Real Academia

Española⁶⁴; el cual establece que la palabra “rectoría” deriva del vocablo “rector”, que significa “el que rige o gobierna”.

Luego entonces, el Estado es el encargado de conducir, promover y regular las actividades económicas, sociales y políticas que demande el interés general.

Este precepto Constitucional al indicar que el desarrollo debe ser integral y sustentable, se refiere a que debe ser incluyente, es decir, comprender a los diferentes ámbitos, grupos sociales y regiones del país, y no sólo restringirse al aspecto económico.

En nuestro orden jurídico, el desarrollo sustentable se define como “el proceso evaluable mediante criterios e indicadores del carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.” (Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, artículo 3, fracción XI).

Es decir, el Estado debe respetar el ámbito de libertad de los particulares, así como propiciar un orden social y económico justo que permita a todos los individuos un nivel de vida digno.

Por otra parte, la rectoría del desarrollo nacional ha de fortalecer el régimen democrático. Recordemos que con fundamento en el artículo 3º

⁶⁴ http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=cultura

Constitucional, inciso a), se considera a la democracia “no solamente como una estructura jurídica y un régimen político, sino como un sistema de vida fundado en el constante mejoramiento económico, social y cultural del pueblo”.

En consecuencia, el desarrollo de nuestro país se fundamenta en gran parte en aquellas actividades estratégicas y prioritarias.

El artículo 25 Constitucional, párrafo IV, remite al artículo 28 del mismo ordenamiento, que establece cuáles son las áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad; acuñación de moneda y emisión de billetes; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión.

En este punto, cabe señalar que el artículo 5, fracción XIII de la Ley de Inversión Extranjera establece que están reservadas de manera exclusiva al Estado las funciones que realice en materia de control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos.

Por su parte, el artículo 28 Constitucional, párrafo V, prevé lo siguiente: “El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.”

Que el Estado concorra con otros sectores de la sociedad para una mejor administración de las áreas prioritarias del desarrollo, no significa que éste no tenga una supervisión de las mismas. “La intervención del Estado

se orienta básicamente a preservar el interés público, no sólo en el caso de las actividades que no pueden dejarse en manos del sector privado, sino, inclusive, evitando que se produzcan acciones de este sector que puedan ir en contra de dicho interés.”⁶⁵

Por lo anterior, el Estado no puede dejar de intervenir en el control, supervisión y vigilancia del sector portuario, toda vez que es una función fundamental para garantizar la seguridad nacional en los litorales, promover el comercio exterior, preservar los recursos naturales y el ambiente, así como fomentar la inversión en el país.

En el sector portuario, corresponde también al Estado “establecer las reglas y condiciones bajo las cuales se lleven a cabo las relaciones entre el sector público, los prestadores de servicios, los operadores de terminales privadas y los usuarios.”⁶⁶

El Gobierno Federal debe definir los objetivos nacionales en materia portuaria considerando las ventajas competitivas que ofrecen los puertos del país y los beneficios esperados de este sector.⁶⁷

La promoción del desarrollo económico de los puertos mexicanos es una responsabilidad de los tres órdenes de Gobierno, su efectiva realización y permanencia depende de las actividades y programas perfectamente coordinados entre la Federación, Estados y Municipios.

⁶⁵ LÓPEZ GUTIÉRREZ, Héctor. *Operación, Administración y Planeación Portuarias*. Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria, Marítima y Costera, A. C., México, 1999. Pág. 174.

⁶⁶ Ibidem. Pág. 175.

⁶⁷ Idem.

No obstante lo anterior, esta responsabilidad corresponde también a la iniciativa privada y a la sociedad en general.

3.1.2.- Artículo 26 Constitucional.

El artículo 26 Constitucional ordena lo siguiente:

“Artículo 26. A. El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación.

Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática. Mediante la participación de los diversos sectores sociales recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal. (...).”

En nuestro orden jurídico, se entiende por planeación nacional del desarrollo: “la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen”. (Ley de Planeación, artículo 3).

Con la planeación democrática del desarrollo nacional se pretende mejorar el trabajo del sector público incorporando las actividades de los sectores social y privado en los programas creados por los tres órganos de gobierno, para que sea la conciliación de intereses y la unión de esfuerzos lo que permita alcanzar mejores niveles de bienestar social.

La labor de planeación ha de cristalizar en un documento de suma importancia: el Plan Nacional de Desarrollo, que según el artículo 7 de la Ley de Planeación, "precisará los objetivos nacionales, estrategias y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país; contendrá previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determinará los instrumentos y responsables de su ejecución, establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se referirán al conjunto de la actividad económica y social, tomando siempre en cuenta las variables ambientales que se relacionen a éstas y regirá el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática".

Las Dependencias de la Administración Pública Federal participan de acuerdo a su competencia en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, así como en los programas sectoriales, vigilando que las Entidades Paraestatales del sector que coordinan, realicen sus actividades con apego al Plan Nacional de Desarrollo.

Asimismo, la participación de los diversos sectores sociales es importante para el buen funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática, ya que mediante la consulta que se hace a estos sectores, sus sugerencias son tomadas en cuenta para la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo es elaborado principalmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dependencia que establece los programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales que deban elaborarse y a través de indicadores de resultados verifica el destino del gasto y el cumplimiento de los objetivos de los programas.

El Plan Nacional de Desarrollo es obligatorio para las Dependencias de la Administración Pública Federal y para las Entidades Paraestatales, pero no sólo se limita a éstas, sino que además es vinculante para las Entidades Federativas y para los particulares, a través de contratos y convenios de concertación e inducción que son obligatorios para las partes que los celebren.

Al respecto, el Maestro Jorge Witker⁶⁸ afirma que los principios de la planificación económica son los siguientes: la racionalidad, la previsión, la universalidad, la unidad, la continuidad y la inherencia.

Por racionalidad, se refiere al análisis que hace el Estado de los beneficios y costos de cada una de las alternativas, debiendo escoger aquella que permita maximizar los recursos.

La previsión, es apreciar con antelación los acontecimientos. Luego entonces, la planificación es un actuar para el futuro inmediato o mediato.

Por universalidad, se refiere a que el Estado debe integrar a todos los sectores y actividades, dando coherencia al Plan Nacional de Desarrollo.

Del principio anterior surge la unidad, ésta significa que el Plan Nacional de Desarrollo constituye un todo orgánico. Para crear un cuerpo unitario,

⁶⁸ www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/boletin/cont/.../art6.pdf

es necesaria la actividad coordinadora de un órgano específico que permita conformar los proyectos, con sus respectivos programas, y éstos a su vez con el Plan Nacional de Desarrollo.

Puesto que la planificación es un proceso permanente y que no tiene fin, una vez logrado un objetivo se debe continuar trabajando en el logro del siguiente.

La inherencia, se refiere a que la planificación no debe ser exclusiva de ningún sistema político en particular, debe tener principalmente carácter social.

Con fundamento en el artículo 26 Constitucional y la Ley de Planeación, el Ejecutivo Federal ha decretado el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2007-2012 y el Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, con el fin de promover una mejor organización y planeación, que permitan garantizar que el desarrollo económico nacional sea integral y sustentable.

3.1.3.- Artículo 27 Constitucional.

El artículo 27 Constitucional prevé lo siguiente:

“Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

(...)

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

En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes.

(...)

La capacidad para adquirir el dominio de las tierras y aguas de la Nación, se regirá por las siguientes prescripciones:

- I. Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en*

considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre las tierras y aguas. (...).”

Del artículo en estudio se desprende la propiedad privada, sujetando el ejercicio de ese derecho de los particulares a una serie de limitaciones y restricciones, de manera que existen bienes susceptibles de apropiación privada o de dominio público de la Federación, en términos de los artículos 3 y 6 de la Ley General de Bienes Nacionales.

Asimismo, con fundamento en los artículos 767 y 768 del Código Civil Federal, los bienes del dominio público son inalienables, es decir, no pueden enajenarse por su propietario, e imprescriptibles, es decir, que no se extingue el derecho sobre las cosas por el simple transcurso del tiempo. Mediante concesión cualquier habitante puede aprovechar estos bienes para su uso.

A diferencia de las aguas marinas interiores, en donde no existe limitación a la soberanía del Estado mexicano (los puertos pertenecen a las aguas marinas interiores de acuerdo a lo que establece el artículo 36 de la Ley Federal del Mar, fracción III); en las aguas de los mares territoriales el ejercicio de la soberanía del Estado mexicano está limitado

por el derecho que tienen las embarcaciones extranjeras a ejercer el llamado “paso inocente.”⁶⁹

Por otra parte, el derecho para adquirir el dominio de tierras y aguas de la Nación es sólo para mexicanos por nacimiento o por naturalización. El artículo 30 Constitucional establece quiénes tienen esta calidad.

3.1.4.- Artículo 28 Constitucional.

El artículo 28 Constitucional ordena lo siguiente:

“Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.

(...)

El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los

⁶⁹ El “paso inocente” consiste en el derecho que tienen los buques extranjeros de navegar por o a través del mar territorial de un Estado siempre y cuando no sea perjudicial a la paz, el orden público o a la seguridad del mismo. Véase SZÉKELY, Alberto. **Derecho del Mar**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1991. Pág. 41.

bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público. (...).”

El artículo 28 Constitucional ni su ley reglamentaria (Ley Federal de Competencia Económica) definen la palabra “monopolio”.

Por lo tanto, recurrimos a la interpretación de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que lo define como “el aprovechamiento exclusivo de alguna industria o comercio, bien provenga de un privilegio, bien de otra causa cualquiera; y el artículo 28 constitucional equipara al monopolio, todo acto que evite la libre concurrencia en la producción, industria o comercio y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva e indebida a favor de una o varias personas, con perjuicio del público en general o de una clase social (...).”⁷⁰

El Diccionario de la Lengua Española define al monopolio como “la concesión otorgada por la autoridad competente a una empresa para que ésta aproveche con carácter exclusivo alguna industria o comercio.”⁷¹

La libre competencia en cualquier sector de la economía del país es de vital importancia, puesto que genera incentivos para que los agentes económicos obtengan una ventaja competitiva sobre otros mediante la reducción de precios y el mejoramiento de los servicios o productos; situación que permite a los consumidores o usuarios elegir la mejor opción antes de contratar o consumir determinados productos o servicios.

⁷⁰ Tesis Aislada. Quinta Época. Materia Constitucional. Tomo I. Pág. 1317.

⁷¹ **Diccionario de la Lengua Española**, Vigésimo segunda edición. Versión electrónica disponible en: <http://buscon.rae.es/drae/>

Ahora bien, del artículo en estudio se desprende la facultad del Estado para otorgar concesiones a los particulares, entendiendo por “concesión”:

”el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado.”⁷²

La Ley de Puertos, en el artículo 20, establece que para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, se requerirá concesión o permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En relación con la gestión portuaria, y de acuerdo a lo previsto en la Ley de Puertos, en sus artículos 29, 33, fracción XIII, y 59, se pone énfasis en el cumplimiento de las disposiciones sobre competencia económica a fin de evitar cualquier especie de monopolio, prácticas monopólicas y concentración en la actividad portuaria.⁷³

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en el artículo 36, fracción XII, prevé que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el despacho de las siguientes funciones: “XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y

⁷² ZEPEDA, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Administración Portuaria Integral de Tampico S. A. de C. V., México, 1999. Pág. 81.

⁷³ Idem.

reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios (...).”

En consecuencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad para otorgar concesiones a las sociedades mercantiles mexicanas reguladas por la Ley General de Sociedades Mercantiles, las cuales en algunos casos pueden ser sociedades constituidas por el Gobierno Federal o Estatal. La Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, es de carácter Federal.

En lo referente a la expedición de licencias, autorizaciones, concesiones, celebración de contratos o en la intervención y participación en sociedades mexicanas de extranjeros en aguas de la República Mexicana, corresponde a la Secretaría de Relaciones Exteriores conocer de esos asuntos, en términos del artículo 28, fracciones IV y V de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

3.1.5.- Artículo 32 Constitucional.

Con fundamento en el artículo 32 Constitucional, Venustiano Carranza firmó un Decreto el día 1 de junio de 1917, mediante el cual la Marina Mercante Mexicana era nacionalizada, es decir, que desde ese momento los barcos pertenecían a México y deberían enarbolar la bandera mexicana.

Este artículo estableció originalmente que para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para desempeñar el cargo de capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, se debía tener la calidad de mexicano por nacimiento.

También ordenaba que en los buques mexicanos, las dos terceras partes de la tripulación debía ser mexicana.

Actualmente este artículo Constitucional establece lo siguiente:

“Artículo 32. La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.

El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.

(...)

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

Este artículo Constitucional establece el derecho de preferencia de los mexicanos sobre los extranjeros para ejercer ciertos cargos o funciones dentro de territorio mexicano.

Por su parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en los artículos 23, 25 último párrafo y 57, exige la calidad de mexicano para ejercer ciertas actividades profesionales o técnicas, tales como agente naviero, capitanes, pilotos navales, patronos, maquinistas, mecánicos, el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicanos y los pilotos de puerto.

3.1.6.- Artículo 42 Constitucional.

El presente artículo Constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 42. El territorio nacional comprende:

(...)

V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional y las marítimas interiores, y

VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.”

Al respecto, el autor español Jaime Saura Estapá afirma que: “El límite de las 12 millas ha sido adoptado de forma prácticamente universal y ningún autor duda hoy de su carácter oponible *erga omnes*, con independencia de la Convención, como norma consuetudinaria.

Sin embargo, no siempre ha sido así y, de hecho, esta situación pacífica contrasta con la vida polémica que sobre la anchura que hubiera de tener el Mar Territorial ha existido a lo largo del presente siglo (...), dicha

polémica se inicia en la Conferencia de Codificación de La Haya, en 1930, donde se hunde el mito de la regla de las 3 millas y continúa después de la Segunda Guerra Mundial con reclamaciones que van desde esas 3 millas hasta las 200, si bien empieza a crearse un consenso alrededor de las 12 millas que cristaliza a principios de los años 70, tanto fuera como del marco de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.”⁷⁴

3.1.7.- Artículo 48 Constitucional.

El artículo 48 Constitucional preceptúa lo siguiente:

“Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”

Nuestro país ejerce derechos soberanos con relación al dominio exclusivo de todos los recursos vivos y de los minerales existentes sobre la plataforma continental y el lecho marino.

Asimismo, cuenta con una gran cantidad de islas y lagunas costeras, que permiten realizar diversas actividades en el gran escenario marítimo,

⁷⁴ SAURA ESTAPÁ, Jaime. *Límites del Mar Territorial*. José María Bosch Editor. Barcelona, España, 1996.

como el transporte, el turismo, la pesca, las investigaciones científicas, la explotación petrolera, entre otras.

La Ley Federal del Mar, en el artículo 38, señala que entre las aguas marinas interiores se encuentran las de los puertos, en las cuales el Estado mexicano ejerce su soberanía.

Por otra parte, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en el artículo 27, fracción XI, establece que es competencia de la Secretaría de Gobernación, administrar las islas de jurisdicción federal, salvo aquellas cuya administración corresponda, por disposición de la ley, a otra Dependencia o Entidad de la Administración Pública Federal.

3.1.8.- Artículo 73 Constitucional.

El artículo 73 Constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

(...)

XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra;

(...)

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal;

(...)

XXIX. Para establecer contribuciones:

(...)

2o. Sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4º y 5º del artículo 27; (...).”

Como hemos mencionado líneas atrás, el espacio marítimo es parte integrante del territorio nacional; por lo tanto, para su protección, el Congreso de la Unión tiene la facultad para expedir las leyes relativas al Derecho marítimo de paz y de guerra.

Por otra parte, el sector de transportes y comunicaciones constituye uno de los pilares de la economía, por lo que debe contar con leyes acordes al tiempo en que vivimos. Además, cabe advertir la concurrencia legislativa en materia de transportes, pues a la normatividad de índole federal que regula el ramo, se suman las disposiciones carácter estatal sobre el mismo tema.

Con relación a la facultad del Congreso de la Unión para establecer contribuciones sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4º y 5º del artículo 27 Constitucional, se ha aprobado la Ley Federal de Derechos, que analizaremos posteriormente.

3.1.9.- Artículo 76 Constitucional.

El artículo 76 Constitucional prescribe lo siguiente:

“Artículo 76. Son facultades exclusivas del Senado:

I. Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso.

Además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo Federal suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos; (...).”

Esta disposición es de suma importancia, puesto que los tratados que suscriba el Ejecutivo Federal deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema en toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma en los términos del artículo 133 Constitucional.

Por lo tanto, el Senado debe revisar con suma atención las acciones realizadas por el Ejecutivo Federal en materia de política exterior, ya que ésta es un factor determinante para el crecimiento económico de nuestro país por la copiosa celebración de Tratados de Libre Comercio y Tratados Bilaterales de Inversión, que regulan gran parte de las operaciones de comercio exterior y de inversión extranjera.

3.1.10.- Artículo 89 Constitucional.

El presente artículo dispone lo siguiente:

“Artículo 89. Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

(...)

X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; el respeto, la protección y promoción de los derechos humanos y la lucha por la paz y la seguridad internacionales;

(...)

XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronteras, y designar su ubicación; (...).”

Por lo que concierne a la primera facultad transcrita, se otorga expresamente al Presidente de los Estados Unidos Mexicanos la atribución para dirigir la política exterior, la cual comprende la facultad para celebrar tratados con otros Estados.

Por otra parte, también es facultad del Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, y establecer aduanas marítimas y fronterizas, así como determinar su denominación y localización geográfica, con la finalidad de atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, salvaguardar los intereses nacionales y proteger los recursos naturales de nuestros litorales.⁷⁵

3.1.11.- Artículo 104 Constitucional.

El artículo 104 Constitucional ordena lo siguiente:

“Artículo 104. Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

(...)

II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo; (...).”

Puesto que en nuestro país no existe la especialización de los tribunales federales en materia de derecho marítimo y contrario a lo establecido en el precepto que se analiza, los jueces del fuero común conocen de este tipo de controversias, desconociendo las más de las veces el complejo orden jurídico aplicable a la materia; por lo que es importante capacitar al personal judicial en materia de derecho marítimo y portuario.

Debe señalarse la falta de un Código de Procedimientos Marítimos, además de la imperiosa necesidad de crear tribunales marítimos federales, que deben formar parte del Poder Judicial Federal.

⁷⁵ Véase **Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003 “Terminología marítima portuaria”**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el lunes 9 de Febrero de 2004.

3.1.12.- Artículo 123 Constitucional.

El artículo 123 Constitucional establece lo siguiente:

“Artículo 123. Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social de trabajo, conforme a la ley.

(...)

XXXI. La aplicación de las leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:

(...)

b) Empresas:

(...)

3. Aquéllas que ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la Nación.

(...).”

En materia laboral, la impartición de justicia es específica, ya que es competencia de las Juntas Especiales conocer de las controversias obrero-patronales del servicio marítimo portuario.

Por ser el trabajo un derecho de todo ser humano y de interés social, se debe promover, vigilar y adiestrar a quienes lo desempeñan. En consecuencia, se debe capacitar y actualizar al personal que labora en

los puertos en las especialidades requeridas por el sector portuario, situación que será un gran atractivo para la instalación de industrias, las cuales no sólo se beneficiarán económicamente sino que contribuirán a la generación de empleos en el país.

3.1.13.- Artículo 134 Constitucional.

El artículo 134 Constitucional preceptúa lo siguiente:

“Artículo 134. Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.

(...)

Las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra que realicen, se adjudicarán o llevarán a cabo a través de licitaciones públicas mediante convocatoria pública para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Cuando las licitaciones a que hace referencia el párrafo anterior no sean idóneas para asegurar dichas condiciones, las leyes establecerán las bases, procedimientos, reglas, requisitos y

demás elementos para acreditar la economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez que aseguren las mejores condiciones para el Estado. (...).”

Para el caso de los puertos, en la Ley de Puertos y su Reglamento se establece la regla general del concurso público, se precisan los casos de excepción y se determinan los mecanismos apropiados para la adjudicación directa.

La aplicación de la norma Constitucional al régimen portuario se funda en que tanto la concesión como la cesión parcial de derechos derivados de ella, habilitan al titular para usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público de la Federación, la operación de terminales, instalaciones y marinas, así como la prestación de servicios portuarios, que son de interés general. Por lo tanto, el Estado debe garantizar el uso adecuado de los bienes antes referidos.

3.2.- Legislación Federal.

3.2.1.- Ley de Puertos y su Reglamento.

La Ley de Puertos fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993. Esta Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Para el propósito de nuestro tema, cabe mencionar que con la promulgación de la Ley de Puertos, se creó la figura de las Administraciones Portuarias Integrales, las cuales tienen autonomía y sus

titulares asumen las actividades administrativas que hasta entonces correspondían a Puertos de México.

Las Administraciones Portuarias Integrales son constituidas como sociedades mercantiles, en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Por otra parte, este ordenamiento establece, en el artículo 3, lo siguiente:

“Artículo 3. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

Es importante destacar que en materia de derecho marítimo, cuando surge una controversia las autoridades encargadas de resolver no tienen los conocimientos necesarios en esta materia, lo cual origina que el procedimiento sea lento, ocasionando pérdidas económicas para el sector portuario, ya que las embarcaciones en todo momento se encuentra produciendo y a la vez generan gastos, por lo que las partes en conflicto prefieren someterse al arbitraje.

El artículo 5 de esta ley reitera que corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

En materia de seguridad, el artículo 13 del presente ordenamiento prevé que la autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y los bienes.

En este punto, cabe señalar que por los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de año 2001, se adoptaron medidas de seguridad marítimas internacionales.

Estas medidas fueron adoptadas en el marco de la Conferencia sobre Seguridad Marítima en diciembre de 2002, las cuales entraron en vigor el 1 de julio de 2004.

Las medidas de seguridad incluyen el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP, o ISPS por su denominación en inglés), así como las enmiendas de 1974 de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por su denominación en inglés), que regulan la seguridad marítima a bordo de las naves y en las instalaciones de interfase buque o puerto.

Estas medidas representan el primer marco regulador internacionalmente convenido y dirigido a la aplicación crucial de la seguridad marítima.

El artículo 16 de la ley en mención establece de manera precisa que corresponde al Ejecutivo Federal ejercer la autoridad en materia portuaria, la cual la ejerce de manera indirecta a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que deberá coordinarse con las demás autoridades competentes en esta materia.

En cada puerto existe una Capitanía de puerto, que es la encargada de ejercer la autoridad marítima, tal y como lo establece el artículo 17 de la ley en mención.

La Armada de México participa en operaciones contra actividades ilícitas y en tareas de protección civil, salvaguardando la soberanía de nuestros litorales mexicanos.

Finalmente, el artículo 38 de la ley establece que corresponde a la Administración Portuaria Integral, la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios en puerto.

Por otra parte, el Reglamento de la Ley de Puertos fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1994. Tiene por objeto reglamentar las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstas en la Ley de Puertos.

Este ordenamiento regula asimismo las concesiones que se otorgan a las Administraciones Portuarias Integrales (APIS).

El presente Reglamento, en el artículo 39, establece como obligación del Administrador Portuario el formular las reglas de operación del puerto en función de las necesidades de cada puerto.

Por lo que se refiere a los servicios portuarios, de acuerdo al Reglamento en mención, serán prestados por personas físicas o morales que cuenten con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previo contrato con la Administración Portuaria Integral. Recuérdese que los

pilotos o prácticos de puerto son las personas que prestan servicios de maniobras a las embarcaciones.

Como puede advertirse, si bien existen disposiciones jurídicas importantes el sector exige una nueva legislación portuaria acorde con la práctica portuaria nacional e internacional, y mientras nuestros Gobiernos y legisladores no se percaten de la necesidad de contar con una flota mercante propia, será prácticamente imposible subsanar las deficiencias de la legislación de la materia.

Los principales problemas que existen en los puertos nacionales son los referentes a las exiguas inversiones en la infraestructura, la ineficiencia en la operación y la mala calidad de los servicios, la baja productividad, el requerimiento de cuantiosos subsidios gubernamentales y la ambigüedad en el marco jurídico; situación que se refleja en la limitada competitividad de los puertos nacionales con respecto de los extranjeros.

Aun las principales terminales marítimas de altura de nuestro país, hoy en día, están muy distantes de servir con eficiencia a las modernas embarcaciones que llegan a ellas.

“El país tiene un comercio interior enorme, aún así, en nuestros días no se aprovecha el cabotaje porque está privilegiado el transporte terrestre, sin embargo, estamos llegando a un punto donde las carreteras tienden a la saturación y su mantenimiento es en extremo costoso. Hoy por hoy, el transporte terrestre, aún cuando está muy apoyado por el Gobierno Federal, es más caro que el transporte marítimo.”⁷⁶

⁷⁶ CHÁVEZ ALCÁZAR, Margarita. *Perfil del Sector Marítimo Portuario de México en el Tercer Milenio: Una Propuesta Global*. Grupo Cham, S. A. de C. V., México, 2000. Pág. 29.

El transporte marítimo de altura es inexistente en nuestro país, pues lo proporcionan en su mayoría buques extranjeros, al no contar en el país con embarcaciones especializadas o de gran calado, a diferencia del cabotaje en donde el 63% se hace con buques mexicanos.

3.2.2.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006. Es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la Marina Mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

El artículo 4 de esta ley prevé que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua o vías navegables.

Este artículo reitera lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en la Ley de Puertos, en su artículo 3, al establecer la competencia de los Tribunales Federales.

Desde tiempos remotos el sector marítimo-portuario ha sido un medio de comunicación y de comercio entre los pueblos, y tal pareciera que en nuestro país fuera inexistente, debido a la poca importancia que nuestros legisladores le prestan.

Sobre este particular, el Doctor Omar Olvera de Luna señala que México tiene un enorme potencial en los litorales. Sin embargo, considera que “el no tener gente especialista en problemas del mar pudiera ser el resultado de lo que estamos viendo con respecto a las leyes diversas como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y la Ley de Puertos, lo que es

incongruente porque el mundo tiende a unificar las leyes y a tener un Código de la marina mercante, en México hacemos más y más leyes”.⁷⁷

La falta de voluntad de los legisladores y del Ejecutivo Federal para crear leyes y reglamentos acordes a nuestra realidad se puede ejemplificar en la falta de un Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, puesto que a más de cinco años de la publicación de esta Ley aún no se ha expedido su Reglamento; razón por la cual sigue aplicándose el Reglamento de la ya abrogada Ley de Navegación.

Al respecto, el artículo cuarto transitorio de la ley actual establece lo siguiente:

“La Secretaría y demás autoridades competentes que regulen actividades establecidas en esta ley deberán, dentro del término de ciento ochenta días, expedir las disposiciones reglamentarias derivadas de esta Ley y en tanto no sean expedidas éstas, se continuarán aplicando las vigentes, en lo que no se opongan a este ordenamiento.

El reglamento respectivo establecerá los regímenes de navegación permitidos para cada tipo de embarcación pesquera, atendiendo a las disposiciones aplicables sobre la seguridad de la vida humana en el mar.”

Asimismo, el artículo octavo transitorio de esta Ley ordena que: “El Ejecutivo Federal deberá publicar los reglamentos de la presente Ley en un año calendario contando a partir de la fecha de publicación de la presente Ley en el Diario Oficial de la Federación”.

⁷⁷ Véase *El Diario del Istmo*, viernes 7 de abril de 2006. Pág. 3.

3.2.3.- Ley Federal del Mar.

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de enero de 1986. Es reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del artículo 27 Constitucional, en lo referente a las zonas marinas mexicanas.

La presente ley es de jurisdicción federal y sus disposiciones se aplican en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y otros derechos.

Este ordenamiento es aplicable en materia de puertos, toda vez que regula las aguas marinas interiores, tal y como lo prevé su artículo 36:

“Artículo 36. Son aguas marinas interiores aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de la presente Ley y que incluyen:

(...)

III.- Las de los puertos.”

México cuenta con una gran extensión de mar, que conecta con el resto del mundo y pese a tener una gran actividad comercial marítima, a nuestros legisladores pareciera no importarles el sector marítimo, ya que las leyes que regulan esta materia no han sido actualizadas.

Al respecto, el Doctor Alejandro Sobarzo señala que: “Contamos con unos 11 mil kilómetros de litoral, frente a nuestras costas amplios mares, especialmente en el Océano Pacífico (...).

Los espacios marinos de México juegan un papel sumamente destacado en la vida económica de nuestro país, pues reservan para los mexicanos valiosos recursos, tanto vivos como minerales.

Basta pensar que de las regiones marinas del Golfo de México provienen más de 75% de la producción nacional de crudo y que aun hay más zonas sin explotar en nuestra plataforma continental.”⁷⁸

3.2.4.- Ley de Inversión Extranjera.

Este ordenamiento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993. Es de orden público y de observancia general en toda la República. Su objeto es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional.

En materia portuaria, el artículo 7 de esta ley establece lo siguiente:

“Artículo 7. En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

(...)

III.- Hasta el 49% en:

⁷⁸ SOBARZO, Alejandro, y otros. **Los espacios marítimos y su delimitación. Referencia especial al Golfo de México.** Editado por la Secretaría de Energía, México, 1999. Págs. 9 y 10.

t) Administración portuaria integral;

u) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;

v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;

w) Suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario, (...).”

Como puede advertirse, esta ley fomenta la apertura al capital extranjero, con sus excepciones. En materia portuaria, el capital extranjero sólo podrá participar en un porcentaje del cuarenta y nueve por ciento.

Sin embargo, es posible obtener autorización para exceder ese porcentaje en los casos que prevé el artículo 8 de esta ley.

“Artículo 8. Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

I. Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II. Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura; (...).”

3.2.5.- Ley de Vías Generales de Comunicación.

Este ordenamiento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940.

La ley establece que los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas, los terrenos y aguas que sean necesarias para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras son partes integrantes de las vías generales de comunicación.

El 4 de enero de 1994 se derogó el Libro Tercero denominado “Comunicaciones por Agua,” el cual contenía algunas disposiciones referentes a la autoridad marítima, las obras en aguas de jurisdicción federal, en los puertos y en la zona federal, y la permanencia en el puerto.

Asimismo, esta ley preceptúa que las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo Federal ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El transporte marítimo es un medio fundamental para la comunicación y el intercambio comercial entre los diversos países, por ello es importante crear sistemas de comunicación que garanticen la seguridad marítima.

3.2.6.- Ley General de Bienes Nacionales.

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004.

La Ley en cuestión es reglamentaria del artículo 27 Constitucional y tiene por objeto establecer los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación.

En su artículo 7 establece que son bienes de uso común los puertos, bahías, radas y ensenadas, así como los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos.

Lo cual significa que cualquier habitante de la República Mexicana puede usar los bienes de uso común, sin más restricciones que las establecidas por las leyes y reglamentos administrativos.

Pero para el aprovechamiento especial de los bienes de uso común, se requiere concesión, autorización o permiso otorgados con las condiciones y requisitos que establezcan las leyes.

3.2.7.- Ley Aduanera.

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995.

La Ley en mención regula la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

El artículo 14 de la Ley establece que: "El manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de comercio exterior compete a las aduanas.

Los recintos fiscales son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

El Servicio de Administración Tributaria podrá otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, en cuyo caso se denominarán recintos fiscalizados. La concesión se otorgará mediante licitación conforme a lo establecido en el Reglamento e incluirá el uso, goce o aprovechamiento del inmueble donde se prestarán los servicios. (...).”

Asimismo, el artículo 14-D dispone lo siguiente: “Las personas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronteras, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la habilitación de dicho inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico. (...).”

Los Recintos Fiscalizados Estratégicos fueron creados como una opción comercial, que ofrece medidas de facilitación de las actividades aduaneras y de comercio exterior, cuya finalidad debe ser promover la competitividad de las empresas del país y estimular la inversión nacional y extranjera.

Con la creación de los Recintos Fiscalizados Estratégicos se intenta constituir un factor detonante en la generación de inversión, crecimiento y

desarrollo para el país; pues la elaboración, transformación o reparación de mercancías en el Recinto es uno de los sectores que proporciona mayor dinamismo al desarrollo económico.

Los puertos mexicanos que cuentan con un Recinto Fiscal pueden ser concesionados por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) a los particulares.

3.2.8.- Ley Federal de Derechos.

La Ley Federal de Derechos fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981.

Este ordenamiento establece los derechos que se pagarán por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de Derecho público.

En materia portuaria, esta ley establece las cuotas que deberán pagarse por el derecho de navegación marítima, por los servicios que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la navegación marítima, servicios principales, auxiliares o conexos a la vía de navegación por agua.

Las personas físicas o morales que usen los puertos nacionales pagarán el derecho de puerto de altura por cada embarcación en tráfico de altura que entre a los mismos. Las embarcaciones en tráfico de cabotaje que entren a los mismos, pagarán el derecho de puerto de cabotaje.

Los propietarios, remitentes o destinatarios de las mercancías que utilicen los muelles propiedad de la Federación, por sí o por conducto de los

agentes aduanales, pagarán el derecho de muelle por cada tonelada o fracción de carga.

El pasajero que embarque o desembarque en muelles propiedad de la Federación, pagará el derecho de embarque o desembarque.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad para establecer el pago de derechos a la navegación marítima, por el señalamiento marítimo, así como por los servicios principales, auxiliares o conexos a las vías generales de comunicación por agua.

Por los servicios que presta la Capitanía de Puerto a embarcaciones nacionales o extranjeras en horario ordinario de operación, que efectúen cualquier clase de navegación de altura o cabotaje, se pagará el derecho de capitanía de puerto por cada autorización de arribo, despacho o maniobra de fondeo.

3.3.- Plan y Programas de Desarrollo Nacionales.

3.3.1.- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012⁷⁹ tiene su fundamento en los artículos 25, 26 y 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que el Estado es el encargado de la rectoría del desarrollo nacional, el fomento del crecimiento económico, la planeación, conducción, coordinación y orientación de la actividad económica nacional, así como de la regulación y el fomento de las actividades que demande el interés general.

⁷⁹ http://pnd.presidencia.gob.mx/pdf/PND_2007-2012.pdf

Recordemos que el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 “precisará los objetivos nacionales, estrategia y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país; contendrá previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determinará los instrumentos y responsables de su ejecución, establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se referirán al conjunto de la actividad económica y social, tomando siempre en cuenta las variables ambientales que se relacionen a éstas y regirá el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática.”⁸⁰

Los ejes de política pública sobre los que se articula el Plan Nacional de Desarrollo contienen acciones transversales que comprenden los ámbitos económico, social, político y ambiental, y que componen un proyecto integral en virtud del cual cada acción contribuye a sustentar las condiciones bajo las cuales se lograrán los objetivos nacionales.

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 se sustenta en cinco ejes rectores: Estado de derecho y seguridad; Economía competitiva y generadora de empleos; Igualdad de oportunidades; Sustentabilidad ambiental; y Democracia efectiva y política exterior responsable.

El Plan Nacional de Desarrollo brinda un enfoque de largo plazo a los objetivos nacionales, las estrategias generales y las prioridades de desarrollo.

En materia portuaria, los retos principales son construir nuevos puertos así como modernizar los que existen, fomentar las actividades

⁸⁰ Artículo 21 de la Ley de Planeación.

económicas que se realizan en los litorales nacionales, reordenar el sistema costero, aprovechar las ventajas comparativas que ofrece el transporte marítimo creando un sistema de transporte multimodal que reduzca los costos de logística y que fomente la competitividad, así como el desarrollo de terminales, corredores y proyectos multimodales que permitan posicionar a los puertos mexicanos entre los mejores del mundo.

3.3.2.- Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012.

Con fundamento en el artículo 23 de la Ley de Planeación, los programas sectoriales “se sujetarán a las previsiones contenidas en el plan y especificarán los objetivos, las prioridades y las políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector administrativo de que se trate. Contendrán asimismo, estimaciones de recursos y determinaciones acerca de los instrumentos y los encargados de su ejecución”.

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012⁸¹ deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, y es un Programa fundamental para elevar el crecimiento, generar mejores empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable.

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 establece los objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país.

En materia de infraestructura portuaria, este Programa prevé las siguientes estrategias para impulsar el desarrollo portuario.

⁸¹ <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf>

Estrategias:

- Incrementar la infraestructura portuaria, especialmente, la capacidad de manejo de contenedores.
- Desarrollar los puertos como parte de un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos para las empresas.
- Fomentar la competitividad del sistema portuario, para ofrecer un mejor servicio acorde con estándares internacionales.
- Impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística.

Estas estrategias se deben aplicar principalmente en aquellos puertos, como en el caso de Puerto Chiapas, en que el movimiento de contenedores así como de cruceros es mínimo, a diferencia de los puertos con gran afluencia comercial y turística, ya que el propósito no sólo es crear más puertos de altura sino hacer de los ya existentes puertos competitivos.

Entre las metas que pretende alcanzar este Programa se encuentran las de ampliar y modernizar los puertos, incrementar la capacidad instalada para el manejo de contenedores, así como incrementar el rendimiento de operaciones en las terminales especializadas.

3.3.3.- Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012⁸² contiene una propuesta integral de estrategias y líneas de acción en el mediano plazo, que busca cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 y el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, basados en un esquema de planeación integral y en la consolidación del cambio estructural de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por lo que se refiere al Sistema Marítimo Portuario, el Programa contempla los siguientes objetivos:

- Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos.
- Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precio acordes a los estándares internacionales.
- Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que facilite el traslado eficiente de personas y bienes y reduzca los costos logísticos en servicios “puerta a puerta”.

⁸² <http://busqueda.sct.gob.mx/StaticHTML/Res/progsect.pdf>

- Impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, fortalecer el cabotaje y establecer rutas de transporte marítimo de corta distancia para incrementar la oferta y las opciones de transporte eficiente.
- Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de personas y mercancías.
- Contribuir al desarrollo costero sustentable para el ordenamiento integral de los litorales, con la finalidad de promover el desarrollo regional, la descentralización y el federalismo.

Estos objetivos toman en cuenta la problemática que enfrenta el sector portuario en México, como la falta de capacidad instalada en algunos puertos, la demanda de infraestructura para la carga de contenedores, la necesidad del financiamiento público-privado, los elevados costos de transporte y la baja productividad de los servicios portuarios, la falta de conexión intermodal y una marina mercante raquítica, por mencionar sólo los más importantes.

3.3.4.- Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030.

El Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030⁸² tiene como misión propiciar el desarrollo de los puertos y litorales mexicanos, mediante la consolidación de los puertos comerciales, industriales, turísticos y pesqueros gestionados por las administraciones portuarias y

⁸² <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/htm/pndp.htm>

costeras; contempla políticas públicas que al igual que los programas antes mencionados, coinciden con el fomento a las actividades portuarias, la atracción de las inversiones públicas y privadas, el desarrollo de nuevos puertos e instalaciones, así como la generación de empleos.

Este Programa establece, con una visión de largo plazo, las políticas y estrategias que permitan al país contar con un Sistema Portuario competitivo, la creación de nueva infraestructura portuaria, el desarrollo de los litorales con la creación de las Administradoras Portuarias Integrales Municipales, mejorar la relación puerto-ciudad, contar con mejores vías de acceso a los puertos para alcanzar un pleno intermodalismo, mejorar los servicios portuarios e incrementar la productividad.

El Programa contiene cuatro capítulos. En el primero de ellos se presenta el desempeño del Sistema Portuario Nacional en los últimos años y su situación actual.

Así como los elementos de planeación estratégica empleados para definir los objetivos, políticas y estrategias del Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

En el capítulo II se presentan las tendencias que impulsan el desarrollo de los puertos mexicanos, se señalan las perspectivas de la producción y el comercio exterior de México con una visión al año 2030 en el contexto de las expectativas sobre la economía y el transporte marítimo internacional, ello permite mostrar claramente los retos y oportunidades que enfrenta el Sistema Portuario Nacional.

En el capítulo III se presenta la visión y la misión del Sistema Portuario Nacional a largo plazo, las políticas públicas a seguir para alcanzar el estado deseado para nuestros puertos, costas y litorales y los temas estratégicos del mismo.

Por último, en el capítulo IV se aborda lo referente a los objetivos, indicadores, metas y las iniciativas del Programa, así como la descripción de los proyectos estratégicos.

Entre los temas estratégicos de este Programa encontramos los referentes a:

- Eficiencia operativa.

El Sistema Portuario Nacional debe buscar la excelencia optimizando sus procesos, controlando y coordinando todas las actividades, para que se ofrezca un servicio competitivo, fiable y de calidad, con un costo eficiente, niveles internacionales de seguridad y respeto al medio.

- Inversiones.

El Sistema Portuario Nacional debe coadyuvar al crecimiento económico y social del país a través de una excelente gestión de inversiones que permita la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes (evitando la saturación del sistema) y potenciando la financiación privada orientada a la actividad portuaria.

- Competitividad.

El desarrollo del Sistema Portuario Nacional debe lograrse a través de procesos que aporten valor a las cadenas productivas del país,

ofreciendo servicios de calidad y precios acordes a los estándares internacionales para crear un sistema integrado de transporte multimodal.

- Relación Puerto-Ciudad.

Conseguir que el Sistema Portuario Nacional se integre al desarrollo costero sustentable, de forma que sea percibido como una fuente de desarrollo de infraestructura en armonía con la ciudad y la generación de riqueza.

- Aprendizaje.

La comunidad portuaria impulsará la competitividad por medio de una cultura del conocimiento de clase mundial.

La administración de los puertos requiere atender activamente el desarrollo de infraestructura, la gestión de activos y el fomento de la relación puerto ciudad; la promoción y facilitación de la inversión; la seguridad marítima, la protección del ambiente y la promoción de la competencia.

Las políticas públicas que comprende este Programa son las siguientes:

- Fomento a la competitividad de actividades portuarias con el impulso de la comunidad portuaria.
- Alinear la estrategia de los puertos y de los litorales con la estrategia del sistema portuario nacional, utilizando un modelo de gestión.
- Contribuir a la descentralización, al reordenamiento y al federalismo en un entorno costero sustentable.

- Atraer, facilitar y promover la inversión pública y privada.
- Desarrollar nuevos puertos e instalaciones.
- Promover la generación de empleos de calidad en los puertos.

El Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030 plantea continuar con la creación de las “Administraciones Costeras Integrales Sustentables” (ACIS), por medio de las cuales se otorgue a las entidades municipales o estatales la concesión integral del uso y aprovechamiento de los bienes y servicios de un área costera o de las aguas interiores.

La creación de las Administraciones Costeras Integrales Sustentables (ACIS) representa importantes beneficios, tales como la participación de las entidades locales en la administración y aprovechamiento sustentable de costas y litorales; los usuarios reciben servicios eficientes, oportunos y seguros; las tres instancias de Gobierno perciben los productos derivados del desarrollo regional; a través de programas maestros de desarrollo costero se establecen compromisos de inversión para su desarrollo, y se dota a la administración de autonomía de gestión y financiera.

El reto del Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030 es incorporar al Sistema Portuario Nacional las rutas marítimas del comercio internacional de manera eficiente y competitiva, puesto que desempeñan una función fundamental para el crecimiento de la economía de México.

Uno de los principales problemas de los puertos mexicanos es el referente a la conectividad, ya que sin ésta no se puede lograr el desarrollo adecuado de las redes logísticas y de transporte, puesto que los puertos deben promover una eficiente circulación de las mercancías en toda la cadena de distribución, desde el origen hasta el destino final.

En un estudio efectuado por el Comité de Puertos de la Unión Europea “se comprobó que para los principales megacarriers el 75% de sus decisiones de elección de un puerto, se centraban en la calidad de servicios, el 20% en precios y tarifas y el 5% en otros conceptos.”⁸³

La planeación estratégica aplicada al caso portuario, “se diferencia de otras formas de planeación en el sentido de que estudia a mediano plazo los mercados atendidos por el puerto y la utilización de los recursos disponibles para aumentar la demanda proveniente de esos mercados.

El resultado obtenido es una serie de estrategias para lograr ventajas competitivas que le permitan alcanzar determinados objetivos financieros y de comercialización.”⁸⁴

En consecuencia, se deben establecer acciones estratégicas para eliminar las deficiencias que pueden provenir de la infraestructura, del equipamiento, de los concesionarios, de los transportistas u otros actores económicos que intervienen en la actividad portuaria.

La planeación en materia portuaria, en suma, debe identificar cuáles son las áreas de oportunidad para el crecimiento de los puertos mexicanos, y propiciar con ello la apertura de nuevos mercados.

⁸³ **Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030.** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. Dirección de Desarrollo. Pág. 18.

⁸⁴ LOPÉZ GUTIÉRREZ, Héctor. Op Cit. Pág. 185.

Capítulo IV

Autoridades en materia portuaria

4.1.- El Ejecutivo Federal.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 89, fracción XIII, establece que es facultad del Presidente de la República habilitar⁸⁵ toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronteras, y designar su ubicación.

El artículo 16 de la Ley de Puertos establece que la autoridad portuaria radica en el Poder Ejecutivo, que por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, vigilará la organización y administración de los puertos.

“Artículo 16. La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

⁸⁵ Habilitar: “Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica”. Véase **Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003 “Terminología marítima portuaria”**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el lunes 9 de febrero de 2004.

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;

II. Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias;

(...)

IV. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;

(...)

VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;

VII. Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica. (...).”

4.2.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a lo previsto por el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, tiene las siguientes atribuciones:

“Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

(...)

XIV. Regular, promover y organizar la marina mercante;

(...)

XVI. Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII. Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XVIII. Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;

XX. Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios. (...).”

El Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2009, establece lo siguiente:

“Artículo 2.- Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos, unidades administrativas, órganos administrativos desconcentrados y centros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

(...)

XXII. Dirección General de Puertos;

XXIII. Dirección General de Marina Mercante;

XXIII.1. Capitanías de Puerto. (...).”

4.2.1.- Dirección General de Puertos.

Con fundamento en el artículo 27 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Puertos tiene las siguientes atribuciones:

“Artículo 27. Corresponde a la Dirección General de Puertos:

I. Proponer e instrumentar las políticas y programas para la planeación estratégica del desarrollo del sistema portuario nacional y ejercer la autoridad portuaria, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;

II. Proponer la habilitación de puertos y de terminales de uso público fuera de los mismos, así como autorizar terminales de uso

particular y marinas que no formen parte de algún puerto, para navegación de altura;

III. Proponer la delimitación y determinación de los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas; participar en la delimitación de las zonas de desarrollo portuario, así como llevar a cabo las acciones tendentes a la liberación, aseguramiento y regularización de áreas portuarias y definir lo que proceda respecto de su ocupación;

IV. Tramitar concesiones y celebrar, en su caso, los concursos públicos correspondientes, para la administración portuaria integral, así como para el uso, aprovechamiento, construcción, operación y explotación de bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, y tramitar su prórroga, modificación, renovación, ampliación, revocación, rescate o terminación anticipada, así como la cesión de las concesiones fuera del régimen de Administración Portuaria Integral;

(...)

VI. Dar mantenimiento a la infraestructura a su cargo;

(...)

IX. Autorizar los programas maestros de desarrollo portuario y sus modificaciones sustanciales, para los puertos concesionados a las administraciones portuarias integrales; registrar las modificaciones menores o no sustanciales a dichos programas y registrar los programas anuales operativos y de mantenimiento presentados por esas administraciones;

X. Establecer las bases de regulación tarifaria y de precios y, en su caso, registrar las tarifas por el uso de infraestructura y prestación de servicios portuarios, así como proponer los derechos, productos, aprovechamientos y las contraprestaciones que se cubrirán al Gobierno Federal o a las administraciones portuarias integrales por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y los servicios concesionados o permitidos;

(...)

XIV. Registrar los contratos de cesión parcial de derechos y para la prestación de servicios que celebren las administraciones portuarias integrales y revocar su registro cuando así proceda;(...)”.

4.2.2.- Dirección General de Marina Mercante.

Son facultades de la Dirección General de Marina Mercante, de acuerdo al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las siguientes:

“Artículo 28. Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante:

I. Ejercer la autoridad marítima por sí o a través de las capitanías de puerto;

II. Formular los anteproyectos de disposiciones que regulen las comunicaciones y el transporte por agua, el tráfico marítimo y la seguridad en materia de navegación y proponer e instrumentar las políticas y programas para su desarrollo;

(...)

VII. Establecer la jurisdicción territorial y marítima de las capitanías de puerto;

(...)

IX. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, así como expedir, controlar, renovar, suspender y revocar, en su caso y de conformidad con las disposiciones aplicables, los títulos, licencias y documentación que acredite su aptitud para prestar servicios a bordo de las embarcaciones, que incluye la capacitación, expedición y terminación de los certificados de competencia de los pilotos de puerto;

(...)

XII. Autorizar a personas físicas o morales para que verifiquen y certifiquen el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas, así como las que se establezcan en la legislación nacional y en los tratados internacionales;

(...)

XXIX. Supervisar y coordinar, a través de las capitanías de puerto, que los Centros de Control de Tráfico Marítimo autorizados operen conforme a las reglas establecidas, así como que las vías navegables reúnan las condiciones de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación previstas en la legislación nacional, en las

convenciones internacionales y en las normas oficiales mexicanas.”

4.2.3.- Capitanía de Puertos.

El artículo 17 de la Ley de Puertos establece que en todo puerto habilitado existirá una Capitanía de Puerto.

“Artículo 17.- En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;

III. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

IV. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;

V. Actuar como auxiliar del ministerio público, y

VI. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.”

En cada Entidad Federativa con puertos habilitados en que exista más de una Capitanía de Puerto, la Dirección General de Marina Mercante autorizará a una de ellas para operar como regional y le corresponderá

ejercer, además de sus atribuciones, las funciones de coordinación y representación administrativas de las otras Capitanías de Puerto, ubicadas geográficamente en la misma Entidad Federativa.

Para el ejercicio de sus atribuciones, la jurisdicción territorial de las Capitanías de Puerto comprenderá la extensión de costa o ribera hasta los límites geográficos que mediante acuerdo determine para cada una, la Dirección General de Marina Mercante, y su jurisdicción marítima en las vías navegables comprenderá las aguas marinas interiores y hasta el límite del mar territorial.

En las aguas interiores, la jurisdicción de las Capitanías de Puerto que en ellas se establezcan, comprenderá la extensión de los vasos, lagos, lagunas en que se ubiquen y, en las vías fluviales, la Dirección General de Marina Mercante determinará mediante acuerdo, los límites de su jurisdicción.

4.2.4.- Administración Portuaria Integral.

Con fundamento en el artículo 40 de la Ley de Puertos, corresponde al Director de cada Administración Portuaria Integral realizar las siguientes funciones:

“Artículo 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;

II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;

III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;

IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;

V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;

VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;

VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;

VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;

IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.”

La Ley de Puertos establece que la autoridad máxima en los puertos es el administrador portuario, el cual presidirá el Comité de operación.

“Artículo 57. En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de 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.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto”.

4.3.- Secretaría de Marina (seguridad y vigilancia).

La Armada de México, así como las corporaciones de policía federal, estatal y municipal, auxiliarán en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la Capitanía del mismo, con fundamento en el artículo 18 de la Ley de Puertos.

La Secretaría de Marina tiene la misión de “emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país”.⁸⁶

Asimismo, ejercerá “un poder naval que coadyuve en el logro y mantenimiento de los objetivos nacionales marítimos, que sea líder en el impulso del desarrollo marítimo nacional; con una infraestructura logística

⁸⁶ **Manual General de Organización de la Secretaría de Marina**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el viernes 12 de noviembre de 2004.

moderna, capaz de operar en todo tiempo, con buques de vigilancia oceánica y de mar territorial diseñados y construidos en México y dos fuerzas navales que ejecuten operaciones navales con tácticas inherentes a la guerra naval, capaces de participar en operaciones internacionales de mantenimiento de la paz y operaciones combinadas de entrenamiento con países amigos cuando así lo requieran los intereses nacionales”.⁸⁷

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en el artículo 30, establece los asuntos que son competencia de la Secretaría de Marina:

“Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

(...)

IV. Ejercer:

a. La soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio;

b. Vigilancia de las zonas marinas mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, y

c. Las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte, en la Zona Contigua y en la Zona Económica Exclusiva.

⁸⁷ Idem.

V. Ejercer la autoridad para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en la mar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias;

(...)

VII. Ejercer funciones de policía marítima para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas;

VII bis. Llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las zonas marinas mexicanas de conformidad con las normas nacionales e internacionales, en su caso, en coordinación con las demás autoridades competentes;

(...)

XI.- Ejecutar los trabajos hidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;

XII. Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas, extranjeras o internacionales en aguas nacionales;

(...)

XV. Emitir opinión con fines de seguridad nacional en los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes, relacionados con la ingeniería portuaria marítima y señalamiento marino;

(...)

XVIII. Integrar el archivo de información oceanográfica nacional;

(...)

XX. Ejercer acciones para llevar a cabo la defensa y seguridad nacionales en el ámbito de su responsabilidad, así como coordinar con las autoridades competentes nacionales el control del tráfico marítimo cuando las circunstancias así lo lleguen a requerir, de acuerdo con los instrumentos jurídicos internacionales y la legislación nacional;

(...)

XXIV. Intervenir, en el ámbito de su responsabilidad, en la protección y conservación del medio ambiente marino sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias;

XXV. Inspeccionar, patrullar y llevar a cabo labores de reconocimiento y vigilancia para preservar, las Áreas Naturales Protegidas, en coordinación con las autoridades competentes y de conformidad con las disposiciones aplicables.”

En materia de seguridad y orden en puerto, se brinda el apoyo de la Armada de México y de las corporaciones de la policía federal, estatal y municipal, a solicitud del Capitán del puerto.

En la actualidad, los amplios litorales y fronteras de nuestro país desafortunadamente están siendo utilizados de manera estratégica por la delincuencia organizada para el tráfico de narcóticos, armas, material radioactivo y contrabando de mercancías, convirtiéndose en un riesgo para la seguridad nacional.

Por su parte, la Ley Orgánica de la Armada de México, en el artículo 1, prevé como el cometido de esta institución la defensa exterior, así como coadyuvar con la seguridad del país.

El artículo 2º de esta ley establece lo siguiente:

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

(...)

III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;

(...)

IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos;

V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y

salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene;

(...)

IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable.

(...)

XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias del Ejecutivo, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.”

En este punto, cabe señalar que el Gobierno Federal estableció como una de sus prioridades preservar la seguridad nacional.

Por ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como Dependencia integrante del Consejo de Seguridad Nacional, ha determinado que los puertos, en el ámbito de su competencia, instrumenten acciones específicas que se definan en coordinación con las diversas autoridades para cumplir las normas nacionales e internacionales en esta materia.

Asimismo, la Ley de Seguridad Nacional, en el artículo 12, determina las autoridades encargadas de llevar a cabo acciones para el resguardo de la seguridad nacional, las cuales están encomendadas al Titular del Ejecutivo Federal, quien lo presidirá; el Secretario de Gobernación, quien fungirá como Secretario Ejecutivo; el Secretario de la Defensa Nacional; el Secretario de Marina; el Secretario de Seguridad Pública; el Secretario de Hacienda y Crédito Público; el Secretario de la Función Pública; el Secretario de Relaciones Exteriores; el Secretario de Comunicaciones y Transportes; el Procurador General de la República, y el Director General del Centro de Investigación y Seguridad Nacional.

En este contexto, el día 3 de septiembre de 2007 se firmó el Acuerdo de Colaboración entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina, con el propósito de adoptar acciones para garantizar la protección, la seguridad y la prosperidad marítima y portuaria.

Con fundamento en este Acuerdo, se determinó la creación de los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR), mismos que son dirigidos en forma conjunta por el Capitán de Puerto y el Mando Naval de cada jurisdicción.

Durante la firma del Acuerdo para la creación de los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR), se estableció que las Administraciones Portuarias suministrarán los bienes y servicios indispensables para su operación, en coordinación con la comandancia de la Zona Naval de cada puerto.

4.4.- Secretaría de Salud.

4.4.1.- Autoridad Sanitaria.

La Ley General de Salud, en el Capítulo III “Salubridad Marítima, Aérea y Terrestre,” que comprende los artículos 363 al 367, indica las medidas que deberá aplicar la autoridad sanitaria respecto de las embarcaciones que atraquen y desatraquen en los puertos mexicanos.

El artículo 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la fracción XI, prevé la siguiente atribución de la Secretaría de Salud:

“XI. Dirigir la policía sanitaria especial en los puertos, costas y fronteras, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana.”

Para la Administración Portuaria Integral y para la Aduana Marítima existe un marco de competencia definido por la Ley de Puertos y la Ley Aduanera, respectivamente.

En la práctica, el titular de la Aduana Marítima lleva a cabo dichas funciones indistintamente en el recinto portuario y en el recinto fiscal, lo que genera retrasos en las operaciones portuarias.

El artículo 2, fracción III, de la Ley de Puertos prevé una definición de recinto portuario. El recinto portuario es “La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.”

La Ley de Puertos establece que la administración y operación del recinto portuario queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien podrá encomendarla a una sociedad mercantil mexicana que obtenga concesión para la administración portuaria integral, para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público.

Por su parte, la Ley Aduanera, en el artículo 14, señala que el manejo, almacenamiento y custodia de las mercancías de comercio exterior compete a las Aduanas, y que los recintos fiscales son aquellos lugares donde la autoridad aduanera realiza las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

Lo que significa que el recinto fiscal constituye un área dentro del recinto portuario en que la Aduana Marítima tiene la facultad de realizar dichas funciones, es decir, comprende el área destinada expresamente para el control fiscal de las mercancías y el despacho aduanero.

El mismo ordenamiento establece que el Servicio de Administración Tributaria (SAT), podrá otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías en los bienes inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, en cuyo caso se denominará recinto fiscalizado; que está definido en el artículo 14-A de la Ley Aduanera, el cual refiere que es el bien inmueble ubicado dentro o colindante con un recinto portuario que es autorizado por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) para prestar dichos servicios.

La competencia de la Aduana Marítima en los puertos está determinada en la Ley Aduanera, la cual precisa que sus funciones y facultades debe realizarlas dentro de los espacios físicos determinados como “recinto fiscal”, mientras que la Administración Portuaria Integral, como concesionaria, debe ejercer sus funciones conforme a la Ley de Puertos, por lo que no debe existir duplicidad de funciones entre ambas instituciones en los puertos.

La problemática radica en que, en la práctica, la Aduana Marítima excede sus atribuciones y actúa fuera de los límites territoriales que conforme a la ley corresponden al recinto fiscal.

4.5.- Secretaría de Gobernación.

4.5.1.- Autoridad Migratoria.

La Secretaría de Gobernación, a través del Instituto Nacional de Migración, es la autoridad encargada de ejercer el control de los movimientos migratorios, incluyendo aquellos que se realicen por mar.

El artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ordena lo siguiente:

“Artículo 27.- A la Secretaría de Gobernación corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

(...)

IV. Formular y conducir la política de población, salvo lo relativo a colonización, asentamientos humanos y turismo; (...).”

El Instituto Nacional de Migración es la autoridad encargada de realizar la inspección de cualquier embarcación que entre o salga del territorio mexicano sin la cual ningún pasajero o tripulación podrá desembarcar, con fundamento en la reciente Ley de Migración.

El artículo 19 de esta ley prevé lo siguiente:

“Artículo 19. El Instituto es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría, que tiene por objeto la ejecución, control y supervisión de los actos realizados por las autoridades migratorias en territorio nacional, así como la instrumentación de políticas en la materia, con base en los lineamientos que expida la misma Secretaría.”

Asimismo, el artículo 20 del ordenamiento en mención establece las atribuciones del Instituto Nacional de Migración:

“Artículo 20. El Instituto tendrá las siguientes atribuciones en materia migratoria:

I. Instrumentar la política en materia migratoria;

II. Vigilar la entrada y salida de personas al territorio de los Estados Unidos Mexicanos y revisar su documentación;

III. En los casos señalados en esta Ley, tramitar y resolver sobre la internación, estancia y salida del país de los extranjeros;

IV. Conocer, resolver y ejecutar la deportación o el retorno asistido de extranjeros, en los términos y condiciones establecidos en la presente Ley y en su Reglamento;

V. Imponer las sanciones previstas por esta Ley y su Reglamento;

VI. Llevar y mantener actualizado el Registro Nacional de Extranjeros;

VII. Presentar en las estaciones migratorias o en los lugares habilitados para tal fin, a los extranjeros que lo ameriten conforme a las disposiciones de esta Ley, respetando en todo momento sus derechos humanos; (...).”

4.6.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

4.6.1.- Autoridad Aduanera.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece en el artículo 31, lo siguiente:

“Artículo 31. A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

(...)

XII. Organizar y dirigir los servicios aduanales y de inspección, así como la Unidad de Apoyo para la Inspección Fiscal y Aduanera.”

La autoridad aduanera podrá realizar visitas a las embarcaciones para inspeccionar las mercancías, tal y como se establece el artículo 10 de la Ley Aduanera.

“Artículo 10. La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, transbordo y almacenamiento de las mismas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil. Quienes efectúen su transporte por cualquier medio, están obligados a presentar

dichas mercancías ante las autoridades aduaneras junto con la documentación exigible.

La Secretaría mediante reglas, podrá autorizar en la circunscripción de las aduanas de tráfico marítimo, la entrada al territorio nacional o la salida del mismo por lugar distinto al autorizado, de mercancías que por su naturaleza o volumen no puedan despacharse conforme a lo establecido en el párrafo anterior.”

Conclusiones

Puerto Chiapas se sitúa en el sureste mexicano, a 27 kilómetros aproximadamente de la ciudad de Tapachula de Córdova y Ordóñez, en el Estado de Chiapas.

De acuerdo a sus coordenadas se localiza entre los paralelos 14° 32' 24" y 17° 59' 08" de latitud norte, los meridianos 90° 20' 32" y 94° 07' 13" longitud Oeste Costa Suroeste del Océano Pacífico.

Este puerto fue creado durante el Porfirismo, época en que se construyó el primer malecón de madera. En el año de 1975, merced al apoyo de los Gobiernos federal y estatal, fue reinaugurado con el nombre de "Puerto Madero", con una infraestructura destinada al manejo de carga general, contenerizada, granel agrícola y mineral, fluidos y pasajeros, y a partir del año 2005 se integró a la ruta de cruceros.

Puerto Madero, sin embargo, con el paso del tiempo quedó en el abandono al resentir la falta de compromiso por parte de los agentes involucrados en el sector portuario nacional; situación que militó en contra de la competitividad del puerto.

El 4 de abril del año 2005, por Decreto del Titular del Ejecutivo Federal, "Puerto Madero" cambió de nombre a "Puerto Chiapas", y se adoptaron algunas medidas para revitalizarlo.

No obstante lo anterior, con fundamento en el desarrollo de la presente investigación y la situación actual de Puerto Chiapas, considero que es pertinente proponer las siguientes acciones:

Primera.- Fortalecer el desarrollo de la Marina Mercante mexicana mediante la creación de programas de financiamiento para que las empresas navieras mexicanas puedan adquirir buques; así como la creación de fideicomisos para que dichas empresas tengan mayores oportunidades de inversión en el sector portuario, ya que de acuerdo a los datos proporcionados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, son las empresas extranjeras las que predominan en el mercado nacional representando el 70% de las embarcaciones que operan en las costas del país.

Segunda.- Promover la cultura marítima en México debe ser una de las prioridades no sólo de los legisladores y de la Administración Pública, sino además de las Universidades del país, principalmente de aquellas que se encuentren en los litorales, mediante la incorporación en sus planes de estudio de asignaturas relacionadas con el sector marítimo portuario, que permita formar especialistas para atender los diversos problemas que enfrenta el Sistema Portuario Nacional.

Tercera.- Diseñar y aplicar herramientas que permitan realizar un diagnóstico integral de Puerto Chiapas, para identificar quiénes son sus clientes reales y potenciales, cuáles son las fortalezas y debilidades del puerto, cuáles son las áreas comunes y los “cuellos de botella” del sistema operativo, entre otros interrogantes.

Cuarta.- Tomar en consideración factores determinantes para el desarrollo de Puerto Chiapas, tales como los estándares de productividad, localización geográfica y estratégica del puerto, infraestructura y logística, y los recursos naturales, materiales y humanos con los que cuenta.

Quinta.- Incrementar la competitividad y eficiencia de los servicios portuarios que se proporcionan en Puerto Chiapas mediante la participación de la inversión pública y privada, la integración de los productores agrícolas y ganaderos a los sectores industrial y comercial, el diseño de atractivos proyectos como la creación de granjas acuícolas, procesadoras de alimentos, de carne bovina y sus derivados, que impulsen el crecimiento y el desarrollo de la región.

Sexta.- Adoptar tecnología de punta para el manejo físico de las mercancías, mejorar las vías de acceso al puerto para obtener una mejor expedición de la carga en toda la cadena de distribución, desde el origen hasta el destino final; de manera que exista una mejor interrelación entre la ciudad y el puerto, que permitirá que la actividad portuaria genere un activo fijo importante para el desarrollo regional, fortaleciendo la economía de la Entidad Federativa de manera significativa.

Séptima.- Mejorar la coordinación entre las autoridades portuarias estableciendo de manera precisa las funciones de cada una de ellas en el orden jurídico, ya que de esto dependerá en gran parte que un puerto sea eficiente y productivo, puesto que se requiere del trabajo conjunto no sólo del administrador portuario o de los prestadores de servicios portuarios, sino también de las autoridades federales, estatales y municipales.

Octava.- Promover la capacitación, adiestramiento y evaluación oportuna de los recursos humanos de Puerto Chiapas, los cuales deben ser competentes para operar maquinaria con tecnología de punta, así como administrar la información que se genera dentro y fuera del puerto.

Novena.- La promoción del turismo es otro factor determinante para el crecimiento económico de la región, para lo cual es necesario dotar a las

regiones cercanas a Puerto Chiapas de infraestructura y equipamiento necesario para albergar a los turistas, pues huelga decir que esta Entidad Federativa posee una gran diversidad de flora y fauna silvestres, paisajes naturales y monumentos arqueológicos, así como una gran diversidad cultural, que es de interés no sólo para los mexicanos sino para los extranjeros.

Décima.- Fomentar la conservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, de manera que se reconozca y respete la diversidad étnica y cultural, que incluya la participación del sector privado y de la sociedad civil, para que en definitiva impulse el desarrollo económico y social del Estado de Chiapas.

Décimo Primera.- Para el logro de este cometido, se deben fortalecer las vías generales de comunicación, así como desarrollar circuitos turísticos, para que las empresas dedicadas a brindar servicios de cruceros turísticos integren en sus destinos a Puerto Chiapas.

Asimismo, se deben elaborar proyectos ecoturísticos, promover las playas y las ciudades tradicionales de la Entidad Federativa, mejorando el nivel de vida de sus habitantes; aspectos todos que permitirán a la postre reducir la pobreza y acelerar el crecimiento económico y la integración regional.

Bibliografía

- 1.- ARROYO, Ignacio. **Compendio de Derecho Marítimo**. Segunda edición. Editorial Tecnos, Madrid, España, 2005.
- 2.- CERVANTES AHUMADA, Raúl. **Derecho Marítimo**. Editorial Herrero, México, 1977.
- 3.- CHÁVEZ ALCÁZAR, Margarita. **Perfil del Sector Marítimo Portuario de México en el Tercer Milenio. Una Propuesta Global**. Grupo Cham, S. A. de C. V., México, 2000.
- 4.- DE AZCÁRRAGA, José Luis. **Derecho Internacional Marítimo**, Ediciones Ariel, Barcelona, España, 1970.
- 5.- DEL PEÓN ÁLVAREZ, Lorenzo. **Política Marítima y México (Reflexiones)**. Editorial Herrero, México, 1994.
- 6.- DUESO, Julio. **Nociones de Puertos**. Instituto Marítimo Mexicano, México, 1958.
- 7.- GONZÁLEZ NAVA, Oliverio. **Teoría económica**. Facultad de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1993.
- 8.- GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier A. **Problemática del Cabotaje en México**. Editorial Porrúa, México, 2002.
- 9.- HERNÁNDEZ YZAL, S. **Economía Portuaria**. Editorial Cadi, Barcelona, España, 1968.

- 10.- LÓPEZ GUTIÉRREZ, Héctor. **Operación, Administración y Planeación Portuarias**. Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria, Marítima y Costera, A. C., México, 1999.
- 11.- MARTÍNEZ MORALES, Rafael I. **Derecho Administrativo 3er y 4to cursos**. Tercera edición. Oxford University Press, México, 2000.
- 12.- MENDOZA FRANCO, Roberto. **Política Portuaria**. Segunda edición. Editora México Marítimo, México, 1957.
- 13.- MOCHÁN MORCILLO, Francisco. **Economía. Teoría y política**. Segunda edición. Editorial Mac Graw Hill, Madrid, España, 1990.
- 14.- ORTIZ JR, Federico. **Los Puertos Mexicanos**. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
- 15.- O´SCANLAN, Timoteo. **Diccionario Marítimo Español**. Museo Naval Español. Gráficas Lorma, Madrid, España, 1974.
- 16.- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. **Diccionario de la Lengua Española**. Vigésimo Segunda edición. Editorial Espasa, Madrid, España, 2007.
- 17.- RODRÍGUEZ VELARDE, Bernabé. **Puertos y Marina Mercante**. Boletín Oficial del Estado, Madrid, España, 1994.
- 18.- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. **Derecho Marítimo**. Editorial Mc Graw-Hill, México, 1999.
- 19.- SAMUELSON, Paul A. y William D. Nordhaus. **Economía**. Octava edición. Editorial McGraw Hill, Madrid, España, 2008.

- 20.- SAURA ESTAPÁ, Jaime. ***Límites del Mar Territorial***, José María Bosch, Editor S. A., Barcelona, España, 1996.
- 21.- SERRA ROJAS, Andrés. ***Diccionario de la Ciencia Política***. Editorial Mexicana de Editores, México, 1999.
- 22.- TECNOLÓGICO DE MONTERREY. ***Actualización de Chiapas, Visión 2020***. Estudio realizado por el Centro para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible, con datos de la Secretaría de Economía, México, 2006.
- 23.- VELASCO, Jesús Agustín. ***Una puerta a los mares del mundo: Puerto Chiapas***. Centro de Investigaciones Sociopolíticas y Económicas de México, México, 1976.
- 24.- VILLAFUERTE SOLÍS, Daniel. ***La frontera sur de México***. Plaza y Valdés Editores, México, 2004.
- 25.- VILLAFUERTE SOLÍS, Daniel. ***Integraciones comerciales en la frontera Sur***. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001.
- 26.- ZEPEDA, Jorge Antonio. ***Introducción al Derecho Portuario Mexicano***. Administración Portuaria Integral de Tampico S. A. de C. V., México, 1999.

Ordenamientos jurídicos

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley Aduanera.
- Ley de Aguas Nacionales.
- Ley de Inversión Extranjera.
- Ley de Nacionalidad.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Ley de Planeación.
- Ley de Puertos.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley Federal de Competencia Económica.
- Ley Federal de Derechos.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley General de Población.
- Ley General de Salud.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

- Ley de Migración.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
- Reglamento de la Ley de Puertos.
- Reglamento de la Ley de Navegación.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Manual General de Organización de la Secretaría de Marina, publicado en el Diario Oficial de la Federación el viernes 12 de noviembre de 2004.
- Terminología marítima-portuaria. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial de la Federación de fecha lunes 9 de febrero del 2004.

Recursos electrónicos

1.- **Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas.**

<http://www.puertochiapas.com.mx>

2.- **Administración Portuaria Integral de Manzanillo.**

<http://www.apimanzanillo.com.mx>

3.- **Diccionario de economía y finanzas.** Versión electrónica disponible en: <http://www.eumed.net/coursecon/dic/P.htm#política%20comercial>

4.- GRANADA V., José. **Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios.** Versión electrónica disponible en:

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/6/23996/lcl2407e.pdf>.

5.- **Plan nacional de Desarrollo 2007-2012.** Versión electrónica disponible en: http://pnd.presidencia.gob.mx/pdf/PND_2007-2012.pdf

6.- **Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012.** Versión electrónica disponible en:

<http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf>

7.- **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.** Versión electrónica disponible en:

<http://busqueda.sct.gob.mx/StaticHTML/Res/progsect.pdf>

8.- **Programa Sectorial de Economía 2007-2012.** Versión electrónica disponible en:

<http://www.economia.gob.mx/imgsip/Derecha/Bannerssip/progsectorialeconomia.pdf>

9.- **Programa Sectorial de Turismo 2007-2012.** Versión electrónica disponible en:

http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_programa_sectorial_de_turismo_20072012

10.- ROZAS, Patricio y Ricardo SÁNCHEZ. **Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual.** Versión electrónica disponible en:

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/19838/lcl2182.pdf>

ANEXO I

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se habilitan con el carácter de puertos, los lugares denominados Nuevo Campechito y Sabancuy, Municipio de Ciudad del Carmen, Emiliano Zapata, Municipio de Escárcega e Isla Arena, Municipio de Calkiní, todos en el Estado de Campeche; se habilita con el carácter de terminal de uso público fuera de puerto el lugar denominado Takuntah, en la sonda de Campeche, y se modifica la denominación del puerto identificado como Puerto Madero, Municipio de Tapachula, Estado de Chiapas, para quedar en lo sucesivo con la denominación de Puerto Chiapas , conservando el mismo régimen de navegación y localización geográfica que actualmente tiene.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que me confieren las fracciones I y XIII del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2o., 5o. y 16 de la Ley de Puertos; 15 y 16 de la Ley Federal del Mar, y

CONSIDERANDO

Que conforme a la estrategia de desarrollo y competitividad sectorial prevista en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, la habilitación de puertos y terminales resulta imprescindible para la modernización, expansión y mejoramiento de la calidad de la infraestructura y prestación de servicios en materia de comunicaciones y transportes;

Que el dinamismo de las actividades marítimas y portuarias hace necesario mantener permanentemente actualizado el inventario de los puertos y de las terminales que se han habilitado, mismos que deben adecuarse al tráfico marítimo en los litorales y riberas del país que por su desarrollo económico y social, han alcanzado la importancia requerida para recibir embarcaciones de altura o cabotaje;

Que es necesario consolidar e incrementar las instalaciones portuarias que atienden el comercio exterior del país, especialmente aquellas que sirven a los buques que transportan el crudo de exportación y los combustibles que requiere el país;

Que corresponde al titular del Poder Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determine su denominación, localización geográfica y clasificación por navegación;

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, ha efectuado los estudios necesarios con el fin de definir las áreas que requiere para los servicios portuarios que se prestan a los usuarios y aquellos otros relacionados con las actividades portuarias, tomando en cuenta las condiciones previsibles por los incrementos de tránsito marítimo y demás factores de las zonas de influencia;

Que existen cuatro áreas en el litoral del Golfo de México, en los lugares conocidos como Nuevo Campechito y Sabancuy, Municipio de Ciudad del Carmen, así como Emiliano Zapata, Municipio de Escárcega e Isla Arena Municipio de Calkiní, todos ellos en el Estado de Campeche, propios para navegación de cabotaje;

Que existe en la sonda de Campeche, dentro de la zona económica exclusiva de la República Mexicana, un área en la que se instaló un artefacto naval denominado Takuntah, que sirve de depósito de crudo, proveniente de los pozos que se operan en la zona, destinado a mercados de exportación, cuyo funcionamiento reconoce varios elementos característicos de la operación portuaria, tales como: el acoderamiento o arrejaramiento, pilotaje, remolque y otras maniobras;

Que con el fin de aprovechar la localización geográfica y las áreas, obras e instalaciones portuarias de dominio público de la Federación, construidas en las áreas de Nuevo Campechito, Emiliano Zapata, Sabancuy e Isla Arena, todos en el Estado de Campeche, es conveniente habilitarlas con el carácter de puertos para que reciban embarcaciones en navegación de cabotaje;

Que asimismo, para ejercer los derechos de jurisdicción que la Ley Federal del Mar y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que reconocen al Estado Mexicano sobre la zona económica exclusiva, es conveniente habilitar con el carácter de terminal de uso público fuera de puerto el área marítima en donde se instaló el artefacto naval denominado Takuntah, en la sonda de Campeche, para navegación de altura y cabotaje;

Que, por otra parte, mediante decreto presidencial publicado en el **Diario Oficial de la Federación**, el 31 de mayo de 1974, se habilitó con el carácter de puerto, en el litoral del Pacífico, el lugar conocido como Puerto Madero, Municipio de Tapachula, en el Estado de Chiapas, para tráfico de altura, mixto, cabotaje y pesca, con ubicación en latitud 14°43 00 Norte y Longitud 92°25 00 Oeste, cuya denominación es conveniente cambiar a la de Puerto Chiapas, con el propósito de dar mayor fuerza al desarrollo de esta Entidad Federativa, dentro del Plan Puebla Panamá, y

Que es necesario reordenar el inventario de puertos nacionales, como un esfuerzo más en el avance de la estructuración y simplificación del sistema portuario nacional, con el objeto de habilitar puertos y terminales, he tenido a bien a expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se habilitan con el carácter de puertos, los lugares denominados Nuevo Campechito y Sabancuy, Municipio de Ciudad del Carmen, Emiliano Zapata, Municipio de Escárcega e Isla Arena, Municipio de Calkiní, todos en el Estado de Campeche, para que en lo sucesivo, tengan el régimen de navegación y localización geográfica que a continuación se indican:

Carácter	Denominación	Navegación	Localización	
			Latitud Norte	Longitud Oeste
Puerto	Nuevo Campechito	cabotaje	18°38 39.9	92°27 55.5
Puerto	Emiliano Zapata	cabotaje	18°40 19.8	92°18 40.4

Puerto	Sanbacuy	Cabotaje	18°59 44.2	91°11 04.6
Puerto	Isla Arena	Cabotaje	20°41 10.9	90°27 09.3

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se habilita con el carácter de terminal de uso público fuera de puerto el lugar denominado Takuntah, en la sonda de Campeche, dentro de la zona económica exclusiva del Estado Mexicano, con el tipo de navegación y localización geográfica que se indica.

Carácter	Denominación	Navegación	Localización	
			Latitud Norte	Longitud Oeste
Terminal	Takuntah	cabotaje y altura	19°40 58.9	92°05 15.9

ARTÍCULO TERCERO.- Se modifica la denominación del puerto identificado como Puerto Madero, Municipio de Tapachula, Estado de Chiapas, para quedar en lo sucesivo con la denominación de Puerto Chiapas, conservando el mismo régimen de navegación y localización geográfica que actualmente tiene.

ARTÍCULO CUARTO.- Los puertos de Nuevo Campechito, Emiliano Zapata, Sabancuy e Isla Arena y la terminal denominada Takuntah, quedarán adscritos a la Capitanía de Puerto de Isla del Carmen, Campeche.

ARTÍCULO QUINTO.- La Capitanía de Puerto, las autoridades aduaneras, sanitarias, migratorias o cualquiera otra competente, ejercerán sus atribuciones en los puertos y terminal habilitada en este Decreto, en los términos de las disposiciones legales aplicables.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de marzo de dos mil cinco.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.

ANEXO II

CABOTAJE POR TIPO DE CARGA
SEPTIEMBRE 2009-2010
(TONELADAS)

UBICACIÓN	GENERAL				A GRANEL				PETRÓLEO Y DERIVADOS	OTROS FLUIDOS	TOTAL			
	SUELTA		CONTENERIZADA		AGRICOLA		MINERAL							
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010					2009	2010
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	14,578	14,529											14,578	14,529
ENSENADA, B. C.	14,098	3,306					610,312	498,850					624,410	502,156
GUAYMAS, SON.	46,055	82,757					215,374	1,257,717	1,405,029	1,395,778	40,912		1,707,370	2,736,252
TOPOLOBAMPO, SIN	952,434	907,216			309,487	246,838	17,527		1,352,037	1,348,330			2,631,485	2,502,384
MANZANILLO, COL.	164,597	183,176					1,555,419	1,785,338	1,369,738	2,054,794			3,089,754	4,023,308
LÁZARO CÁRDENAS, MICH.	21,315	11,225					2,675,401	3,941,896	1,392,120	1,326,174			4,088,836	5,279,295

ACAPULCO, GRO.									328,148	345,873			328,148	345,873
GOLFO														
ALTAMIRA, TAMPS	5,308										24,863	44,901	30,171	44,901
VERACRUZ, VER		327							959,613	1,091,351			959,613	1,091,678
PROGRESO, YUC.	5,819	8,876	109,818	67,502					1,380,977	1,448,304			1,496,614	1,524,682
COZUMEL, Q. ROO	624,164	595,056											624,164	595,056

El movimiento de carga que se realiza por navegación de cabotaje en Puerto Chiapas consiste en carga general suelta o contenerizada como, por ejemplo, el atún.

Como se aprecia en el cuadro anterior, Puerto Chiapas abastece de grano de maíz para su comercialización, a los Estados de Oaxaca, Tabasco, Campeche, Yucatán, Veracruz y Puebla.

A través de Puerto Chiapas se abastece a otros mercados, mediante la movilización de carga general, carga granel agrícola o fertilizantes, por mencionar los productos de mayor demanda en las Entidades aledañas al Estado de Chiapas.

Chiapas es uno de los principales puntos de producción pesquera en el país, ocupando el primer lugar en la captura de tiburón, quinto lugar en la captura de mojarra, el cuarto lugar en la captura de atún y el octavo lugar en la producción de camarón a nivel nacional.

ALTURA POR TIPO DE CARGA
SEPTIEMBRE 2009-2010
(TONELADAS)

UBICACIÓN	GENERAL				A GRANEL				PETRÓLEO Y DERIVADOS		OTROS FLUIDOS		TOTAL	
	SUELTA		CONTENERIZADA		AGRICOLA		MINERAL		2009	2010	2009	2010	2009	2010
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010						
PUERTO CHIAPAS, CHIS.				14,518		12,000		5,000						31,518
ENSENADA, B. C.	57,782	61,501	518,376	664,440	360,853	216,983	40,159	45,000					4,429,469	5,080,820
GUAYMAS, SON.	2,770	5,840	48	41	665,633	455,140	287,474	3 61,193	124,213	201,331	72,803	59,797	1,152,941	1,083,342
TOPOLOBAMPO, SIN.	9,852	18,119			78,805	184,537	467,336	7 36,089	425,509	265,446			981,502	1,204,191
MANZANILLO, COL.	447,627	50,729	6,631,853	8,825,713	488,085	427,155	1,899,814	1,760,782	503,318	278,330			9,970,697	12,242,709

LÁZARO CÁRDENAS, MICH.	709,125	1,128,542	3,046,520	4,915,806	373,249	315,191	5,213,797	7,120,643	328,285	1,178,245	366,589	399,760	10,037,565	15,058,187
ACAPULCO, GRO.	15,022	65,443											15,022	65,443
GOLFO														
ALTAMIRA, TAMPS	255,355	870,076	2,631,959	3,144,268	16,982		1,707,213	2,919,831			3,505,519	3,984,292	8,117,028	10,918,467
VERACRUZ, VER	1,168,560	1,761,475	3,215,657	3,885,616	4,461,826		1,552,804	1,719,217			488,323	485,175	10,887,170	12,186,111
PROGRESO, YUC.	25,664	22,904	229,010	248,164	790,527		1,436	70,121	32,679		21,732	20,058	1,101,048	1,366,952
COZUMEL, Q. ROO														

Puerto Chiapas cuenta con la infraestructura adecuada para transportar mediante navegación de altura, gran cantidad de productos no sólo los generados en la misma Entidad Federativa, sino de las diversas Entidades de la República Mexicana y del resto del Mundo.

Chiapas es un Estado de vocación agropecuaria en donde se cultiva gran variedad de productos, entre los cuales destaca el café, siendo el Estado de Chiapas el principal productor nacional del café orgánico. Lo cual no sólo convierte a esta Entidad Federativa, sino a México, como el primer productor mundial especializado; exportándolo principalmente a países como Francia, Alemania, Japón, Canadá, Estados Unidos, Bulgaria, Bélgica, Argentina, Emiratos Árabes Unidos, Italia, Australia, Noruega, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Rumania, España y Nueva Zelanda,

El Soconusco es el mayor productor en plátano o banano, siendo exportado a países como Estados Unidos y Canadá.

El mango es otro producto de gran demanda en el mercado internacional, en países como Estados Unidos, Canadá y Asia.

El Estado de Chiapas es también un productor y exportador de sus artesanías, haciéndose presente no sólo en México, sino en diversas partes del Mundo.

Desafortunadamente estos productos no son exportados a través de Puerto Chiapas, sino a través de otros puertos nacionales.

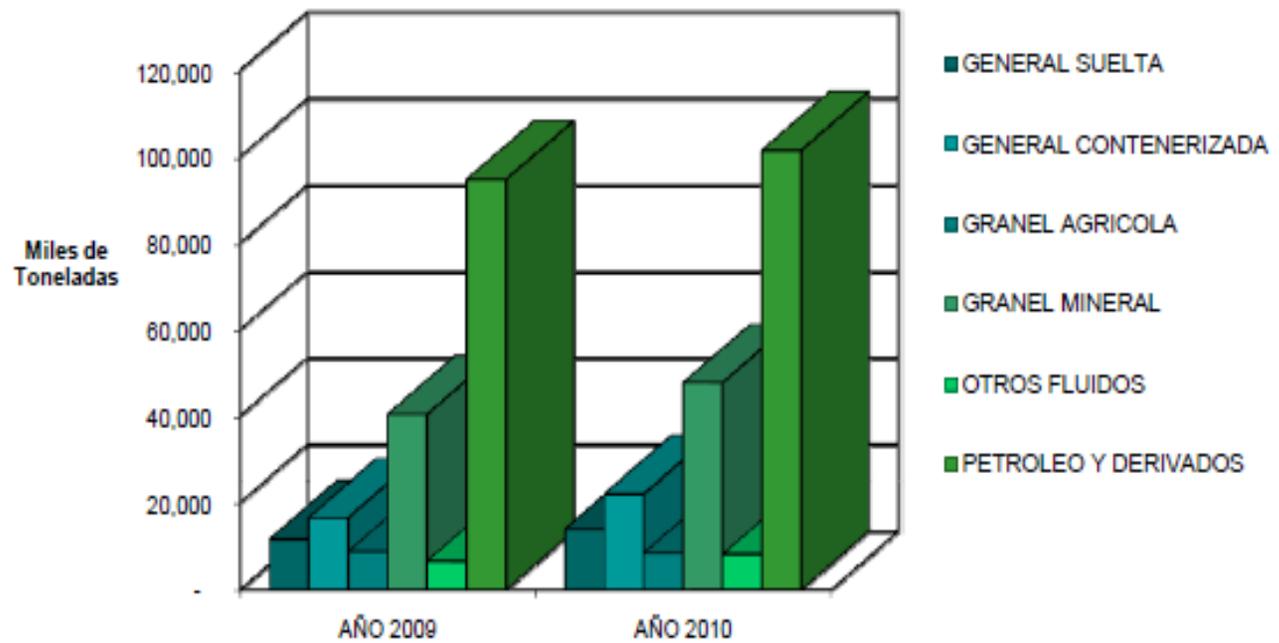
Si se instalaran empresas, granjas o industrias en los terrenos aledaños a Puerto Chiapas, daría mayor calidad al producto, ya que una vez que es procesado o empaquetado el producto, éste puede ser movilizad o vía marítima.

Puerto Chiapas es el primer puerto de México para el mercado de Centroamérica y Sudamérica Occidental. Es una excelente oportunidad para el movimiento de todo tipo de mercancías.

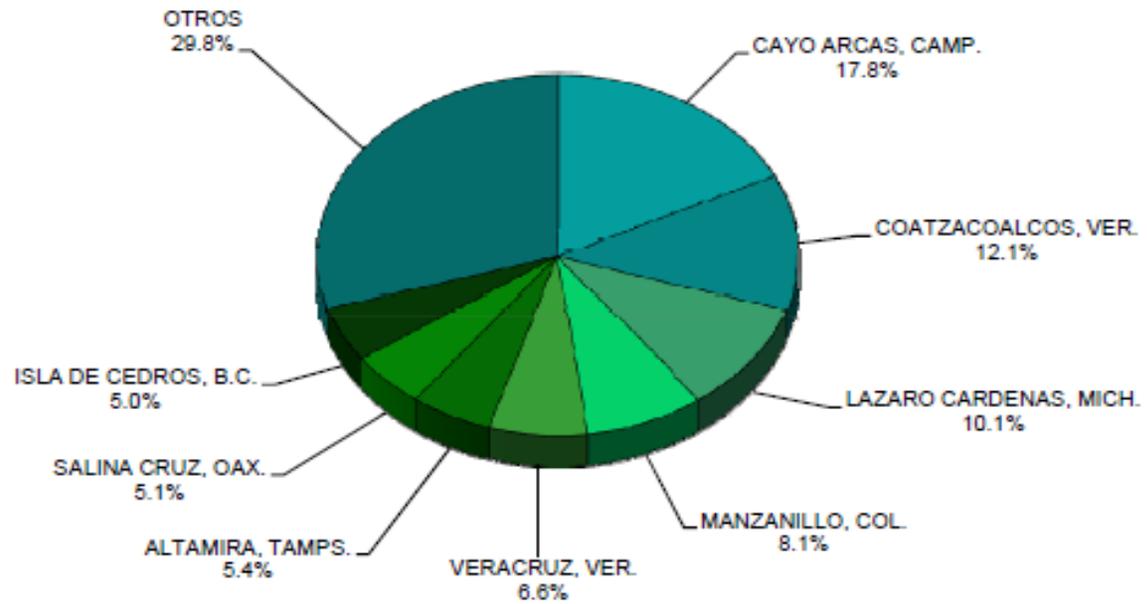
CONECTIVIDAD A TRAVÉS DE PUERTO CHIAPAS

DESTINO	DISTANCIA MILLAS NÁUTICAS
SEATTLE	3051
LOS ANGELES	2010
PUERTO QUETZAL	110
SUDAMÉRICA, GUAYAQUIL Y ECUADOR	1400
SHANGHAI	7500
HONG KONG	8218
SINGAPUR	9510

COMPARATIVO POR TIPO DE CARGA OPERADA (TOTAL)



PARTICIPACION EN EL MOVIMIENTO DE CARGA



BUQUES ATENDIDOS POR TIPO DE CARGA
SEPTIEMBRE 2009-2010
NUMERO DE ARRIBOS

UBICACIÓN	GENERAL				A GRANEL				PETRÓLEO Y DERIVADOS	OTROS FLUIDOS	TOTAL			
	SUELTA		CONTENERIZADA		AGRICOLA		MINERAL							
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010		
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	21	17		14		1		1					21	33
ENSENADA, B. C.	32	28	203	218	9	5	179	142			1	18	424	411
GUAYMAS, SON.	10	15			26	18	49	50	124	122	9	3	218	208
TOPOLOBAMPO, SIN	7	3			14	19	28	28	175	169			224	219
MANZANILLO, COL.	146	187	802	932	13	11	125	122	114	147			1,200	1,399

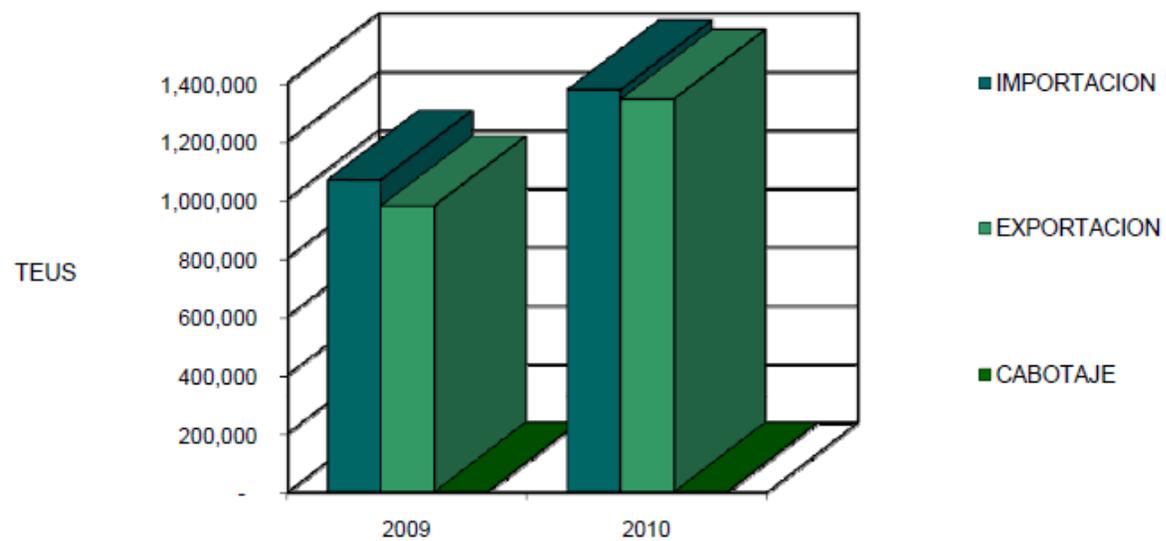
LÁZARO CÁRDENAS, MICH.	74	116	534	667	8	7	129	182	117	140	32	38	894	1,150
ACAPULCO, GRO.	17	33							41	41			58	74
GOLFO														
ALTAMIRA, TAMPS	89	152	513	450	1		97	144			290	343	990	1,089
VERACRUZ, VER	339	389	539	470	144	147	89	100	54	62	105	110	1,270	1,268
PROGRESO, YUC.	16	17	187	182	40	38	1	3	272	93	10	8	526	341
COZUMEL, Q. ROO														

TOTAL DE CONTENEDORES POR TIPO DE TRÁFICO
 SEPTIEMBRE 2009-2010
 TEUS

UBICACIÓN	ALTURA		CABOTAJE		TOTAL	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
PACÍFICO						
PUERTO CHIAPAS, CHIS.		2,426				2,426
ENSENADA, B. C.	68,121	101,370			68,191	101,370
GUAYMAS, SON.	3	4			3	4
TOPOLOBAMPO, SIN.						
MANZANILLO, COL	784,117	1,104,976			784,117	1,104,976

LÁZARO CÁRDENAS, MICH.	416,338	578,972			416,338	578,972
ACAPULCO, GRO.						
GOLFO						
ALTAMIRA, TAMPS.	286,083	359,971			286,083	359,971
VERACRUZ, VER.	410,132	498,756			410,132	498,756
PROGRESO, YUC.	40,784	40,702			40,784	40,702
COZUMEL, Q. ROO						

TOTAL DE CONTENEDORES POR TIPO DE MOVIMIENTO



PUERTO CHIAPAS
CUADRO COMPARATIVO CON LOS PRINCIPALES PUERTOS DE MÉXICO

PUERTO	UBICACIÓN	ZONA DE INFLUENCIA	CONECTIVIDAD	TIPO DE MERCANCÍA
CHIAPAS	Se localiza en el Estado de Chiapas, en extremo sur de México, en el litoral del Océano Pacífico.	En el mismo Estado de Chiapas, principalmente la Región del Soconusco. Norte de Guatemala y Sudamérica, EUA, Canadá, y el resto del mundo a través del canal de Panamá.	Aeropuerto a 11 Km. Carreteras que conectan con el Canal de Panamá.	Carga general contenerizada (atún, plátano, cemento). Ganado, madera, acero, planchón, hierro, tubería, desguace, frutas tropicales, perecederos, carga general, maíz quebrado, trigo, soya, fertilizantes, gas, gasolinas premium y magna, diesel, aceites, etc.

<p>LÁZARO CÁRDENAS, MICH.</p>	<p>Se localiza en el Estado de Michoacán, al oeste en la costa mexicana del Océano Pacífico.</p>	<p>Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, Veracruz, Hidalgo, Estado de México, México, D. F., Tlaxcala, Puebla, Morelos y Guerrero.</p>	<p>Conexión con terminal ferroviaria. Cuenta con aduana. Conexión a la principal zona industrial del Bajío. Conexión directa a terminal intermodal.</p>	<p>Carga general contenerizada (carne congelada, productos electrodomésticos, leche en polvo, vehículos, acero, varilla, etc.).</p> <p>Petróleo y derivados (gasolina y diesel, combustóleo).</p> <p>Granel agrícola (semilla de trigo) y mineral (carbón mineral).</p>
<p>MANZANILLO, COL.</p>	<p>Se localiza en el Estado de Colima, en la costa del Océano Pacífico.</p>	<p>Zonas Centro y Bajío de la República Mexicana.</p> <p>Así como EUA, Canadá, Centroamérica, Asia, Unión Europea, Oceanía y Sudáfrica.</p>	<p>Conexión carretera, ferroviaria y aeropuerto.</p>	<p>Carga general contenerizada (leche en polvo, ropa, calzado, productos químicos, electrodomésticos, fertilizantes, productos de acero, vehículos, ganado, etc.).</p> <p>Granel agrícola (trigo, avena, sorgo, etc.).</p> <p>Granel mineral (cemento, yeso, azufre, urea, etc.).</p>

<p>ENSENADA, B. C.</p>	<p>Se localiza en el noroeste de México, en el Estado de Baja California.</p>	<p>Baja California, Baja California Sur, Sonora y Chihuahua. Mientras que en los Estados Unidos impacta el Sur de California y Arizona.</p> <p>Centroamérica, Asia, Europa, África y Oceanía.</p>	<p>Aeropuerto internacional en la ciudad de Tijuana y Mexicali. Carreteras federales, red ferroviaria en las ciudades de Tecate y Mexicali. Tres de los principales cruces fronterizos con Estados Unidos, ubicados en las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali.</p>	<p>Carga general contenerizada (chatarra, alambón, varilla, cerveza, tequila, vinos y licores, fertilizantes, etc.).</p> <p>Granela agrícola (semilla de trigo).</p> <p>Granel mineral (grava, roca triturada, coque de petróleo).</p>
<p>VERACRUZ, VER.</p>	<p>Se localiza en el Golfo de México.</p>	<p>Altamira, Coatzacoalcos, Tuxpan, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Progreso, Tampico.</p> <p>Europa, Oceanía, Centroamérica, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Antillas Holandesas, Alemania, Islas Caimán, Islas Marshall.</p>	<p>Conexión carretera, aeropuerto, puertos (Tuxpan, Coatzacoalcos), ferroviario.</p>	<p>Carga general contenerizada (contenedores vacíos, automóviles, refacciones, medicinas, ropa, cerveza, frutas congeladas).</p> <p>Petróleo y derivados (gasolina, diesel).</p> <p>Granel mineral (fertilizantes, sulfato de amonio,).</p> <p>Otros fluidos (alcohol etílico, grasa vegetal, harina de canola, etc.).</p> <p>Granel agrícola (semilla de maíz).</p>

<p>PROGRESO, YUC.</p>	<p>Yucatán colinda al norte con el Golfo de México</p>	<p>El Propio estado de Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Chiapas y Tabasco, Altamira, noroeste y la cuenca del Golfo de México.</p> <p>EUA, Cuba,</p>	<p>Conexión terrestre, ya sea por conducto de carreteras federales, estatales, ferrocarril, aeropuerto y cuatro aeródromos</p>	<p>Petróleo y derivados (diesel, gasolina, turbosina, etc.)</p> <p>Carga general contenerizada (madera, camionetas, cemento blanco, henequen</p> <p>Granel agrícola (semilla de maíz, semilla de canola, pasta de soya, etc.)</p> <p>Granel mineral (fertilizante, grava, carbón mineral)</p> <p>Fluidos (aceite de palma)</p>
<p>ALTAMIRA, TAM.</p>	<p>En la zona sur del Estado de Tamaulipas</p>	<p>Baja California Sur, Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sinaloa, Durango, Nayarit, Centro y Bajío del País.</p>	<p>Conexiones terrestres, ferroviario, puertos, conexión con la frontera con los Estados Unidos de América,</p>	<p>Carga general contenerizada (aluminio, ácidos, carnaza, acero inoxidable, cobre, llantas, madera, tequila, fertilizantes, etc.)</p> <p>Otros fluidos (aceite mineral, productos químicos, gas natural licuado, etc.)</p> <p>Granel mineral (fertilizantes, potasio, etc.)</p> <p>Granel agrícola (semilla de maíz, semilla de frijol de soya)</p>

CRUCEROS ATENDIDOS
SEPTIEMBRE 2009-2010
TEUS

UBICACIÓN	ARRIBOS		PASAJEROS		PASAJEROS POR CRUCERO	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
PACÍFICO						
PUERTO CHIAPAS, CHIS.						
ENSENADA, B. C.	163	112	326,439	264,160	2,003	2,359
GUAYMAS, SON.		2		2,800		1,400
TOPOLOBAMPO, SIN.	11	6	12,263	7,394	1,115	1,232
MANZANILLO, COL.	13	37	24,617	57,603	1,894	1,557

LÁZARO CÁRDENAS, MICH.						
ACAPULCO, GRO.	54	100	101,965	177,441	1,888	1,774
GOLFO						
ALTAMIRA, TAMPS.						
VERACRUZ, VER.	2		1,930		965	
PROGRESO, YUC.	85	92	180,140	225,306	2,119	2,449
COZUMEL, Q. ROO	608	737	1,599,395	2,109,846	2,631	2,863

DISTRIBUCION DEL MOVIMIENTO DE CRUCEROS (PASAJEROS)

