



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**EL IMPACTO DEL SISTEMA PORTUARIO
MEXICANO EN EL COMERCIO
EXTERIOR: 2000-2010.**

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
L I C. E N R E L A C I O N E S
I N T E R N A C I O N A L E S

P R E S E N T A:

GUADALUPE JAZMÍN PIMENTEL VALLE

ASESORA: ROSA MARIA PIÑÓN ANTILLÓN



SEPTIEMBRE 2012



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A DIOS:

Por sus bendiciones y por permitirme vivir en una familia maravillosa y guiarme por el camino adecuado.

A MIS PADRES:

Con mucho cariño, agradeciendo infinitamente por su confianza, sus consejos y por el apoyo que hasta ahora me han brindado. Los sacrificios por lo que pasaron ahora se ven reflejados y es para mí una gran tesoro el que ustedes me han dado al ser su hija la menor. Por todo esto y más les agradezco de todo corazón, por forjarme por el camino adecuado lleno de valores y principios, que solo ustedes pudieron darme.

Los amo.

A MI HERMANA MIREYA:

Por ser una persona alentadora y que con esmero, inspiro nuestras vidas por el camino del estudio, gracias por su apoyo incondicional en todo momento.

A MI HERMANO JUNIOR:

Porque siempre estuvimos juntos durante nuestros estudios, compartiendo momentos importantes en nuestras vidas. Gracias por su apoyo, sus consejos y cuidados.

A MI SOBRINA PAOLA:

Por permitirme formar parte de su vida y que en algunos momentos especiales hizo despejar mi mente y alegrar mi vida con esos pequeños detalles y momento mágicos.

A MI MADRINA SILVIA RIVERA:

Por su apoyo y contribución a la realización de esta tesis y que gracias a sus palabras tan alentadoras me han motivado a través de la vida desde que era una niña hasta ahora que ha pasado ya mucho tiempo. Muchas gracias por todo.

Te quiero mucho.

A CESAR:

Quien formo parte de mi vida en esta trayectoria, muchas gracias por tu apoyo incondicional, y por compartir todos y cada uno de los días en mi preparación profesional.

AL CAPITAN ENRIQUE CASARRUBIAS GARCIA:

Con admiración, por tan amenas platicas y por su colaboración a impulsar la realización de dicha tesis. Por ser una persona perseverante y de gran envergadura.

A FAMILIARES Y AMIGOS:

Que han formado parte de mi vida y que siempre han estado a mi lado, motivándome a seguir creciendo para alcanzar las metas propuestas de mi vida.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO:

A mi casa de estudios por permitirme ser parte de ella; dejando cimentada esta frase que marco mi vida como universitaria a grito de “Goya” teniendo muy en cuenta que “Por mi raza hablara el espíritu”.

A LA FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES:

Por forjar mi desarrollo profesional, la cual me preparó profesionalmente con los principios multidisciplinarios de un internacionalista formándonos como científicos sociales.

A MI ASESORA LA DRA. ROSA MARÍA PIÑON ANTILLÓN:

Por su tiempo y ayuda con sus conocimientos para el logro de esta tesis.

A MIS PROFESORES Y SINODALES:

Por tan valiosos conocimientos, que gracias a sus habilidades y aptitudes de enseñanza, logramos aprender y enriquecer nuestros conocimientos.

Gracias por sus sabios consejos.

A MIS COMPAÑEROS:

Que trabajando en conjunto aprendíamos y compartimos nuestros conocimientos, esforzándonos día a día para sacar lo mejor de nosotros; disfrutando momentos inolvidables.

ÍNDICE

Introducción

Página.

Capítulo 1

1. Antecedentes históricos del Comercio Marítimo en México.....	1
1.1 Época Colonial.....	3
1.2 Época independiente 1821-1875.....	8
1.3 El Porfiriato.....	14
1.4 Segunda Guerra Mundial.....	19

Capítulo 2

2. El Sistema Portuario Mexicano y su manejo conceptual e institucional.....	23
2.1 Definición de puerto.....	27
2.1.1 Elementos que conforman un puerto.....	28
2.1.2 Clasificación de Puertos.....	30
2.1.3 Sistema Portuario Mexicano.....	33
2.2 Organización Portuaria.....	37
2.2.1 Gobierno Federal.....	38
2.2.1.1 Secretaria de Comunicaciones y Transportes.....	40
2.2.1.1.1 Dirección General de Puertos.....	42
2.2.1.1.2 Dirección General de Marina Mercante.....	45
2.2.2.1 Secretaria de Marina.....	48
2.2.2.2 Aduana Marítima.....	51
2.2.2 Sector Privado.....	56
2.2.3 Administraciones Portuarias Integrales (API's).....	61

Capítulo 3

3. Marco normativo del sistema portuario actual.....	65
3.1 Las Leyes Marítimas- Portuarias Mexicanas.....	67
3.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	68
3.1.2 Ley de Puertos.....	73
3.1.3 Ley Federal del Mar.....	77
3.1.4 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	79
3.1.5 Ley Aduanera.....	82
3.1.6 Ley de Comercio Exterior.	86

Capítulo 4	
4. Funcionamiento de los Puertos Mexicanos.....	90
4.1 Puertos en México.....	93
4.1.1 El caso de Puerto de Lázaro Cárdenas.....	99
4.1.2 El caso del Puerto de Manzanillo.....	104
4.1.3 El caso del Puerto de Veracruz	108
Capítulo 5	
5. El Sistema Portuario y sus efectos sobre el Comercio Exterior.....	112
5.1 Estructura e importancia del comercio exterior, que generan los puertos mexicanos para el crecimiento económico.....	114
5.1.1 Análisis del Sector Importador en el comercio portuario.....	123
5.1.2 Análisis del Sector Exportador en el comercio portuario.....	129
5.1.3 Participación de la Inversión Extranjera Directa.....	136
5.2 Competitividad y desarrollo comercial en el Sistema Portuario Mexicano.....	144
Conclusiones.....	148
Glosario.....	158
Fuentes de Información.....	160

Introducción

Los temas marítimos y comerciales han sido estudiados de manera parcial y como complemento del desarrollo histórico que México comparte en un proceso inmerso en el mejoramiento portuario comercial, al jugar un papel importante en la vinculación del territorio mexicano con el resto del mundo es considerado de gran importancia para las Relaciones Internacionales ya que se presentan los vínculos que unen las relaciones comerciales y que se generan a partir de los tratados internacionales para satisfacer las demandas del mercado entre los países. Sin embargo, no solo hay que percibir el estudio del sistema portuario del lado económico, sino que gracias su ubicación geográfica se ha logrado contribuir al desarrollo e intercambio de ideologías sociales, políticas, culturales y económicas. Representado ser para México la principal puerta y vía de comunicación para el exterior y la principal economía del país, que a través de los años ha compartido el mar y por supuesto la navegación; en búsqueda de satisfacer sus necesidades y encontrar nuevos horizontes.

El enfoque histórico nos permite explicar el desarrollo modernizado de los puertos mexicanos y su vinculación en términos de los intereses de otros países. A través de la cual se podrá entender los modelos vinculados directamente a esquemas de transporte y su despliegue en el territorio nacional mexicano; así como la forma en que han evolucionado las políticas económicas, asociadas a acelerar el proceso distributivo de mercancías. Permitiendo crecer y reactivar a los puertos, mediante coyunturas e intereses nacionales y externos, que buscarían favorecer a los puertos más cercanos a su entorno.

En el presente trabajo se presenta la estructura que México posee en su sistema portuario para el comercio exterior partiendo de un breve contexto histórico como punto de partida y evolución; y que durante el año 2000 al 2010, mostraron un impacto considerable al contar con zonas portuarias y rutas navegables, brindando servicios tanto comerciales como turísticos, los cuales buscan la forma de obtener y mejorar su infraestructura con el fin de satisfacer las demandas que el comercio exterior portuario presenta y con ello incrementar la economía del país mexicano.

La actividad de los puertos se logra gracias a la figura de la organización portuaria, que depende del gobierno y el sector privado, los cuales contribuyen al mejoramiento de los puertos; y que a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes trabaja en conjunto con la Administración Portuaria Integral al regular y vigilar a la comunidad portuaria. Dentro de esta comunidad se incluyen también las entidades del sector público y demás instituciones como la Secretaría de Marina Mercante encargadas de la seguridad y el control del transporte, las mercancías y los bienes patrimoniales de las zonas marítimas.

El marco normativo portuario se presenta desde una perspectiva orientada a la regulación del sistema portuario para fines comerciales. Ya que al no contar con un normatividad no existiría un sistema como tal y mucho menos negocios comerciales portuarios que aseguren el intercambio de bienes. Así mismo, las leyes permiten delimitar las zonas portuarias y marítimas para que puedan hacer un uso eficaz del puerto y de los recursos que disponen las vías navegables.

La ley de Puertos y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos han logrado contribuir y moderniza el marco jurídico a fin de fortalecer la seguridad en la navegación, el desarrollo de las actividades marítimas y el crecimiento del sector portuario.

Gracias a las regulaciones portuarias, el funcionamiento de los puertos ha logrado permitir y desarrollar una mayor capacidad en el manejo de los contenedores, y del transporte multimodal destinado a mejorar la logística operativa en los puertos del país. Manzanillo, Veracruz y Lázaro Cárdenas son algunos de los puertos que presentan un desarrollo competitivo al brindar embarcaciones de alto tonelaje y provenientes del exterior.

El acelerado crecimiento del movimiento de carga marítima han tenido un efecto desigual en los puertos mexicanos, una característica principal que a afectado el crecimiento es la reestructuración y privatización portuaria en México por la concentración de los flujos de mercancías en las inversiones de unos cuantos puertos debido a su ubicación geográfica.

Por ello al comparar a los puertos en su cobertura, modernización e infraestructura, permite observar el desarrollo y evolución que los puertos han logrado tener como parte de un sistema integrado de transporte multimodal y que reduce los costos logísticos para las empresas

proporcionando servicios confiables y de calidad. Con el fin de impulsar el desarrollo de puertos con vocación turística y fomentar las inversiones nacionales e internacionales en el sector portuario.

Se aprecia una tendencia hacia el incremento de la competitividad portuaria y estratégica hacia la especialización portuaria, la cual es acertada dada las características portuarias en México. Sin embargo, en ningún momento se consideran los servicios de innovación como parte de la política para incrementar la productividad y eficiencia portuaria. Por ende, se aborda la situación actual prevaleciente en el sistema portuario nacional, permitiendo formular un modelo organizativo correspondiente.

En México, la modernización del sistema portuario mejora la eficiencia operativa y supera el rezago acumulado en infraestructura al construirse terminales especializadas de carga. Esto ha generado un cambio significativo en la geografía portuaria nacional; donde destaca el crecimiento de carga en contenedores y la aparición de redes de transporte intermodal como sistema de optimización del flujo de carga, para responder a las exigencias de competitividad a escala mundial.

El comercio portuario de México busca apoyar el crecimiento económico y social del país, al promover el avance del conglomerado logístico y del transporte nacional e internacional. Mientras que la creación de puertos especializados, ha logrado ejercer una doble función comercial al operar en un mercado altamente competitivo.

En la actualidad, los puertos mexicanos han conformado un modelo de organización institucional descentralizado y financiero; esos puertos promueven la inversión y cuentan con capacidad para generar recursos. Por ende, los puertos mexicanos se distinguen por que presentan un enfoque administrativo con orientación comercial, ya que son catalizadores de la economía y generan gran actividad comercial portuaria.

Considerando al Sistema Portuario Nacional de gran importancia por poseer un papel muy importante en la economía del país, al atender la demanda en las actividades de comercio nacional e internacional.

Con ello, en el presente análisis sobre la importancia del sistema portuario mexicano para el comercio exterior se pretende mostrar el desarrollo del comercio internacional por vía marítima el cual ha crecido a pasos agigantados consolidando rutas marítimas que enlazan a puertos estratégicos vinculados con los grandes centros de producción o de consumo.

El objetivo prioritario de los gobiernos en los países desarrollados se ha centrado en la potenciación del transporte marítimo y en la eficiencia de los puertos como factores básicos del desarrollo. Se analizan las nuevas bases del comercio marítimo en el marco de una mayor globalización económica, determinando los agentes que participan e intervienen en el comercio marítimo y la gestión portuaria.

Es por ello que se desarrolla un análisis compuesto por los siguientes capítulos, los cuales abordan el tema del impacto del sistema portuario mexicano para el comercio exterior; haciendo énfasis a un análisis que va más allá de elementos descriptivos y que permiten conocer el sistema portuario y su funcionamiento.

En el primer capítulo, se abordan los antecedentes históricos del comercio marítimo en México, los cuales son de trascendental importancia al tener en cuenta que comenzaron a delimitarse las rutas marítimas. Una etapa importante es la Época Colonial que caracterizó a España sobre América, la cual funge como parteaguas para con ello abrir sus puertas hacia un nuevo mundo, con la independencia se logró la transformación de algunas de las estructuras impuestas en la colonia. Posteriormente con la dictadura de Porfirio Díaz se impulsó un esquema de desarrollo modernizado, subordinado a los intereses de las potencias mundiales que mostraron cierto interés en México como punto estratégico de comunicación por vía marítima atrayendo la inversión extranjera en México. Y no fue sino, hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando el mundo mostró signos de recuperación, estabilidad económica y política. Los gobiernos ven en la industrialización y en el establecimiento nuevos polos de desarrollo para mejorar sus economías nacionales, nuevas formas crecimiento.

En el capítulo dos se encuentra el principal sustento de la tesis el Sistema Portuario Mexicana y su manejo conceptual e institucional; al establecer los componentes y elementos que conforman al sistema portuario así como su organización portuaria que permite y controla el buen funcionamiento de los mares y el movimiento portuario comercial resguardando la

seguridad de los mismo a través del sector gubernamental, el sector privado y las administración portuaria integral.

En el capítulo 3 se analiza el Marco Normativo Portuario Mexicano, en donde se establece la regulación del uso portuario y de los mares para satisfacer las demandas que el comercio y turismo solicitan; con el fin de resguardar y proteger los intereses de la nación haciendo uso eficiente del sistema portuario mexicano, acatándose a las leyes mexicanas para todo aquel que desea hacer uso de sus costas.

El capítulo 4 se aborda el tema del funcionamiento de los puertos, al tener México una zona estratégica bioceánica por una lado el Océano Pacífico y por otro el Océano Atlántico, goza de zonas portuarias que son de gran interés para el intercambio comercial hacia el exterior. Algunos de ellos son competitivos y poseen una importante infraestructura como es el caso de Manzanillo, Veracruz y Lázaro Cárdenas, los cuales han contribuido a mejorar la economía mexicana gracias a su importante movimiento de carga.

En el Capítulo 5 el análisis del Sistema Portuario y sus efectos sobre el Comercio Exterior se presenta de tal manera que permite conocer la estructura e importancia del comercio exterior que generan los puertos mexicanos para el crecimiento económico, a partir del sector importador y del sector exportador, los cuales se consolidan como motor de recuperación económica y pilar de la actividad productiva en el país. Donde la participación de la Inversión Extranjera se encuentra presente en la búsqueda de implementar los más altos estándares de competitividad y desarrollo portuario comercial.

México ha presentado en los últimos años una gran actividad económica, para la que ha venido desarrollado una importante infraestructura portuaria. Aunque cada una de las costas del país tiene capacidad para recibir embarcaciones, la importancia de un puerto es considerada a partir de su capacidad de administración integral, y de operación.

Por tal razón, en el presente trabajo se realiza un estudio sobre la importancia del sistema portuario mexicano en el comercio exterior tomando en cuenta la situación actual de los principales movimientos del comercio, así como las estrategias logísticas utilizadas por los distintos actores marítimos involucrados en la distribución internacional, que coadyuven a

mejorar la competitividad de los puertos comerciales y a generar el incremento de la economía mexicana. Finalizando la presente tesis con las conclusiones mediante una aportación de propuestas valiosas para el mejoramiento del sistema portuario y su influencia para el comercio exterior que permitirá contribuir al desarrollo económico y social de la nación mexicana.

**EL IMPACTO DEL SISTEMA PORTUARIO
MEXICANO EN EL COMERCIO EXTERIOR: 2000-2010.**

CAPITULO 1

**ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL COMERCIO
MARÍTIMO EN MÉXICO**

1. Antecedentes históricos del Comercio Marítimo en México.

El comercio tal como lo conocemos comenzó como un trueque de distintos productos, dicho acontecimiento de intercambio se presentaba en ciertos lugares porque había exceso de este y se hacía un cambio de lo que a uno le faltaba y al otro le sobraba. En la sociedad de ahora, el interés del comercio se presenta de forma que satisface las necesidades de producción y consumo que requiera la sociedad.

El comercio marítimo a través de los años ha logrado ser uno de los principales interlocutores entre los países al gozar de una flota mercante y vías navegables, desde tiempos remotos ha sido por excelencia el gran conector del comercio a nivel mundial. Existe evidencia de que hace 3 mil años los seres humanos ya utilizaban la navegación para transporte, rudimentaria y básicamente de manera costera, apoyada por remos, transportando en un primer momento a personas y mercancías entre poblaciones cercanas.

Durante el periodo prehispánico, sólo existieron unas cuantas ciudades que realizaron actividades portuarias de cierta importancia, al considerar al comercio marítimo como un patrimonio casi exclusivo de los antiguos mayas. No obstante, tras la llegada de los españoles y la expansión del territorio novohispano, comenzaron a crearse puertos en los litorales de la colonia tal es el caso de Veracruz en Atlántico y Acapulco en el Pacífico, y a él que llegaban la mayoría de las mercancías que se enviaban desde España; posteriormente, con el fin de mantener una ruta comercial con el lejano Oriente a través del océano Pacífico, a través del Nao de China nombre con el que se conocían las naves españolas que cruzaban el Pacífico una o dos veces por año entre Manila Filipinas y los puertos de la Nueva España y Las Peñas.

Fue a partir del Porfiriato que el desarrollo económico obligó a la construcción y modernización de los puertos, cuya finalidad era buscar la integración de México al mercado internacional, donde el auge portuario contribuiría a generar una importante participación económica portuaria.

Presentando la historia del comercio marítimo como un proceso con distintos grados de participación de acuerdo a las actividades portuarias, que se pueden explicar por la dimensión de las relaciones de México con el mundo.

1.1 Época Colonial 1521- 1821

Para la historia de México la época colonial representa ser un parte aguas de gran interés para comenzar hablar de lo que fue la integración al mundo que hasta entonces conocían como América.

El periodo colonial comprende la conquista del imperio azteca por los ejércitos españoles y la consecución de la independencia de México en la corona de España, que comienza en el siglo XVI el 13 de agosto de 1521, cuando los españoles bajo el mando de Hernán Cortes conquistaron la antigua México Tenochtitlan, fundando la Nueva España dando fin a dicho periodo el 27 de septiembre de 1821 cuando se declara la independencia de México, un periodo de más de más de trescientos años.

Durante esta época se dieron importantes transformaciones y cambios, mostrando un impacto considerable en la dominación militar y espiritual, representando ser la religión católica el principal vinculo para la dominación de los españoles, teniendo una fuerte influencia sobre los territorios, al mostrar signos de cambio en una conversión de los indígenas al Cristianismo, así como el lenguaje, las ciudades, la cultura, la forma de gobierno y el mestizaje.

La evangelización durante la época colonial se desarrolló en diferentes órdenes religiosas tales como franciscanos, dominicos, agustinos y jesuitas; un elemento fundamental en la evangelización de los indígenas fueron las apariciones de la virgen de Guadalupe, de esta forma la Iglesia tuvo que eliminar paulatinamente los vestigios de la antigua religión indígena, tales como sacrificios humanos, templos, imágenes y códices. Incluso la Iglesia llego a tener y acumular la riqueza que funcionó en muchas ocasiones como banco en la Nueva España.

Para finales del siglo XVI se perfilaba una nueva sociedad consolidada en el siglo XVII, cuando los reinos novohispanos lograrían la autosuficiencia que permitiría el florecimiento de su cultura urbana criolla barroca.¹

Teniendo en cuenta que la Nueva España gozaba de una rica economía, la cual proporcionaría mayores ingresos a la metrópoli. El contacto entre la civilización europea y la americana influyó en el establecimiento de intercambios los cuales favorecerían en ambos sentidos, así América recibió del otro lado del Atlántico caballos, vacas y puercos, cañas de azúcar, cítricos y trigo; mientras que el Viejo mundo recibió del Nuevo Mundo el maíz, papas, el jitomate, el tabaco, el cacao el hule y metales preciosos.

La economía colonial define las principales estructuras económicas de la Nueva España, basadas en la Encomienda, es decir, la base del trabajo agrícola; a través del reparto de tierras e indígenas para trabajarlas; asimismo los conquistadores repartieron mano de obra asalariada a los colonos para el trabajo en las minas, campo y la construcción.

Más tarde la hacienda se consolida como la principal unidad de producción, mientras que los indígenas son despojados de sus tierras por los españoles con la complacencia del gobierno, ocasionando la formación de grandes Latifundios, siendo estos grandes extensiones de tierra en manos de un solo propietario.

Para el buen funcionamiento de la hacienda se requería controlar grandes cantidades de tierras que pudieran producir buenas cosechas, mostrando signos de evolución en la agricultura con las nuevas técnicas agrícolas traídas por los españoles tales como el arado y la introducción de nuevos cultivos.

Con ello la hacienda no sólo monopolizaba la producción, sino que al despojar a los indígenas de sus tierras provocaba un aumento de consumidores de sus productos generando a su vez un endeudamiento; que se institucionalizó por medio de la llamada tienda de raya. Donde el

¹ Josefina Zoraida Vázquez, *Historia de México*, Ed. Santillana, México, 2003, p 19.

peón estaba sometido a sus patrones con tal de asegurar su subsistencia y la de su familia, con ello la hacienda manipulo a la población y a la economía.

La corona española prohibió el desarrollo de las manufacturas en sus colonias americanas como medio de protección al desarrollo de las manufacturas en España. Los centros manufactureros más importantes de la Nueva España se concentraron en las ciudades de México, Puebla y en algunos puntos del Bajío. Dichos centros eran trabajados por los obreros que eran fábricas textiles de españoles, criollos y por los llamados Trapiches los cuales producían finas telas laborados por manos de indígenas.

Otra actividad que sustentaba la economía de la Nueva España era la minería que destinaba a cubrir las necesidades de un mercado externo.

Los centros mineros en explotación durante este periodo siguieron siendo los mismos que se explotaban desde la segunda mitad del siglo XVI. Las minas del sur de la cordillera volcánica Taxco, Sultepec, Temascaltepec y Zacualpan continuaron produciendo plata. Los centros del norte Zacatecas, Fresnillo, Sombrerete y Catorce siguieron siendo productores de metales, sin olvidar las minas de Guanajuato la llamada Valenciana y de los marqueses de Raya, quizá los más grandes de México. Logrando mantener por sus actividades una economía dinámica de la región, lo cual provocaron el surgimiento espectacular de nuevas ciudades mineras tales como Durango y Chihuahua.²

También la minería fue causa de un alto índice de mortandad entre los indígenas, lo que provocó que los españoles importaran gente negra para laborar en las minas y trabajos domésticos.

Asimismo, el gobierno español prohibió todo intento de comercio entre sus colonias americanas, con cualquier otra potencia que no fuera España; el comercio estuvo controlado por la Casa de Contratación de Sevilla.

² Daniel Cosío Villegas, *Historia Mínima de México*, Ed. El Colegio de México, México, 1994, p 72.

La Casa de Contratación de Sevilla fue creada en 1503 por los Reyes Católicos de España, con la finalidad de administrar y controlar todo el tráfico con las Indias, al declararlas mercado reservado de Castilla. Nadie podía ir a América ni fletar ninguna mercancía para las Indias sin pasar por dicha Casa, asimismo toda mercancía procedente de las Indias debería pasar por el control de esa institución y pagar ahí el impuesto del 20 por ciento a la Corona.³

Se determinó que el comercio se hiciera por grandes flotas que partían del puerto de Cádiz a Veracruz y de Manila a Acapulco, esto convirtió rápidamente a México en el centro de comunicación entre los dos continentes.

El comercio de la Nueva España funcionó durante la época colonia, basado en la estructura del comercio español trasatlántico. Dentro de este sistema, la corona que deseaba sacar el mayor provecho fiscal de todas las transacciones comerciales, dispuso que toda mercancía destinada a la colonia se embarcara por un solo puerto, el de Sevilla que funcionó hasta el siglo XVIII y después el puerto de Cádiz. El comercio siguió el modelo mercantilista, monopolista y centralizado por la metrópoli, más tarde la obligación requerida a los comerciantes de embarcar las mercancías por un solo puerto permitía que se pudieran cobrar los impuestos de los productos aunque estos no hubieran sido elaborados en España. Los comerciantes de Sevilla eran muchas veces intermediarios de otros comerciantes europeos, tal es el caso de el puerto español, un lugar de tránsito para mercancías de Inglaterra, Francia y Holanda, que protegían por ese medio la prohibición de comerciar en las colonias americanas.

Cabe mencionar que dentro del sistema de comercio colonial diseñado por la corona española, los productos destinados al mercado de las colonias y el metal precioso que se embarcaba debía viajar en flota, es decir, custodiados por numerosas naves militares. Ya que está era la mejor manera de salvar y proteger la mercancía de los piratas ingleses y holandeses que esperaban la oportunidad para capturar su carga de metales preciosos. Además era un sistema tan costoso que sólo permitía que se hiciera un viaje por año.

³ *Historia de España, La casa de contratación de Sevilla*, España, Consultado en URL: <http://www.hispanidad.info/contratahisp.htm>, el 13 de julio del 2010.

El comercio de la colonia con España se definía por una situación particular de oferta limitada y un mercado cautivo. Con ello, la metrópoli podía vender los productos europeos a precios muy altos con la seguridad de que serían comprados en la colonia. Una vez al año, cuando llegaban las flotas trasatlánticas o el galeón transpacífico, los puertos de Veracruz y Acapulco se convertían en centros de grandes ferias comerciales. En ellas se vendían los productos importados, pero solo los grandes comerciantes monopolistas de la ciudad de México estaban en condiciones de comprar grandes lotes de productos y esperar a que se vendieran poco a poco durante el resto del año.

Por lo que durante la época colonial, los puertos de México en virtud de su posicionamiento estratégico permitieron el proceso de conquista, exploración y colonización. Aunado a ello, durante este periodo la insalubridad se presentó en las costas del país, tomando posición protagónica los centros mineros; provocando que los puertos y el comercio marítimo pasaran a un segundo plano durante la mayor parte de la época colonial. A pesar de eso, se desarrolló el primer sistema de transporte marítimo, cuya función esencial fue la de enviar productos de la Nueva España a la metrópoli, durante la época colonial los puertos más importantes de salida fueron Veracruz y Acapulco, y tiempo después con la liberalización por Carlos III el puerto de San Blas, Salina Cruz y Campeche.

Esta situación permitió que se concentrara la actividad comercial y se centralizara en la ciudad, representando ser la minería y el comercio portuario las principales fuentes económicas durante la época colonial.

1.2 Época Independiente 1821- 1875

Durante la época Independiente la historia de México contemporánea establece la consumación de la Independencia y la formación del nuevo Estado. A partir de 1821 a 1850, México marcó su independencia al ser una de las posesiones coloniales más importantes de España en América, quizás la más distinguida entre las colonias españolas en virtud de su enorme riqueza, al ser incluso catalogada como una submetrópoli. Ingresando México al mundo de las naciones independientes con nuevas estructuras coloniales.

Después de doscientos años de ser parte dependiente del imperio español, la Nueva España entró en una era de cambios conocidos con los nombres de Ilustración y Siglo de las Luces. Durante el reinado de Fernando VI, la Nueva España amplía su territorio y su población, cambia su sistema político, procreando un nuevo grupo social, que se prepararía para hacer vida independiente de la nación española.

Tal es el caso de los criollos de la clase media, los cuales buscaban la independencia al sentirse relegados a un segundo plano por los peninsulares, los mestizos no eran tomados en cuenta ya que no eran bien vistas sus relaciones; mientras que los indígenas se encontraban protegidos por las Leyes de Indias.

España ya no era concebida como una nación unitaria en su moralidad y costumbres, ya que siempre había considerado a América como parte de ella misma, pues logró establecer un sistema de monopolios que impedía el libre comercio exterior, teniendo en cuenta que los impuestos eran muy elevados y España estaba en decadencia. Los ricos, los criollos, latifundistas y mineros, no deseaban compartir la riqueza con la gente de la nación española. Por lo que para el año de 1808, Napoleón uno de los mayores conquistadores de todos los tiempos de Francia, ocupó España; los Españoles se opusieron al invasor y los mexicanos que habían dejado de ser españoles trataron de aprovecharse de la crisis española para hacerse independientes.

El golpe resulto contrario, ya que mientras los españoles denunciaron a los criollos ante la junta de seguridad, formada entonces para juzgar y castigar a los sospechosos de deslealtad, los criollos decidieron asumir soluciones revolucionarias.

La Guerra de Independencia de México que inició el 16 de septiembre de 1810 y marcó una etapa muy importante para México ya que dejó de depender de España y se convirtió en un país libre y soberano, el proceso culminó el 27 de septiembre de 1821, duró once años la lucha del pueblo mexicano para obtener su libertad.

Se conspiró en muchos lugares de México, los conspiradores de Querétaro, San Miguel y Dolores, al ser denunciados se pusieron en pie de lucha. En la madrugada del domingo del 16 de septiembre de 1810, el cura y maestro del pueblo de Dolores Hidalgo de nombre Miguel Hidalgo y Costilla, puso en la calle a los presos y en la cárcel a las autoridades españolas del lugar; llamó a misa con el toque de las campanas, y desde el atrio de la iglesia incitó a los habitantes a unírsele a un movimiento que se proponía a derribar al mal gobierno. Con el grito ¡Mexicanos, viva México!, ¡Viva la Virgen de Guadalupe!, ¡Viva Fernando VII! y ¡Muera el mal gobierno!; Miguel Hidalgo incitó al pueblo a levantarse contra los españoles, llamándole a esta acción el “Grito de Dolores”, considerado como el punto culminante de la Independencia. Sin resistencia se levantó en armas por la desigualdad social entrando en San Miguel, Celaya y Salamanca. Guanajuato, la importante ciudad minera, cayó después en una intensa lucha tomando la alhóndiga donde se encontraban los españoles ocupando la ciudad.

Miguel Hidalgo acusando a los españoles de pretender entregar al reino a los franceses y poner en peligro la religión, manifestó a los habitantes que dejarían de pagar los impuestos una vez proclamando la independencia.

El período histórico marca la época independiente gracias a los sucesos que se dieron durante la Independencia de México que se da en un momento de levantamientos por toda la nación en búsqueda de la independencia de los españoles. La idea principal de este movimiento revolucionario era liberarse del gobierno español y dejar de ser un virreinato. Fue la Iglesia católica la que incito al final la Independencia de México, donde el último arzobispo español en México don Pedro José de Fonte y Hernández de Miravete junto con Matías Montegudo, inconformes, entre ellos también el virrey, se reunieron en el templo de la profesa para conspirar,

el Plan llamado la Profesa consistía en separarse de España, impedir la aplicación de la constitución de Cádiz y ofrecer el trono a un miembro de la familia real española. Para los efectos del plan eran necesarios los servicios de un militar español; por tanto, se propuso al coronel Agustín de Iturbide que junto con Vicente Guerrero, dieron fin a la independencia. Con la entrada triunfal de Ejército Trigarante, nombre que recibió el ejército unido de las tropas españolas de Agustín de Iturbide y las insurgentes mexicanos de Vicente Guerrero, previamente enemigos, que se aliaron para lograr la Independencia de México.

Esta etapa marca el fin de la llamada época colonial y se establece lo que fue el México Independiente. Con la entrada triunfal del Ejército Trigarante al mando de la ciudad de México el 27 de septiembre de 1821 termina la guerra civil, así el sacrificio de Hidalgo y Morelos por la lucha del pueblo mexicano había sido violenta, dejando una herencia de destrucción a cambio de la independencia.⁴

Se establecería como forma de gobierno la monarquía moderada con arreglo a la Constitución peculiar y adaptable del reino. El emperador sería Fernando VII, sin embargo al no estar de acuerdo la familia real de Fernando VII, el Congreso Constituyente eligió a Iturbide siendo emperador el 19 de mayo de 1822, formando la Junta Provisional Gubernativa y las Secretarías de Hacienda, Relaciones del Interior y del Exterior, de Guerra, de Justicia y Negocios Eclesiásticos para llevar los asuntos del Estado.

Sin embargo, algunas de las élites que apoyaron al proclamar el Plan, estaba conformado por grupos de españoles peninsulares y americanos que estaban interesados en mantener aún relaciones con México, mientras que otros grupos como los mestizos buscaban cortar de tajo los vínculos con la ex-metrópoli. Iturbide sin poder mantener un control, disuelve el Congreso Constituyente, con lo cual el gobernador de Veracruz, llamado Antonio López de Santa Anna proclamó la república en ese Estado con el Plan de Casa Mata, el cual reinstalaría el congreso y declararían nulo el imperio, no reconociendo a Iturbide como Emperador de México. Por lo que para el 20 de marzo de 1823 Iturbide presentaba su renuncia y era exiliado.

⁴ Daniel Cosío Villegas, *Historia Mínima de México*, Ed. El Colegio de México, México, 1994, p 91.

Con la culminación del imperio un gran sector de las élites políticas propugnó por seguir el modelo de los Estados Unidos y con el decreto del 21 de mayo de 1823 se convocó al Congreso Constituyente que al comenzar el ejercicio de sus funciones, el Congreso intentó organizar la hacienda pública, la administración de justicia y la del ejército, al tiempo que disponía que circulara el proyecto de bases de república federativa y así para el 4 de octubre de 1824 se proclamó y juro solemnemente el pacto federal bajo el nombre de Constitución de los Estados Unidos Mexicanos. Eligiéndose el día 10 de ese mismo mes la elección del presidente Guadalupe Victoria y como vicepresidente Nicolás Bravo.⁵

En cuanto a la política interna se agruparon las élites virreinales conocidas como conservadores quienes buscaban el crecimiento sin tocar la estructura de la propiedad, ya que ello afectaría sus intereses, sin embargo abogaban por un proteccionismo estatal al comercio, a la industria y a la economía en general, mismas que habían apoyado el imperio de Iturbide y ahora buscaban una república centralista. Mientras que el otro bando eran los liberales los cuales creían necesario iniciar el desarrollo por la agricultura a través de una reforma agraria que terminaría con las formas de propiedad precapitalista que impedía el desarrollo del mercado interno.

Para 1827 existió una conspiración orquestada por fray Joaquín Arenas el cual estipulaba el decreto de expulsión de los españoles, donde manifestaba el abandono de México, en un plazo de seis meses, a todos los españoles, salvo los casados con mexicanas, los que tuvieran hijos que no fueran españoles, los mayores de sesenta años y los que hubieran prestado servicios distinguidos a la independencia. Esta expulsión generó reacciones en todo el territorio nacional, pues ciudades como Veracruz, Orizaba y San Luis Potosí se sublevaron, mostrando que la influencia escocesa era efectiva y otros estados se podían levantar en armas en contra del gobierno liberal de Guadalupe Victoria.⁶

Al término del período de gobierno de Guadalupe Victoria, el presidente electo Manuel Gómez Pedraza quien representaba los intereses de los conservadores, duro muy poco tiempo ya

⁵ Guillermo Ontiveros Ruíz, *Historia del comercio de México con los Estados Unidos durante los primeros 25 años de vida independiente (1821-1846)*, Enciclopedia y Biblioteca de Economía EMVI. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/libros/2005/gor-his/2b.htm> , el 15 de julio del 2010.

⁶ *Ibíd.*

que se dio una anulación de la elección de Pedraza, por el primer golpe de Estado que dio Vicente Guerrero asignándolo como Presidente.

Mientras tanto se preparaba un movimiento, acaudillado por Santa Anna y Bustamante, que llevó al cambio en la forma de gobierno a una república central, siendo uno de los principales objetivos de los texanos para declarar su independencia con la ayuda de los ciudadanos estadounidenses. Se vio violado el estado de neutralidad declarado por el presidente de Estados Unidos Andrew Jackson y derrotado al ejército mexicano que comenzaba a movilizarse.

Lo que llevó a Antonio López de Santa Anna a dictar las siete leyes, creando un supremo poder conservador que sería el árbitro de los tres poderes, obligando a todos los mexicanos a profesar la religión católica y otorgando nuevamente privilegios a la iglesia y al ejército.

Después de la guerra con Texas y la pérdida de ésta, México se negó a reconocer la independencia de los texanos cambiando el rumbo de las relaciones con los Estados Unidos. Se establecieron en México los aranceles mejor conocidos como impuestos que se aplican a los bienes y son objeto de exportación o de importación, tal es el caso del Arancel General Interior para el Gobierno de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio, de 1821. En este documento se designaron los puertos habilitados para el comercio, se especificó el trabajo que debían realizar los administradores de las aduanas, los resguardos y las visitas; además se plantearon las bases para la operación del arancel, estableciendo que los géneros, las mercancías de importación prohibida y las libres de gravamen quedaban a criterio de los administradores de las aduanas. En el año de 1831, México firmó un tratado de amistad con los Estados Unidos, uno de sus primeros convenios en materia de comercio internacional.⁷

⁷ *Época Independiente: Del año 1800 a 1900.* Aduana de México, SHCP. Consultado en URL: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/138_10019.html el 15 de julio del 2010.

Finalmente en marzo de 1845 el Congreso de los Estados Unidos aprobó la resolución conjunta para la anexión de Texas y en junio de ese mismo año los texanos aprobaron su anexión y con esto el gobierno de México rompió relaciones diplomáticas con Estados Unidos.

Esta conciliación trajo como consecuencia la inestabilidad política y social de las décadas siguientes, durante las cuales se reacomodan las fuerzas sociales y políticas perfilándose los grupos que librarán las batallas decisivas durante la guerra de Reforma y de la Intervención Francesa.

Durante las primeras décadas del México Independiente, las estructuras económicas y sociales del país sufrieron cambios importantes, pero también siguieron conservando varios rasgos especiales del sistema colonial.

De 1821 a 1854 se presentan paulatinamente una serie de cambios en relación con la estructura colonial:

- Fin del exclusivismo colonial en materia de comercio exterior.
- Disminución de la concentración del poder político y económico de la Ciudad de México. Depresión y estancamiento de la producción de plata, con grandes fluctuaciones de corta duración, pese a que dicho metal permanente y de muy lejos como el principal producto de exportación.
- Eliminación parcial del grupo de españoles peninsulares que en la colonia detentaban gran poder político y económico, a través de las leyes de expulsión de 1827 y 1829, o por haberse retirado ellos mismos, con sus capitales, durante la Guerra de Independencia.
- Constitución progresiva de un grupo de comerciantes prestamistas de nuevo tipo, que sobre todo a partir de 1850, multiplicarían sus inversiones productivas.⁸

Todos estos hechos representan la manifestación de una dinámica en la que intervendrán numerosos factores internos y externos, y que van conformando poco a poco el resto del nuevo México.

Los esfuerzos por industrializar al país, tal es el caso del Banco de Avió creado por Lucas Alamán, rindieron frutos en el crecimiento y diversificación de la industria. Las industrias más importantes fueron: textil, algodonera, la de elaboración de azúcar y aguardiente, jabón, aceites loza, vajillas, papel, hilados y tejidos de diverso tipo: lana, seda, algodón, henequén, etc.

⁸ Miguel Ángel Gallo T, *México en el Contexto Mundial I*, Ed. Quinto Sol, México, 2001, p 96.

La política comercial del gobierno mexicano fue sumamente contradictoria, ya que predominó el proteccionismo aunque los liberales no dejaban de afirmar sus principios teóricos librecambistas. Teniendo una economía estancada, situación heredada de la colonia, en medio de la crisis provocada por la guerra de la independencia. Hubo muchos casos en que se diseñó una política de aranceles pensando más en el futuro que en el presente, trayendo como consecuencia efectos devastadores para la economía. En tanto que el contrabando y la corrupción cobraban auge moviéndose por todo el mundo, introduciendo grandes cantidades de mercancías extranjeras que competían con las nacionales, contribuyendo a hacer más difícil la situación de las nacientes industrias con las que muchas de ellas fracasaron.

Por lo que durante este periodo la mayor parte de los ingresos fueron por concepto de impuestos provenientes del exterior, tanto de importación como de exportaciones; incluso se pensaba que los impuestos darían un claro desarrollo económico en México.

1.3 El Porfiriato

México se encontraba en una etapa de transición económica, política y social; ya que había pasado por una inestabilidad provocada por golpes de Estado, pérdidas en su territorio, fuertes deudas económicas y una constante lucha por su nacionalismo.

Se le conoce como la época del Porfiriato al mandato que inició el gobierno del general Porfirio Díaz, que duró 33 años, iniciando en 1877 hasta el año de 1911, durante este periodo el mundo se había enfrentado a rápidas e importantes transformaciones, surgiendo nuevas potencias mundiales.

El Porfiriato significó la puesta en práctica de un proyecto capitalista de desarrollo, el cual implicaba modernizar al país; logrando la paz que propició el florecimiento de la inversión, el comercio y los servicios.

Porfirio Díaz asumió la presidencia de la República, el cual presentó sucesivas reelecciones por 11 veces, con ligeras interrupciones. Terminó su décimo mandato el 30 de noviembre de 1910, y disputó la presidencia con Francisco I Madero, postulado por la oposición y quien reunió el mayor número de votos, sin embargo cuyo sufragio fue violado por Díaz.

El nacimiento del régimen porfirista no sólo significó la formación de Estado; sino también un comienzo de una nueva economía en la sociedad mexicana.

Bajo su lema de “Poca política mucha administración” la cual funcionó satisfactoriamente durante largos años, se buscó establecer la paz y una mejor condición económica para el país. Don Porfirio supo cómo impulsar la economía nacional, asimismo buscaba que el esfuerzo de los grupos que perseguían el poder guiaran a la administración pública y dejaran a un lado la disputa por la presidencia, lo cual solo podía llevarse a cabo si se incorporaban a ella.

Durante esta etapa, el capitalismo se desarrolló con rapidez estimulando el crecimiento económico del país. A ello contribuyeron la estabilidad política impuesta por el régimen, las inversiones extranjeras y la integración de la economía nacional y su vinculación a los mercados del exterior.

La estabilidad política fue el ingrediente esencial del crecimiento porfirista, ya que la estrategia consistía en tomar las medidas necesarias con el fin de atraer la inversión extranjera al país.

La empresa privada fue atraída por las grandes especulaciones; los recursos agrícolas fueron puestos en movimiento: el sistema de salarios sufrió alteraciones importantes; la vivienda se convirtió en problema; el comercio se debatía en una lucha entre los monopolios europeo y norteamericano: la moneda mexicana ascendió entre las extranjeras: el crédito es fundado, y los bancos brindan nuevas oportunidades, las exportaciones compiten con las importaciones, nuevas

formas económicas pretenden concertar todo el porvenir del México económico en la inversión que el capital extranjero haga en el país.⁹

Las dificultades y exigencias del gobierno de Estados Unidos llevaron al caudillo a acuñar la famosa frase: “¡Pobre de México! tan alejado de Dios y tan cerca de Estados Unidos.”¹⁰

Con el propósito de cubrir los gastos de su gobierno, Díaz consiguió empréstitos de bancos extranjeros a un alto interés. Pese a la quiebra de las finanzas del gobierno, Díaz tuvo mucho cuidado en cubrir puntualmente sus deudas con Estados Unidos.

La acumulación de capitales extranjeros tuvo como uno de sus inversiones principales la construcción de ferrocarriles. Las compañías norteamericanas aprovecharon las concesiones facilitadas por el trazo de vías férreas hacia la frontera norte y la conexión de las costas mexicanas de ambos mares. No sólo tuvo gran importancia la construcción de vías férreas durante el Porfiriato sino también la construcción de carreteras y los puertos; principalmente de Veracruz, de Salina Cruz y Tampico.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz, se planearon varios proyectos tal es el caso de desarrollar el Istmo de Tehuantepec y puertos de influencia tales como Salina Cruz y Coatzacoalcos, consiguiendo diseñar un corredor internacional, el cual permitiría canalizar los recursos internacionales a través del Istmo de Tehuantepec de un continente a otro.

Las líneas navieras también progresaron en 1881, quedando organizada la mexicana de Navegación, que anuncio la compra del primer trasatlántico mexicano, que en medio de júbilo popular, arribo a Veracruz, el 8 de diciembre de 1883.¹¹

Durante esta época la marina mercante nacional se legisló mediante códigos y se reconoció que la marina se encontraba en un estado deplorable. Para 1889 se establece que la creación de la Marina Mercante Nacional debía de fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella. Asimismo, en 1897 fue inaugurada la Heroica Escuela Naval Militar en la que se preparaban oficiales para la marina mercante; también se crearon las Compañías

⁹ José C. Valadéz, *El porfirismo, Historia de un régimen, el nacimiento 1876-1884*, Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo 1, México, 1987, p. 65

¹⁰ Miguel ángel Gallo, *México en el contexto mundial I*, Ed. Quinto Sol. México, p 194.

¹¹ José C. Valadéz, *Breve historia del porfirismo 1887- 1911*, Ed. Colegio de México, Tomo II, México, 1971, p 55.

Transatlántica Mexicana, la Compañía Mexicana de Navegación, la Compañía Naviera del Pacífico, que perduraron por varias décadas, la Compañía Naviera que cubrían las rutas del sureste: “Naviera Romano y Berreteaga.”¹²

La intensificación del tráfico marítimo en el Golfo, registro la navegabilidad de altas cifras de buques de compañías navieras, entre ellas las europeas, americanas y mexicanas.

Motivo de preocupación del gobierno, fue el enlace de los puertos con el interior del país y para ese fin se construyeron las vías férreas que comunicaron a Veracruz con la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos; no se logró concluir la de México a Acapulco y solamente se construyó una parte de México a Tampico, Tampico a Magozal y México a Honey.

La construcción de vías de comunicación permitió a México convertirse en uno de los principales centros comerciales, ampliando la posibilidad de exportar grandes cantidades de productos entre ellos los minerales, metales preciosos, algodón, café, tabaco, henequén, cobre, zinc y plomo. Con ello el impacto de crecimiento económico se vio favorecido, gracias a los excedentes, el dinero y las divisas que permitieron la movilización de bienes, servicios y factores de producción.

El mayor impulso se da en la productividad que se concentró en la segunda mitad de la Administración de Porfirio Díaz de 1890-1910, cuando al menos 36.4 % del crecimiento de la producción se explica por la construcción de los ferrocarriles. Este crecimiento podía haber sido mayor de no ser por una drástica disminución en los términos de comercio que acompañó al auge exportador en el último tercio del siglo. Mientras que la exportación aumentó a una tasa promedio anual de 8.4 % en 1895-1910, la capacidad de importación sólo creció a un ritmo de

12 Francisco David Payno y Sánchez. *Breve Historia de la Marina Mercante*, SCT. Consultado en URL: <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerotres/maritima.pdf> el 22 de julio del 2010.

4.4 % al año. A pesar de todo, la economía mexicana acrecentó más su producción durante los últimos 20 años del Porfiriato que en los anteriores 70 años de vida independiente.¹³

Las inversiones extranjeras durante el Porfiriato reactivaron la economía mexicana, lo que propició una dependencia del capital extranjero que acabó por controlar todas las ramas importantes de la economía nacional.

Por lo tanto, el gobierno de Porfirio Díaz marcó ciertos logros que le permitieron instaurar un gobierno severo, el cual mantuvo una economía mexicana estable y un desarrollo económico sin precedentes. Se invirtió capital extranjero principalmente con Estados Unidos, en la explotación de los recursos mineros del país; la industria minera, la textil y otras tantas más experimentaron una gran expansión; se construyeron vías férreas y líneas telegráficas; y el comercio exterior aumentó aproximadamente en un 300%. Por otra parte, los inversores extranjeros agotaron gran parte de la riqueza del país, casi todos los antiguos terrenos comunales llamados ejidos de los indígenas pasaron a manos de un pequeño grupo de terratenientes extendiéndose la pobreza y el analfabetismo. Las manifestaciones del descontento social fueron reprimidas por Díaz, hasta que se produjo la Revolución de 1911, encabezada por Francisco Ignacio Madero; donde Díaz fue obligado a renunciar y a abandonar el país.

Luego de dejar el poder Porfirio Díaz se inicia la guerra de la independencia debido a los problemas de pobreza en la que se encontraba gran parte de la población mexicana. Durante este período los caminos se destruyeron, se paralizó el comercio internacional por el Istmo de Tehuantepec y empezó a funcionar el Canal de Panamá. Este conjunto de acontecimientos junto con la guerra de la independencia paralizaron la economía mexicana que recién alcanzó su normalidad a comienzos de los años treinta con ayuda de la participación extranjera.

¹³ Juan Narciso Ojeda Cárdenas. *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿Entre la exclusión y el crecimiento (1981-2004?)*. Enciclopedia y Biblioteca de Economía EMVI. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/tesis/2008/jnoc/Los%20Transportes%20y%20los%20Puertos%20en%20la%20economia%20mexicana.htm> el 24 de julio de 2012.

1.4 Segunda Guerra Mundial

La Segunda Guerra Mundial (1939- 1945) marcó un cambio fundamental al establecer un nuevo orden económico mundial, que representó ser el comienzo de una transformación tanto económica, política y social.

Todos los continentes han sido escenarios de la guerra, evidentemente las destrucciones de la guerra junto a las modificaciones que esta introduce en las economías de los países beligerantes y de los neutrales, van a provocar una nueva transformación del equilibrio económico mundial. Sin olvidar las consecuencias económicas y las modificaciones políticas que durante la guerra se produjeron. Dejando cerca de 40 millones de muertos y otros tantos heridos, inválidos y huérfanos; ciudades enteras destruidas, campos, carreteras y centros industriales.

La Segunda Guerra Mundial se vio envuelta por las potencias aliadas, entre ellas Polonia, Gran Bretaña, Francia, Dinamarca, Noruega, Países Bajos, Bélgica, Yugoslavia, Grecia y posteriormente la URSS, Estados Unidos, China y la mayor parte de los países de América Latina y, por otro lado, las potencias del Eje tales como Alemania, Italia, Japón, Hungría y Eslovaquia.

La solución a sus problemas se encontraba en un nuevo reparto del mundo entre las grandes potencias, la principal idea del expansionismo alemán daría lugar a la Segunda Guerra Mundial.

Fueron muchas las causas que influyeron en este conflicto, entre ellas el agotamiento económico y demográfico de los vencedores de la Primera Guerra Mundial tras firmar el Tratado de Versalles en 1918, la división de la Europa Danubiana en nuevos Estados; la impotencia de una Sociedad de Naciones, primero impuesta e inmediatamente rechazada por Estados Unidos; el fortalecimiento de las dictaduras de Hitler en Alemania, Franco en España, Mussolini en Italia y, finalmente, la crisis económica mundial de 1929.

El inicio de una nueva etapa de conflictos y guerras por más de cuarenta años, dividió al mundo conociendo este suceso como Guerra Fría, que fue la lucha entre las potencias capitalistas y comunistas por establecer su dominio en el mundo, representado por EE.UU. y la URSS.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial se creó un nuevo orden político y económico, sin embargo, dicho orden no consolidó la estabilidad y paz mundial. Todo lo contrario, las potencias continuaron las guerras intervencionistas en territorios ajenos.¹⁴

El nuevo orden mundial quedó establecido al finalizar la Segunda Guerra Mundial en tres importantes repercusiones:

- La creación de las Naciones Unidas, el cual funge como principal órgano con capacidad para la regulación de los problemas de posguerra y así como mantener la paz mundial.
- Se establece una bipolarización del mundo bajo el liderazgo de Estados Unidos y la Unión Soviética, en un enfrentamiento bipolar conocido como la guerra fría.
- Se da un proceso de descolonización, la cual dio lugar a la creación de nuevos Estados.¹⁵

Las guerras mundiales han sido el resultado de la tendencia del imperialismo hacia el expansionismo. También tienen una causa más específica al ser el resultado del funcionamiento de la ley del desarrollo desigual, esto es, a partir de la contradicción entre la tendencia del equilibrio industrial-financiero de las fuerzas imperialistas a sufrir modificaciones periódicas y la tendencia para la división del mundo en esferas de influencia al permanecer estancada durante un periodo más largo. Esta última división establece la reconstrucción militar naval, en las alianzas internacionales y el comercio preferencial en los sistemas monetarios y aduaneros que cambian lentamente la relación industrial financiero por sí mismas, aplicado un nuevo orden mundial.

¹⁴ Pablo Felipe Pérez G, *El Mundo después de la Segunda Guerra Mundial*. México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Consultado en URL:<http://www.mailxmail.com/curso-guerra-mundial/mundo-despues-segunda-guerra-mundial> el 26 de junio del 2010.

¹⁵ *La Segunda Guerra Mundial y sus consecuencias*. Gobierno de España, Consultado en URL:http://iris.cnice.mec.es/kairos/enseanzas/eso/actual/2g_mundial_00.html el 29 de junio del 2009.

La guerra permitió un desarrollo a la producción industrial, modernizaron las empresas, se construyeron fábricas y se iniciaron grandes obras. Los Estados Unidos y Canadá fueron los principales beneficiarios de esa prosperidad, que también aprovechó Chile, Argentina, Brasil, Suecia y Australia. LA URSS desarrolló considerablemente su poder productivo en sus territorios asiáticos. En esos países a los que no llegaron los combates, se mejoraron las técnicas y se aumentaron los rendimientos, mientras que los problemas económicos que se plantearon en el mundo correspondían a los países enriquecidos por la guerra, ya que era necesario realizar una reconversión para volver a encontrar la prosperidad.

Los principios democráticos parecían haber triunfado definitivamente, y la paz parecía estar asegurada con la colaboración de las potencias occidentales con la Unión Soviética, junto con los mismos gobiernos en Francia, Italia y demás países europeos; así como con las colonias de Asia y América y más tarde la descolonización Africana; gracias al apoyo de Organización de las Naciones Unidas.

Las sociedades contemporáneas han experimentado profundos cambios y grandes transformaciones culturales. Pero parece que hasta ahora estos cambios sólo han afectado parcialmente al mundo de las relaciones internacionales; ya que las grandes potencias dan la impresión de haber logrado controlar dentro de su estrategia global, la lucha por la hegemonía y equilibrio sostenido, la mayor parte de esas transformaciones.

Incluso a veces parecen haber perfeccionado la sofisticación de medios de enfrentamiento, aprovechando gran parte de esas transformaciones el desarrollo científico y técnico, aplicando a las industrias de guerra, los grandes medios de comunicación de masas sometido a la manipulación.

Durante el gobierno de Ávila Camacho (1940-1946) y Miguel Alemán (1946-1952), México refleja los beneficios de la segunda guerra mundial, México se beneficia de las exportaciones de materias primas ya que surge un fenómeno interesante, tanto Estados Unidos como Europa abandonan por los efectos de guerra, el mercado de bienes de consumo y su exportación especialmente hacia Latinoamérica, razón por la cual se inicia un proceso sustitutivo

de importaciones y una industrialización nacional, incipiente y dependiente, que intenta cubrir ese mercado desatendido.¹⁶

Y aunque hubo oportunidades de desarrollo económico derivadas de la segunda guerra mundial no se mejoraron las cifras económicas. La exportación de mercancías en 1940 era de 94.4 millones de dólares y para 1946 creció 318.5 por ciento, sin embargo la balanza comercial en toda la década fue desfavorable para México, ya que las importaciones fueron siempre mayores que las exportaciones.¹⁷

Asimismo, fue importante la creación de la infraestructura administrativa del México moderno, con la fundación del Banco de México, como responsable de la política monetaria y financiera del país, al igual que Nacional Financiera, como órgano de fomento industrial, El Banco Nacional de Comercio Exterior, la Comisión Federal de Caminos, la Comisión Federal de Electricidad, la Comisión Nacional de Irrigación y los Ferrocarriles Nacionales de México, han favorecido a impulsar el reparto agrario para el bien de la economía de la nación, la creación de distritos de riego, carreteras, puertos e infraestructura en general, propiciaron una industrialización y un desarrollo nacional encaminado a fortalecer el mercado interno y la creación de empleos remunerados. Ya que las empresas extranjeras transnacionales siempre estuvieron en el país a pesar de que las legislaciones impidieron que se apoderaran del mercado mexicano.

Por ende, el periodo que va de 1940 –1980 muestra el comportamiento de la economía mexicana, que se genera con base en una industrialización nacional sustitutiva de importaciones con un Estado intervencionista, empresario y promotor del desarrollo bajo un régimen de economía mixta, sin embargo, no resultó nada fácil ya que las transnacionales y los intereses de Estados Unidos siempre estuvieron presentes al dominar los mercados mundiales.

¹⁶ Ortiz Wadgymar Arturo. Política Económica de México 1982 -2000. *El Comercio exterior de México anterior al siglo XX.*, Nuestro tiempo, México. 2000. p35.

¹⁷ Ídem. Pág. 33.

CAPITULO 2

EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO Y SU MANEJO CONCEPTUAL E INSTITUCIONAL.

2. El Sistema Portuario Mexicano y su manejo conceptual e institucional.

El sistema portuario nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana, ya que además de vincularlo con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local.

Al ser una las principales organizaciones institucionales con que cuenta el país y que participa de una manera preponderante en las funciones portuarias para la vigilancia, control, administración, seguridad e inspección de los intereses que compiten a los servicios portuarios.

El Sistema Portuario Nacional está conformado por 114 puertos y terminales habilitadas, 56 en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y Caribe; 66 son para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje. La capacidad instalada para el manejo de carga comercial es de 187.3 millones de toneladas, dispone de 198.1 kilómetros de muelles, 149.3 kilómetros de obras de protección y 5.6 millones de metros cuadrados de áreas de almacenamiento.¹⁸

Al gozar de una ¹⁹infraestructura marítima y portuaria existente en los puertos habilitados como el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y el sector privado que enriquecen al sistema portuario. Ello ha hecho posible que el país cuente con una oferta suficiente para atender en corto plazo la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora, el comercio interno y, en general, por el aparato productivo nacional.

Los cambios competitivos de desarrollo estratégico de los puertos y litorales mexicanos han consolidado un sistema nacional de puertos comerciales, turísticos, pesqueros e industriales gestionados por administraciones portuarias y costeras conformados por una serie de elementos que permiten que el puerto funcione competitivamente y promueva el desarrollo económico y social del país.

¹⁸ *Situación Actual del Sistema Portuario*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Puertos, Dirección de Desarrollo Portuario. Consultado en URL:<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PN/P2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf> el día 30 de Enero de 2012.

2.1 Definición de puerto

Un puerto sirve como eslabón de enlace entre los transportes terrestres y marítimos que se han caracterizado en la mayoría de los países en desarrollo, como principales receptores y contribuyentes; que afrontan a fin de elevar el nivel de sus economías por medio de la comercialización portuaria, utilizando medios confiables de transportación y conexiones marítimas ampliamente extendidas con el mundo. En la actualidad, el sistema portuario ha sobrepasado esta función convirtiéndose en centros logísticos de transporte intermodal y de actividades portuarias.

El puerto es definido por el artículo 2 en la Ley de Puertos, como 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 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 trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.²⁰

De esta manera, al ser habilitados por el Ejecutivo Federal, los puertos marítimos brindan servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Por ende son los puertos a entrada firme como lo indica su etimología del latín “*portus puerto*”, según Raúl Cervantes.

Hoy en día, las funciones más comunes que desarrolla un puerto son la carga y descarga de la mercancía de los buques, el embarque y desembarque de pasajeros, la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control por parte de las administraciones públicas, la consolidación y desconsolidación de cargas y los servicios de apoyo a los buques.

Las condiciones esenciales que debe reunir un puerto son:

1. Calado suficiente para que constantemente estén los barcos en flotación.

²⁰ Cámara de Diputados del Congreso de La Unión, *Ley de puertos*. Consultado en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65.pdf> el 13 de diciembre del 2010.

2. Aguas tranquilas en los muelles de carga y descarga para que las operaciones puedan efectuarse en todo tiempo, y muelles convenientemente orientados para que los vientos fuertes no batan a los barcos.
3. Aguas relativamente tranquilas en el antepuerto para que los barcos puedan permanecer anclados sin dificultad. Por ejemplo: olas de 70 centímetros a 1 metro para los barcos grandes y de 15 a 20 centímetros para una barca.
4. Que la entrada contemporánea sea de fácil acceso.²¹

Todos los puertos disponen de un auténtico servicio público, sean constituidos como de dominio nacional y de uso público en virtud de concesiones, declarado en el artículo 4 de la Ley de Puertos. La planeación y la organización portuaria muestran dos pilares fundamentales en la eficiencia de un puerto; ya que un puerto bien administrado reditúa grandes beneficios, al atraer navíos con cargamentos de alto tonelaje que deben transportarse a otros puertos.

Tal es el caso de México y países que se encuentran en vías de desarrollo donde el puerto se presenta como un motor de crecimiento desde el punto de vista económico y social, debido a que en él y sus respectivas ciudades se gestan actividades que generan empleos al desarrollar las riquezas que potencialmente tienen las costas donde se ubican.

México cuenta con más de 20 puertos habilitados para el tráfico de altura que moviliza grandes volúmenes de productos petroleros, agrícolas y minerales, que cumplen con estándares internacionales de seguridad y cuentan con equipo de alta tecnología para la revisión de mercancías. La importancia estratégica de los puertos Mexicanos en el comercio impacta al realizar el 80% del comercio internacional por vía marítima al tener un potencial que representa la movilización y almacenaje de mercancías y una política económica portuaria eficiente que contribuye a generar una economía globalizada.²²

Por lo tanto, el puerto se puede definir como el conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permiten al hombre aprovechar un lugar más de la costa, para realizar operaciones de intercambio de mercancías entre el tráfico terrestre, aéreo y marítimo, así como la movilización de personas y demás necesidades propias del comercio.

²¹ Julio Dueso, *Nociones de puertos*. Instituto Marítimo Mexicano, Ed. México- Marítimo, México, 1958, p 9.

²² Alejandro Díaz Bautista, *Los puertos en México y la política económica portuaria internacional*. Economía de México. Consultado en URL: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.htm> el día 14 de enero de 2010.

Contribuyendo con al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también los puertos actúan como promotores del crecimiento económico, estableciendo un constante flujo de mercancías generando altos ingresos para el Estado.

2.1.1 Elementos que conforman un puerto.

En un puerto marítimo, los elementos que lo conforman son diversos ofreciendo grandes ventajas competitivas para el país y para los que hacen uso de él. Al poseer determinadas características que facilitan el uso del puerto tanto de la zona marítima y en la zona costera, desarrollando una infraestructura y superestructura adecuada que permite la vinculación de ambas zonas para fines de utilización comercial, industrial y turístico.

Los elementos y medidas destinadas a la conformación de un puerto están encaminados al trasbordo, el almacenaje y transporte provisional de mercancías tal como el traslado desde medios de transporte terrestre a medios de transporte marítimo y el transporte de pasajeros.

En un puerto los elementos que lo integran van a depender de la infraestructura con que los puertos marítimos cuentan, tomando en cuenta todas las instalaciones marítimas y terrestres, que directa o indirectamente se necesitan para garantizar el buen funcionamiento a las instalaciones portuarias industriales, comerciales o de servicios requeridas para dar cobertura al tipo de puerto.

Con base en la posición competitiva de cada puerto, éstos podrán agruparse en distintas categorías de acuerdo al tipo, el diseño y la instalación del puerto; la cual dependerá de:

- Las condiciones locales en tierra y mar, tales como ubicación, topografía, naturaleza del terreno, etc.

- El tipo y la afluencia de mercancías a transbordar (carga: convencional, en contenedores, en sistema roll-on roll-off; a granel: en unidades de carga de gran tonelaje, áridos, (minerales, carbón, cereales, sales industriales), o bien líquidos o gases a granel (petróleo, gas natural licuado (LNG), etc.).
- Los correspondientes medios de transporte terrestres y acuáticos (antes citados)
- Los requerimientos y la concepción resultantes de los factores precedentes
- Las posibles combinaciones de transporte hacia el interior del país mediante vías férreas, carreteras, vías navegables interiores (canales) y oleoductos
- Las estructuras existentes o en proceso de implantación en el área circundante (industria, comercio).²³

Entre los elementos de infraestructura portuaria marítima que se ofrecen en las instalaciones se tiene en cuenta a:

- Dársenas, bocas de puerto, canales de acceso, esclusas, malecones, portones de seguridad, mecanismos elevadores, etc.
- Muelles y espigones de transbordo, afirmado de orillas, instalaciones de atraque para transbordadores y buques roll-on roll-off, duques de alba y puentes de atraque.
- Señalamientos marítimos, tales como balizas, faros, boyas, etc.
- Instalaciones de gradas, plataformas y muelles de equipamiento de astilleros (cuando éstos se encuentran en la zona portuaria).

En cuanto a la infraestructura terrestre que conecta al puerto con respecto el área de transporte multimodal se encuentra:

- Carreteras, vías férreas y demás espacios destinados al transporte
- Áreas de almacenamiento y apilamiento, naves y silos, cisternas y vías para grúas
- Puentes, pasos elevados y subterráneos, tuberías (oleoductos) etc.
- Instalaciones de suministro de agua y energía y de disposición de residuos (aguas negras, desechos, agua de sentinas, petróleo, aceite usado)
- Instalaciones para la contención de crecidas, diques abiertos, etc. (en caso que los puertos estén expuestos al riesgo de inundaciones)
- Edificios de servicio, como dependencias administrativas, talleres de equipamiento y reparaciones
- Naves y edificios industriales del sector portuario y secundario, por ejemplo naves y edificios de astilleros.²⁴

A partir de dichos elementos, se puede decir que la infraestructura que se encuentra en el frente marítimo para facilitar la entrada y salida de un puerto se conforma por los canales de

²³ *Puertos Marítimos. Impactos Ambientales y Actividades Productivas.* Consultado en URL:<http://www.estrucplan.com.ar/producciones/entrega.asp?identrega=406> el día 30 de enero de 2011.

²⁴ *Ibíd.*

navegación, debidamente equipados con ayuda del señalamiento marítimo permitiendo el acceso de los buques y una adecuada navegación. A su vez, van a permitir el uso de más de un transporte a través de carreteras y vías férreas que permiten la conexión del puerto con su área de influencia.

Asimismo, existe otro subsector que ofrece mejores ventajas competitivas en los puertos llamado superestructuras, el cual abarca todas las instalaciones industriales no permanentes, terrestres y marítimas propias de un puerto marítimo vinculadas a las funciones del mismo. Es decir, la Superestructura de un puerto sirve para ampliar y mejorar los servicios tanto comerciales, industriales e incluso del mismo puerto; está constituida por todos los equipos portuarios en general, por las bodegas de mercaderías en general, bodegas de carga a granel sólido, tanques para almacenamiento de gráneles líquidos, almacenes en general, instalaciones administrativas en general, talleres, edificios de servicios, grúas, equipos de carga y descarga y toda obra construida dentro del recinto portuario

Con la instauración de una superestructura que aporta los elementos e instalaciones complementarias contribuyen a mejorar los servicios portuarios generando un entorno de competitividad y un nivel de calidad que permite contribuir y ofrecer un mejor servicio con altos estándares en las relaciones comerciales.

Por ende, se puede constatar que la mayor parte de los elementos de infraestructura y superestructura tienen un costo de construcción muy elevado y un periodo de vida largo, por lo que la participación del sector privado y el sector público se hacen evidentes. No obstante, en los últimos años, algunos países, han establecido ciertas medidas regulatorias para potenciar la entrada de la inversión privada; de acuerdo a los diferentes servicios que requiera la comunidad portuaria.

Siendo factores de atracción para la participación de la inversión privada ya que sin ello, no se lograría satisfacer las demandas de puertos competitivos y alcanzar los estándares internacionales de productividad, precisión, calidad y eficiencia que actualmente demandan las líneas navieras, agentes aduanales, exportadores e importadores y en general todos aquellos usuarios de los servicios portuarios.

2.1.2 Clasificación de Puertos

La clasificación portuaria se determina con base en la posición competitiva de cada puerto, estos podrán agruparse en distintas categorías, conforme a su vocación predominante y escala. De acuerdo a la infraestructura que posee un puerto, así como su ubicación geográfica, actividades que se desarrollan, el flujo de transporte y el movimiento de mercancías, que forman parte del funcionamiento del sistema portuario.

La clasificación portuaria se divide en:

1) Por su destino principal en:

- a) Militares
- b) Comerciales
- c) Pesqueros
- d) Turísticos o deportivo
- e) De Refugio

2) De acuerdo a su situación

1) Puertos exteriores

- a) De varada
- b) De aguas profundas

2) Puertos interiores

- a) Fluviales
- b) Lacustres
- c) De estuario

3) Los comerciales se dividen por su función principal

- a) Para pasajeros o de escala
- b) De carga general

- c) Petroleros
- d) Gaseros
- e) Salineros
- f) Industriales
- g) Turísticos o Marinas.

4) Por su construcción

- a) De carga general
- b) Graneleros
- c) Petroleros
- d) Gaseros
- e) Minerales
- f) Yeseros
- g) Quimiqueros
- h) Madereros
- i) Fruteros
- j) Carboneros
- k) Frigoríficos.

5) Con base en las características físicas:

- a) Naturales
- b) Artificiales

6) Con base al tipo de navegación que exigen los buques que a ellos entran.

- a) De altura, es decir de un continente a otra través de océano
- b) De cabotaje, se encuentra a lo largo de un litoral.

- I) Internacional
- II) Nacional
- III) De guerra cabojate, establecido por PEMEX
- IV) Costero que no se aleja más de 20 millas de la costa.

7) Por su administración:

I) Puertos público:

- a) Administración Centralizada

- b) Administración Estatal
- c) Administración Municipal
- d) Administración Descentralizada

II) Puertos privados o de administración privada

- a) Autónomos
- b) Administración Integral
- c) Ferroviarias
- d) Aduaneros
- e) Administración por bancos
- f) Administración mixta: particular y gubernamentales²⁵

Sin embargo, de los puertos ya mencionados dos de ellos suelen situarse y categorizarse como los principales tipos que favorecen al área comercial:

Con respecto, a los Puertos de Cabotaje: los cuáles tienen capacidad de poder recibir pequeñas embarcaciones debido a su poco dragado, este tipo de puerto solo mantiene relaciones comerciales con puertos de su mismo tipo y cercanos.²⁶ Siendo de gran importancia para la recepción de embarcaciones que contribuyen al desarrollo nacional y al desplazamiento interno de mercancía.

México cuenta con 23 puertos de Cabotaje según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía México, entre los más importantes se encuentran los siguientes puertos: Coatzacoalcos, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Mazatlán, Morro Redondo, Rosarito, Salina Cruz, Tampico, Topolobampo, Tuxpan y Veracruz; los cuales manejan un 93.2% de la carga nacional.

La otra categoría es la de Altura la cual, está en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado, es decir, de grandes cantidades de carga manteniendo importantes relaciones comerciales. Según datos del INEGI México tiene 16 puertos de altura, dichos puertos son manejados por Administraciones Portuarias Integrales (API's) las cuales están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Dentro de los principales puertos de altura

²⁵José Eusebio Salgado y Salgado. Manual de Derecho Marítimo. Ed. Académica Española. España, 2012. pp. 217-242.

²⁶ *Glosario de Términos de Transporte Marítimo*. Consultado en URL:<http://www.transporte.com.mx/INFOTRANSPORTISTAS/GLOSARIOMARITIMO.htm> el 15 de diciembre del 2010.

se encuentran los siguientes: Altamira; Dos Bocas; Cayo Arcas; Coatzacoalcos, en el que incluimos las terminales de Minatitlán, Nanchital y Pajaritos; Tampico; Veracruz; Guaymas; Isla de San Marcos, Baja California Sur; Lázaro Cárdenas; Manzanillo; y Morro Redondo, Isla de Cedros, Baja California; que en su conjunto manejan 96.3% del total.

Siendo conveniente mencionar que la clasificación portuaria nos solo atribuye a categorizar cada puerto, sino que por el contrario, los diferentes tipos de puertos pueden dedicarse a una o varias actividades comerciales tal es el caso del sector turístico, pesquero y petrolero; asimismo, al tener México una constante actividad portuaria ofrece un desarrollo importante en materia de infraestructura considerando su importancia a partir de su capacidad de administración integral y de operación.

A partir de ello es conveniente mencionar que pese a la buena ubicación que tiene México entre los océanos Pacífico y el Atlántico, no se ha sabido aprovechar su mar, al tener una influencia del 100% los navieros extranjeros sobre el transporte marítimo de altura, mientras que en cabotaje influyen en un 78% en el tráfico de cabotaje, con ello se muestra un carencia notable por parte de la sector nacional en su flota mercante.

2.1.3 Sistema Portuario Mexicano

El desarrollo del sistema portuario nacional hasta finales de la década de 1960 no había mostrado el dinamismo ni la organización que requería como elemento integrante de la red nacional de transporte, más aún disponer de instalaciones con capacidad suficiente y la falta de una organización eficiente se reflejaba en tiempo y costos que hacían de los puertos, cuellos de botella en el comercio internacional.

A partir de 1970, se inició una reforma administrativa con el fin de utilizar en la mejor forma posible las instalaciones existentes del sistema portuario, de tal manera que los puertos mexicanos dejaran de ser el cuello de botella que impedía que las exportaciones nacionales competieran adecuadamente en el comercio internacional.

Y no fue así, sino hasta el 29 de diciembre de 1970 que se establece la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, con la finalidad de reunir y coordinar a los diferentes organismos públicos y privados como una injerencia directa en la operación de los puertos del país.

Para 1994, la Secretaría de Hacienda en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) concluyó el proceso de reestructuración del Sistema Portuario Nacional y, con base en la Ley de Puertos emitida en 1993, quedaron constituidas 21 de las 22 Administraciones Portuarias Integrales (API's) existentes actualmente, las cuales permitieron que la planeación, administración y desarrollo de los puertos, se realizaran a nivel local, con autonomía de gestión, contando con la participación de usuarios y de gobiernos estatales y municipales.²⁷

Con ello, el sistema portuario mexicano impulso un profundo y largo proceso de reestructuración, buscando contar con un sistema moderno y eficiente, competitivo en calidad y precio; siendo necesario para abrir camino al comercio mexicano.

El concepto del sistema portuario nacional se ha empleado considerando aquellos sitios que por la importancia de su tráfico de carga de altura, cabotaje, petróleo, turístico o de pesca representan dentro del movimiento marítimo del país.²⁸

Los objetivos principales de la transformación del sistema portuario nacional han sido los de ampliar y modernizar su infraestructura, para satisfacer las necesidades crecientes del transporte marítimo, derivadas de la apertura comercial. Incrementando la competitividad de los puertos en el ámbito internacional en términos de calidad y precio, promoviendo el desarrollo comercial, industrial, pesquero y turístico, lo cual ha fomentado mayores oportunidades de crecimiento económico y empleo. Asimismo, otro de los principales objetivos es alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario con mayor participación de la inversión privada y reducir al mínimo la utilización de fondos públicos.

²⁷ Julio Pindter Vega. *Planeación, Administración y Operación Portuaria*, UNAM, México, 2001, p 78

²⁸ Federic. R. Harris. *Comisión Nacional de Desarrollo portuario*. CIFSA, Vol. 1, México, 1974, p 107.

El Sistema Portuario Nacional, tiene un importante apoyo por parte del sector privado, especialmente en las terminales de carga, terminales para cruceros turísticos y en el turismo marítimo; a través de concesiones que comenzaron a otorgarse en 1993, año en el que se adjudicaron 27 de estas instalaciones a la iniciativa privada, otorgándose permisos para la construcción de nuevas terminales portuarias. Estas concesiones, están destinadas al manejo de cemento, gráneles, agrícolas, productos alimenticios fluidos y la exportación de automóviles.²⁹

Al considerar las instalaciones portuarias públicas, al servicio de quien lo solicite, y particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines o los terceros mediante contrato. Es conveniente establecer que, los terrenos y aguas integrantes del recinto portuario, que se identifican como zona federal destinada al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios, se consideran como bienes de dominio público, al igual que las obras adquiridas o construidas por el gobierno federal.

Sin embargo, debido al alto impacto que controla el sistema portuario según las condiciones locales y la demanda del tráfico, el porvenir de muchos puertos se verá empobrecido, pues es indudable que hoy día existen demasiados puertos, además si la demanda de contenedores sigue creciendo, muchos de los puertos del mundo, resultarán sobrantes. Por lo que cada puerto tendrá que evaluar su finalidad y considerar su futuro desde una nueva perspectiva que pueda satisfacer las necesidades portuarias.

Por su localización marítima, México ocupa la tercera posición a nivel mundial en longitud de litorales y cuenta con 22 puertos, de los cuales el 45% se localizan en el litoral del Pacífico y el resto en las costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe. Al tener importantes zonas marítimas el transporte marítimo forma parte fundamental para el comercio exterior, además de conectar regionalmente con el territorio continental, colocándose México dentro de los 10 exportadores más importantes del mundo, y el más fuerte en Latinoamérica, con una participación del 43% a escala regional.³⁰

²⁹Ídem. P 106.

³⁰ Raquel Ochoa, *Sistema Portuario Mexicano*, Observatorio IMCYC. Consultado en URL:<http://www.imcyc.com/revistact06/nov06/OBSERVATORIO.pdf> el 3 de enero del 2011.

Sin embargo, es importante mencionar que aunque México cuente con zonas marítimas por dos océanos, Brasil, Chile y Venezuela han logrado superar su flota mercante superando a México, que llegó a ser el segundo país latinoamericano cuando llegó a 3, 000 millones de TRB, mientras que en la actualidad apenas y se llega a 1 millón de TRB.

Con ello se puede constatar que México carece de una flota mercante eficaz al considerar que la participación en nuestro comercio exterior es nula, al estar dominada por la inversión extranjera.

Si bien es cierto que el futuro de cada sistema portuario, depende en gran parte de la flota mercante que podrán establecer como puertos principales y que podría desempeñar para servicios costeros o para el continente cercano como tráfico de ida y vuelta, además de las facilidades que pudieran ofrecer para establecer y operar depósitos de contenedores. Ofreciendo servicios que proporcionan 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.

El nuevo entorno del sistema portuario mexicano fomenta la competencia de la infraestructura y los servicios económicos básicos, tal es el caso de los puertos y los servicios inherentes como el manejo de mercancías, que fomentan el desarrollo moderno exigiendo una integración logística y un transporte multimodal funcional que agilice el intercambio de un país con sus socios al exterior. Por lo que es necesario que México mejore la actividad portuaria a través de una transformación que incluya, entre otros aspectos, el reemplazo de las bases legales y operativas vigentes durante varios años, así como el desarrollo competitivo de los adelantos tecnológicos y el mejoramiento de los métodos operativos, sobre todo para el calado de 180,000 a 200,000 TRB.

2.2 Organización Portuaria

En México no ha existido, ni existirá una Política Marítima Nacional que satisfaga las necesidades portuarias y que hayan atendido las demandas de los puertos. Tal es el caso que durante la administración del ex presidente Vicente Fox (2000-2006), sólo se benefició la actividad portuaria principalmente en la ampliación de la capacidad instalada en puertos con altos índices de ocupación, la creación y modernización de la infraestructura para atender las demandas de las nuevas generaciones de embarcaciones como: canales de navegación, dársenas, terminales y enlaces intermodales. Además de la promoción del binomio puerto industria que impulsó los parques industriales cercanos al puerto y la estimulación de actividades que generaron valor agregado a las mercancías en los recintos portuarios.

En cambio, con la actual administración del presidente Felipe Calderón Hinojosa, las políticas estratégicas han estado enfocadas a favorecer las medidas de seguridad por medio de la Marina Mercante en contra del crimen organizado y el narcotráfico, con el fin resguardar el flujo comercial y los intereses económicos del país. Asimismo, se estableció que durante el periodo (2006-2012) se construirán al menos cinco nuevos puertos y se modernizarán otros 22, y se fomentaría el turismo en los puertos, lo que tendrá un costo de alrededor de 71,000 millones de pesos.³¹

Considerando estas dos perspectivas encaminadas por un lado a instaurar nuevas tecnologías que lograrían elevar el nivel de eficiencia, calidad y productividad; y por el otro a tomar medidas de seguridad en contra del crimen organizado que se da en las zonas portuarias que afectando el comercio internacional. Donde todo proyecto esta encaminado a la guerra por el narcotráfico hoy en día a demás de los zetas, narcotraficantes y otros delincuentes, los cuales tienen controlados puertos tan importantes como Altamira, un claro ejemplo de ello es el asalto de camiones en los caminos donde roban la carga sin importar matar a sus ocupantes, y más aún

31 Alejandro Díaz Bautista, *Los puertos en México y la política económica portuaria internacional*. Economía de México. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.htm>. el día 30 de enero de 2012.

si no pagan una cuota mensual para dejarlos pasar. Con ello se puede percibir que la seguridad en nuestro país esta dominada por manos de criminales y no por el gobierno.

Para efectos de regulación a las estrategias y propuestas planteadas es de gran importancia que exista una organización portuaria que regule y controle el sistema portuario nacional para el desarrollo de las actividades y servicios que brinden los puertos mexicanos.

Al contar con una organización portuaria mexicana integrada por tres organismos: el gobierno federal, el sector privado y las Administraciones Portuarias Integrales (API's), se llevaran a cabo diversas funciones en materia de regulación política, administrativa, de mantenimiento, inversión, planeación, promoción y fomento de la competencia, así como la prestación de servicios.

Dicha organización va a estar representada por las operaciones portuarias como el conjunto de todas las operaciones necesarias para realizar el cumplimiento del transporte marítimo hasta su destino. Teniendo a su cargo la Organización Portuaria la administración de las instalaciones correspondientes al funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, prestación de servicios portuarios y demás actividades que se desarrollan en zonas marítimas portuarias.

2.2.1 Gobierno Federal

La parte superior de la Organización Portuaria está constituida por el Gobierno Federal, que ejerce funciones de autoridad, mediante el establecimiento de políticas correspondientes a la propiedad del recinto portuario y su regulación.

Los puertos operan a través de un sistema de concesiones del gobierno federal, en la actualidad existen 97 puertos, de los cuales 16 son administrados por el gobierno a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cinco son operados de carácter estatal y solo uno es

de carácter privado; asimismo existen otros dos operados por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo.³²

Los puertos del país reciben y envían diariamente miles de toneladas de bienes, cuyas operaciones representan ingresos para el gobierno federal a través de las API's. Por tal motivo, se ven en la necesidad de mejorar los mecanismos, al requerir servicios logísticos que hacen posible desde el ingreso de la mercancía, hasta su despacho que es el destino final, por tanto, se deben desarrollar estrategias para su recepción, vigilancia, servicios administrativos, almacenamiento y transportación.

El gobierno federal ha planteado incrementar la infraestructura portuaria, que permite una mayor capacidad de manejo de los contenedores, y transporte multimodal destinado a mejorar la logística operativa en los puertos del país. Ejerciendo un control relevante del sistema, mediante delegaciones u organismos gubernamentales, asimismo, establece directrices y medidas reguladoras y de coordinación para el funcionamiento del sistema portuario mexicano y de las zonas marítimas portuarias.

El valor estratégico y económico de las Zonas Marinas Mexicanas, tales como la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental, el Mar Territorial y las Aguas Interiores está representado por el ejercicio soberano del Estado para la protección de los intereses de la Nación, estas, son áreas donde los bienes y valores nacionales son de vital importancia para el desarrollo del país y donde la necesidad de seguridad y de defensa existen. Es la Armada de México quien tiene la responsabilidad de defender esos intereses a fin de garantizar el desarrollo de las actividades productivas que se realizan en el mar mediante la ejecución de operaciones militares a fin de defender la independencia, la soberanía y la integridad del mar territorial, la cual protege las instalaciones estratégicas y el patrimonio marítimo, en contra del narcotráfico, la piratería, el tráfico ilegal de personas, sabotaje y el terrorismo, salvaguardando también la vida humana en el mar y brindar auxilio en casos y zonas de desastre o emergencia.

³² *Los Puertos más importantes de México.* Explorando México. Consultado en URL:<http://www.explorandomexico.com.mx/about-mexico/6/23/> el día 3 de enero del 2011.

Contribuyendo al cuidado y protección del país mexicano el Gobierno Federal, con ayuda de las secretarías y dependencias del gobierno, tales como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Marina y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), las cuales facilitan las relaciones comerciales de los puertos mexicanos y resguardan el patrimonio de la nación.

2.2.1.1 Secretaría de Comunicaciones y Transportes

En el marco de la Planeación Estratégica del Gobierno Federal, con respecto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se sustenta al coadyuvar activamente al proceso de modernización del país, a través de la conformación de una infraestructura moderna, eficaz y suficiente, que permita sentar sobre bases firmes un crecimiento económico sostenido y en condiciones competitivas; así como impulsar la integración regional y el desarrollo social para garantizar un nivel adecuado de seguridad en el tránsito de bienes y personas.

Con la finalidad de lograr, que el sistema portuario y de transporte marítimo contribuya a hacer más fluido el traslado de las personas y mercancías; mediante la promoción en el desarrollo de la industria del transporte marítimo para desarrollar dicho sistema en un entorno de seguridad de la vida humana y de las mercancías, así como de sustentabilidad ecológica, constituido por los objetivos fundamentales de la SCT en materia de transporte marítimo portuario.

Al ser la Secretaría de Comunicaciones y Transportes una dependencia del sector gubernamental que administra y garantiza al país una infraestructura de comunicaciones y

transportes moderna y suficiente, promueve la prestación de servicios de calidad competitiva, respondiendo a las expectativas de la ciudadanía y a las tendencias de la globalización, contribuyendo con ello al desarrollo sustentable del país, preservando el medio ambiente y la seguridad.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, trabaja en conjunto con la Dirección General de Puertos y la Dirección de Marina Mercante; representando y regulando por lo tanto la normatividad, programación, planeación, control, operación y mantenimiento del Sistema Portuario Nacional.

Con el fin de incrementar la competitividad y mejorar la calidad de las actividades que se desarrollan en los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de las Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, llevó a cabo en el 2010 el lanzamiento nacional del programa “Marca de Calidad”, que consistió en la aplicación de una serie de estándares de calidad que garantizan la prestación de determinados servicios. Los estándares son acordados por los principales actores de la cadena logística, que incluye agentes aduanales, líneas navieras, terminales portuarias, maniobristas, autotransporte federal y ferrocarriles, los cuales deberán mejorar la calidad de los servicios al cliente al elevar la eficiencia de sus procesos, así como posicionar a los puertos mexicanos como factor clave para el desarrollo del comercio marítimo nacional e internacional.³³

Con este proyecto se espera que las responsabilidades adquiridas por empresas y autoridades portuarias, brinden un mejor cumplimiento a los servicios portuarios y cadenas logísticas que otorgue el sistema portuario mexicano.

Tal es el caso, de la construcción y modernización de nuevos puertos, muelles y terminales por parte del Gobierno Federal, que través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), promueve confianza y certidumbre en el sector empresarial marítimo

³³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Garantizará SCT estándares de calidad en servicios portuarios*. Consultado en URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/despliega-noticias/article/garantizara-sct-estandares-de-calidad-en-servicios-portuarios/> el 16 de Febrero del 2010.

portuario, favoreciendo al desarrollo económico del país. En este rubro se han invertido cerca de 20 mil 700 millones de pesos del 2008 al 2010, entre recursos públicos y privados.³⁴

Con estas acciones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga herramientas de competitividad a los puertos mexicanos y los coloca a la par de otras instalaciones en el mundo, en beneficio de las transacciones del comercio exterior y de la economía nacional.

2.2.1.1.1 Dirección General de Puertos

La Dirección General de Puertos al ser una dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los últimos años ha logrado contribuir de manera predominante en la regulación tarifaria de los movimientos portuarios de México.

En virtud de que la Dirección General de Puertos se encarga de mantener un desarrollo y buen uso de los puertos y litorales Mexicanos mediante el uso de buenas políticas, ha logrado satisfacer las necesidades de transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza de forma sustentable y competitiva el sistema portuario.

Mediante la Dirección General de Puertos se busca mantener y atender las necesidades que los puertos requieren para ser atendidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual trabaja en conjunto elaborando proyectos destinados a la elaboración de bases de regulación tarifaria para mejorar los destinos portuarios.

Durante los últimos 10 años, la evolución de las actividades portuarias ha presentado cambios en el crecimiento y desarrollo debido a que la Dirección General de Puertos ha contado con una aportación de la inversión extranjera encaminada a las principales terminales portuarias, así como a la construcción de nuevas terminales representando ser fundamentales en el número

³⁴ *Ibíd.*

de embarcaciones atracadas y el volumen de carga contenerizada, lo que sitúa al complejo portuario mexicano a seguir luchando por alcanzar una mejor infraestructura competitiva y políticas portuarias adecuadas, que permitan reducir los costos de transportación, ya que son los más caros del mundo representando 32% arriba de la media mundial.

La Dirección General de Puertos establece como principales objetivos estratégicos:

- Lograr que los puertos funcionen estratégicamente bajo un concepto sistémico y alineado con las políticas y programas de desarrollo del Gobierno Federal.
- Consolidar el ejercicio de la autoridad y regulación portuaria.
- Promover la legalización de las ocupaciones y la prestación de los servicios de los puertos.
- Verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las concesiones, permisos y autorizaciones.
- Fortalecer la administración portuaria integral de los puertos más importantes del país.
- Apoyar en la defensa de los intereses de la federación el subsector marítimo portuario.
- Impulsar el desarrollo de los puertos en condiciones de competitividad, calidad y eficiencia y alinearlos a las comunidades portuarias mediante la conformación de un Pacto Nacional de Competitividad Portuaria y el establecimiento de las mejores prácticas en materia de operación portuaria.
- Promover la autosuficiencia financiera de los puertos y coadyuvar a que las empresas que participen en el sector portuario tengan finanzas sanas, mediante la implantación de esquemas de tarifas por Productividad en el uso de infraestructura y prestación de servicios.
- Mejorar el aprovechamiento del valor de los espacios portuarios para elevar la disposición de recursos destinados a nuevas inversiones que permitan fomentar el desarrollo de los negocios en los puertos mexicanos. Impulsar las actividades pesqueras y turísticas en los puertos no concesionados, mediante la implementación de los programas de construcción, mantenimiento y conservación de infraestructura marítimo-portuaria y de dragado.
- Coadyuvar al desarrollo sustentable de los litorales, mediante la aplicación y cumplimiento de las normas y especificaciones de calidad de la infraestructura y cuidado del medio ambiente en la realización de las obras marítimo portuarias y el dragado.
- Fomentar el desarrollo de la inversión privada en la construcción de infraestructura, mediante la aplicación de procesos de certificación, dictaminación y verificación de los proyectos a cargo de los concesionarios. Ser un impulsor de desarrollo, ofreciendo certidumbre jurídica para que los Puertos y litorales mexicanos

funcionen como un sistema, integrando a los medios de transporte que enlaza de forma sustentable y competitiva.³⁵

Estos objetivos están encaminados a través de la coordinación de los puertos para resguardar la seguridad de la operación marítima portuaria, retomando las facultades de autoridad de la SCT. Como resultado a ello la Dirección General de Puertos y Marina Mercante ha impulsado un programa nacional de competitividad que se puede dividir en tres vertientes principales:

- Se está trabajando en la búsqueda de un esquema que permita alcanzar acuerdos con todos los actores que participan de la cadena logística de transporte para establecer precios competitivos acordes con los estándares internacionales.
- En segundo lugar, han emprendido diversas acciones para instrumentar la marca de garantía en los principales puertos en el manejo de contenedores, que nos permitan reducir los costos de operación y ofrecer servicios de clase mundial.
- Finalmente, han impulsado un convenio con toda la comunidad portuaria nacional para incrementar sustantivamente la competitividad de los puertos mexicanos, a través de su articulación eficiente con los demás modos de transporte.

Ya que el proponer e instrumentar las políticas y programas para la planeación estratégica del desarrollo del sistema portuario nacional y ejercer la autoridad portuaria, por conducto de las capitanías de puerto; mediante la implantación de una planeación estratégica a largo plazo y la observancia de la Ley de Planeación y de la legislación portuaria, así como la formulación de lineamientos generales en la materia, con la finalidad de consolidar las estrategias y acciones de dicho sistema haciendo valer las decisiones de autoridad en el ramo portuario.

³⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Puertos y Marina Mercante*. Consultado en URL:<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/direccion-general-de-puertos/mision-y-vision/> el día 25 de Marzo del 2011.

2.2.1.1.2 Dirección General de Marina Mercante

La Dirección General de Marina Mercante a través de los años ha buscado mantener la seguridad marítima en los puertos Mexicanos al ser una dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que se encarga de proteger, regular y establecer las bases de regulación tarifaria y fortalecer las navegaciones, a través de la Marina Mercante Nacional.

La Dirección General de Marina Mercante plantea como objetivos estratégicos:

- Reactivar la marina mercante nacional y promover el desarrollo de la industria marítima.
- Incrementar la seguridad en el transporte marítimo.
- Contar con servicios de transporte marítimo eficientes en beneficio de la actividad económica nacional.
- Fortalecer el carácter normativo y de control de la autoridad marítima.

Líneas de Acción

- Reactivar la marina mercante nacional y promover el desarrollo de la industria marítima.
- Promover la participación y concertación de acciones de los involucrados en el desarrollo de la marina mercante a través de un Consejo Consultivo presidido por el Secretario del Ramo que integre a los Secretarios de Estado, Cámaras, Asociaciones y Usuarios principales.
- Promover los servicios de cabotaje con buques de bandera mexicana, a través de acuerdos y medidas específicas con PEMEX.
- Promover acuerdos entre navieros mexicanos y exportadores e importadores nacionales. Coadyuvar en la renovación de la flota pesquera.

Incrementar la seguridad en el transporte marítimo.

- Ampliar la cobertura y elevar la calidad de los servicios de inspección naval.
- Emitir las Normas Oficiales Mexicanas que regulen los aspectos de seguridad.
- Modernizar los sistemas de operación y supervisión del sistema nacional de señalamiento marítimo.
- Fortalecer las medidas de organización y control del tráfico marítimo.
- Modernizar los sistemas de registro y control de accidentes marítimos.
- Fortalecer la educación marítima mercante conforme a estándares internacionales.
- Contar con servicios de transporte marítimo eficientes en beneficio de la actividad económica nacional.

- Resolver con oportunidad y eficacia, los planteamientos en cuanto a trámites, permisos y autorizaciones.
- Verificar el debido cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de transporte marítimo. Establecer un sistema de planeación estratégica que permita difundir y promover los servicios de transporte marítimo.
- Fortalecer el carácter normativo y de control de la autoridad marítima
- Crear sistemas de información por función a nivel nacional, vinculando Capitanías de Puerto y unidades centrales. Emitir lineamientos, directrices y procedimientos para uniformar el desempeño de las funciones a nivel nacional. Definir y aplicar indicadores de control y evaluación por función y por área.³⁶

Mediante estos lineamientos se busca actuar y mejorar la seguridad marítima en cada uno de los principales puertos donde se desarrolla un determinado nivel de navegación.

Al considerar los extensos litorales que tiene la República Mexicana en el océano Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe, es indispensable establecer sistemas de seguridad en las capitanías de puerto, en donde se presenta el mayor movimiento de pasajeros y mercancías para que se mantengan permanentemente enlazados con las oficinas centrales de la Dirección General de Marina Mercante.

Para ello, la Dirección General de Marina Mercante reforzará la Sala Táctica de la Central de Seguridad y Protección Marítima para operar plenamente las medidas contra el terrorismo y para brindar a los buques y a las instalaciones portuarias nacionales mayor seguridad.

Al tener en cuenta que el organismo reconoce que no dispone de centros de control de tráfico marítimo ni de un circuito cerrado de televisión que le permita brindar seguridad a la navegación marítima e instalaciones portuarias y en consecuencia proteger la vida humana en el mar. Con ello, México asume el compromiso con la comunidad marítima internacional, de llevar a cabo la instalación de Seguridad y Protección Marítima.

Para a finales del 2010 se inició la instalación de la sala táctica de la Central de Seguridad y Protección Marítima, solicitando recursos para la adquisición de equipos para la operación a

³⁶Ibíd.

través de comunicación satelital, para un sistema de identificación automática de buques y un sistema de identificación y monitoreo de embarcaciones de largo alcance, para poder atender las disposiciones, aprovechando los avances tecnológicos en la materia.

Está es sólo alguna de las deficiencias de la Flota Mercante, en cifras representa el 0.1%, de flota frente al tonelaje de registro bruto de la flota mercante mundial. Con ello se puede constatar que Flota Mercante es casi inexistente dentro del comercio mundial y por ende su participación en el comercio exterior aun presenta carencias al no poseer buques de gran capacidad. Para ello México si quiere avanzar competitivamente, tiene que contar con una flota propia y una legislación marítima adecuada a las necesidades de los puertos competitivos.

Por lo que la distribución de la flota mercante nacional se destina hoy en día al 100% de trafico de altura empleado buques extranjeros al estar en manos de leyes extranjeras, así como el 78% de carga de cabotaje, lo cual representa una cuestión con fines de fuga de dólares pagados en fletes a esos lugares, dicho dinero que sale del país representa el \$15,000,000,00 si a esto añadimos la carga que se maneja en los puertos norteamericanos por su seguridad llega a los US\$ 31,500,000.00, teniendo una pérdida considerablemente alta en ingresos para el país.

Con la cual, se pretende proyectar una imagen positiva a nivel internacional en materia de seguridad y protección marítima portuaria; siendo indispensable cumplir con los tratados internacionales suscritos por el gobierno mexicano en esta materia, lo que favorecería al desarrollo de todas las actividades económicas que convergen en el transporte marítimo.

2.2.2.1 Secretaria de Marina

La Secretaria de Marina (SEDEMAR) es parte integrante de la seguridad nacional con un pilar fundamental que es la Armada de México en la lucha que el Gobierno Federal ha implementado durante la última década en contra de la delincuencia organizada en todo el país, actuado de manera leal y disciplinada trabajando en conjunto con la Armada de México, colaborando en el combate al crimen organizado. La Secretaría de Marina experimentó un profundo proceso de transformación durante la administración del ex presidente Vicente Fox Quesada, quien permitió la apertura, la evolución y el cambio, estableciendo como una de sus más altas prioridades velar por la protección y preservación del interés colectivo, salvaguardando la seguridad nacional y manteniendo el Estado de Derecho.

En cambio, con el presidente en curso Felipe Calderón Hinojosa la importancia estratégica radicó en que México cuente con la Armada Nacional, debido al invaluable aporte a la seguridad de las costas mexicanas, incorporando a los marinos a la estrategia en contra del crimen organizado. En la cual, la Marina Nacional y el Ejército Mexicano, junto a la Policía Federal Preventiva, la PGR, y las corporaciones estatales y municipales, han logrado acertar en movimientos claves de crimen organizado en los últimos años con el fin de salvaguardar la seguridad de las puertos mexicanos, provocando la pérdida de mas de 80,000 mil personas inocentes.

Como un componente del poder nacional, la Secretaría de Marina suma sus esfuerzos para la consecución de los objetivos nacionales y la protección de los intereses marítimos de los países representados por la marina mercante, el área marítima de Petróleos Mexicanos, la flota pesquera, los puertos de altura y turismo. El reto que asume, implica constituirse como una Armada de respuesta efectiva, que además de las amenazas tradicionales, neutralice las amenazas

asimétricas que afecten, la viabilidad del Estado Mexicano para alcanzar los objetivos nacionales.³⁷

La Secretaría de Marina al ser una dependencia gubernamental a la que se le asigna la función de aplicar la política naviera nacional, de tripulación y las consignaciones de buques en puertos mexicanos trabaja en conjunto con la Armada de México teniendo como misión salvaguardar la seguridad del territorio mexicano, así como sus mares, costas, zonas portuarias, ejerciendo un control del tráfico marítimo para la seguridad de las vías marítimas de comunicación y mantener el estado de derecho y orden interno, además de protección de la vida humana en la mar y en el territorio. Asimismo, la Secretaría de Marina mantiene una estrecha vinculación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, ya que contemplan acciones enfocadas a preservar la seguridad de la comunidad marítimo portuaria nacional y extranjera, además de brindar una respuesta adecuada y oportuna ante situaciones de emergencia.

Con la defensa marítima se logra constituir una fuerza de combate y seguridad bajo las líneas estratégicas de acción de reforzamiento en la vigilancia de las instalaciones estratégicas en puertos y franja costera.

Bajo el mando de la Fuerza Naval, se llevan a cabo operaciones navales en forma inmediata y de manera eficiente como respuesta a la prevención de conflictos o control de crisis que incidan en la seguridad, se han establecido las siguientes tareas: planear y desarrollar operaciones con el objeto de entrenamiento, interdicción, presencia, protección de los recursos marítimos, protección al tráfico marítimo, control de las rutas marítimas vitales para el desarrollo y protección de instalaciones estratégicas. Efectuar estudios y desarrollar los planes correspondientes a las hipótesis y supuestos tácticos establecidos como posibles amenazas a la soberanía e integridad del territorio nacional en el área de responsabilidad. Preparar a las

³⁷ Secretaría de Marina, *Fuerza Naval del Golfo*. Consultado en URL:http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/fuerza-naval-del-golfo.html el 17 de febrero del 2010.

unidades para participar en operaciones conjuntas y combinadas; las cuales diseñan los medios y procedimientos de evaluación y corrección de las actividades de entrenamiento y operativas.³⁸

Al ser México un país ribereño se ve en la necesidad de establecer medios necesarios de comunicación marítima garantizando y asegurando la libre circulación del comercio y personas, así como la protección y la explotación de los recursos del mar.

Para ello, la Armada de México ha planteado ciertos objetivos que ayudan a mejorar y resguardar las zonas marítimas mexicanas, trabajando en conjunto con la flota mercante brindando una mayor seguridad nacional:

- Defensa de la soberanía e integridad del territorio nacional de agresiones externas provenientes del mar.
- Protección de instalaciones vitales.
- Protección del patrimonio marítimo.
- Control del tráfico marítimo.
- Mantenimiento del estado de derecho en aguas nacionales.

Para alcanzar y mantener dichos objetivos marítimos nacionales, la Armada de México ha establecido como estrategias fundamentales la prevención, la disuasión y el control selectivo del mar.³⁹

Mediante la participación de la Secretaría de Marina el sistema marítimo portuario se encuentra resguardado su seguridad, así como la fluidez en las rutas marítimas, el movimiento de mercancías en los puertos, al tener una flota mercante aparte de la industria marítima pesquera, turística y petrolera. Al trabajar en conjunto con los órganos competentes a la navegación marítima y la Armada de México; llevando a cabo acciones en diferentes zonas donde permanecen por largos períodos de tiempo con plena autonomía, y actuando en cuanto se les ordene aplicando sus capacidades marítimas. Con la finalidad de promover el conocimiento recíproco y el intercambio de ideas en los campos de la defensa, seguridad hemisférica y combate a la delincuencia organizada resguardando los puertos marítimos al ser considerados las puertas del país como principales zonas de influencia del comercio en México.

³⁸ Secretaría de Marina, *Fuerza Naval del Golfo*. Consultado en URL:http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/fuerza-naval-del-golfo.html el 17 de febrero del 2010.

³⁹ *Ibíd.*

2.2.2.2 Aduana Marítima

El manejo conceptual de la definición de las aduana en México son oficinas públicas administrativas establecidas en las fronteras, puertos, litorales y ciudades importantes del país, con facultades para fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como los medios en que éstas son transportadas al ser zonas importantes por ser principales focos de corrupción.

La Aduana de México fue creada para asegurar el cumplimiento de las disposiciones que en materia de comercio exterior se emitan, para hacer cumplir las leyes aplicables y las que se relacionan con su actividad como las de seguridad nacional, economía, salubridad, comunicaciones, migratorias, fitosanitarias, entre otras, así como para recaudar impuestos, aprovechamientos y demás derechos en materia de comercio exterior.

Las aduanas tradicionalmente se han clasificado en fronterizas y marítimas para satisfacer las demandas del comercio portuario, a su vez una misma aduana puede recibir mercancía por más de dos medios diferentes proveniente de dos puntos distintos; la aduana de Tijuana, por ejemplo, fue en alguna ocasión fronteriza y marítima; no obstante ello, muestra una semejanza de diferenciación entre ellas.

Toda aduana debe presentar ciertos mecanismos y que se encuentran presentes en la Carta de la Ley Aduanera que se encarga de establecer la regulación de mercancías que ingresen o que salgan de México, las cuales deben destinarse a un régimen aduanero, establecido por el contribuyente, de acuerdo con la función que se le va a dar en territorio nacional o en el extranjero. Cuando una mercancía es presentada en la aduana para su ingreso o salida del país, se debe informar en un documento oficial llamado pedimento, el cual va a contener cierta información sobre el destino de la mercancía.

La legislación aduanera contempla en el artículo 90 de la Ley Aduanera, seis regímenes aduaneros con sus respectivas variantes, al tener en cuenta las mercancías que se introduzcan al

territorio nacional o se extraigan del mismo podrán ser destinados a alguno de los regímenes aduaneros siguientes:

1. Definitivos

- De importación

- a) Importación definitiva a través de empresas de mensajería y paquetería o Servicio Postal.

- b) Por única vez

- De exportación

2. Temporales

- De importación

- a) Para retornar al extranjero en el mismo Estado

- b) Para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación

- De exportación

- a) Para retornar al país en el mismo Estado

- b) Para elaboración, transformación o reparación

3. Depósito Fiscal. Consiste en el almacenamiento de mercancías de procedencia extranjera o nacional, asimismo, podrán prestar este servicio en los términos de la Ley General de Organizaciones y actividades auxiliares de crédito. Efectuándose una vez determinados los impuestos al Comercio Exterior, así como las cuotas compensatorias.

4. Tránsito de mercancías

- Interno

- Internacional

5. Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado. Consiste en la introducción física al territorio mexicano por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación.

6. Recinto fiscalizado estratégico⁴⁰.

Bajo este régimen aduanal, se obtiene una regulación comercial que brinda seguridad durante el flujo de mercancía para las 17 aduanas marítimas que hay en México: La Paz, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz, Cancún, Progreso, Ciudad del Carmen, Dos Bocas, Coatzacoalcos, Veracruz, Tuxpan, Tampico y Altamira.

Con las mejoras a la infraestructura aduanera la apertura comercial de la Unión Europea, China y Japón, cobran cada día más fuerza en el ámbito internacional y representan 8.63% del total del movimiento de comercio exterior. Con ocho puertos en el litoral del Océano Pacífico y nueve en el Atlántico y la posibilidad de comunicar ambos océanos por el Istmo de Tehuantepec, México ofrece al mundo un extenso territorio de recepción para el comercio internacional. La jurisdicción de las aduanas marítimas abarca las playas y la Zona Federal Marítima Terrestre, las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva situada frente al litoral, incluyendo las islas.⁴¹

En los puertos mexicanos los actores tales como las Administraciones Portuarias, las transportadoras terrestres y ferroviarias, los recintos fiscalizados, las líneas navieras y las capitanías de puerto; coordinan las actividades de todos estos actores, mediante la labor de logística. La agilidad y seguridad de los múltiples procesos depende de la cooperación conjunta de todas las partes.

La operación portuaria se inicia desde que se pide el manifiesto de carga con 48 horas de antelación a la llegada del barco; y aun cuando en la actualidad se realiza de manera electrónica, su complejidad requiere de supervisión. Este manifiesto incluye la declaración de lo que el barco transporta en cantidad y medida; el arribo al puerto; la descarga y almacenaje; el transporte; los pagos requeridos y finalmente la revisión por parte de la autoridad aduanera.

⁴⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Aduanera*. Consultado en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12.pdf> el día 06 de marzo del 2011 a las 10: 19 am.

⁴¹ Pedro Trejo Vargas, “*Las diferentes aduanas en México*”. Revista líder en soluciones Integrales, Junio, 2005. Consultado en URL:http://www.inboundlogistics.com.mx/s_customs/cus_jun.html. el día 05 de marzo del 2011.

En México, las aduanas marítimas hacen atribución a numerosas labores logísticas y de comercio internacional tal es el caso específico de:

- El puerto de Veracruz, el cual ocupa actualmente la segunda aduana más importante del país en el Océano Atlántico, en 2004 movilizó 32% de los contenedores, con 594 mil 186.
- En el Océano Pacífico, Manzanillo es la primera aduana más importante, ya que por ella ingresa la mayor parte de las mercaderías asiáticas modulando al año 193 mil pedimentos.

El crecimiento de la aduana de Tampico motivó la creación de la aduana de Altamira ubicada dentro del Complejo Industrial Portuario, el desarrollo industrial más grande del país, que lo ubica como centro estratégico de manufacturas y distribución en los principales mercados del mundo a costos muy competitivos. Tampico, Altamira, Puerto Progreso, Tuxpan, Dos Bocas, Coatzacoalcos y Ciudad del Carmen, se han caracterizado por su alto movimiento de petroquímicos.

Por otro lado, Cancún, La Paz, Los Cabos, Mazatlán y Acapulco, se han especializado en el manejo turístico recibiendo un promedio alto de cruceros al año. La aduana de Lázaro Cárdenas ocupa el primer lugar en carga comercial y se prevé que forme parte de los polos importantes de desarrollo a corto plazo. Guaymas, por su parte, es la plataforma agropecuaria e industrial del noroeste de México. Por último, la aduana de Ensenada cuenta con una ubicación turística estratégica que le permitió en 2004 tener un movimiento de 465 mil 671 pasajeros, por lo que en un año se pretende otorgar un promedio de 10 mil 500 servicios.⁴²

A ello se le atribuye mejorar la Ley Aduanera que permite que la corrupción invada los puertos y su comercio, viéndose afectado y no enriquecido.

Tal es el caso del sistema jurídico aduanero mexicano compuesto por la Ley Aduanera, Ley de Comercio Exterior, Impuesto General de Importación y Exportación, Ley del Impuesto al Valor Agregado, entre otros, tendrá que diseñar una importante administración en el país y en el extranjero para fines favorables del comercio exterior, mientras que las disposiciones que

⁴² *Ibíd.*

norman y operan han tenido constantes cambios, gracias a las diversas y continuas modificaciones a la Ley Aduanera y demás leyes supletorias y reglamentarias.

Las Aduanas cuentan con una organización administrativa para lograr la estabilidad económica y social del país:

- La Administración General de Aduanas establece la política y los programas necesarios para normar y aplicar la legislación que regula el despacho aduanero, así como los sistemas, métodos y procedimientos a que deben sujetarse las aduanas para dar cumplimiento a las normas nacionales de carácter fiscal o aduanero y a los acuerdos y convenios internacionales que sobre estas materias se celebren por nuestro país a nivel bilateral o multilateral, ordenar y realizar la inspección y vigilancia permanente en el manejo, transporte o tenencia de las mercancías en los recintos fiscales y fiscalizados, así como en cualquier otra parte del territorio nacional.
- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en materia de sistema financiero se encarga de planear y delinear la estructura y funcionamiento, orientada a obtener recursos monetarios de diversas fuentes para financiar el desarrollo del país.
- En materia aduanal la Secretaría de Hacienda y Crédito Público determina su establecimiento, regula la entrada y salida de mercancías del país, establece un control monetario para determinar el impuesto que se tiene que pagar, asimismo, coordina los servicios portuarios para que el comercio internacional hagan el pago de impuestos respecto a mercancías que entren o salgan del país.
- En cuanto a los ingresos la SHCP se encarga de proponer una Política Fiscal Aduanera, mediante los proyectos arancelarios y medidas de regulación, que autoriza el otorgamiento de estímulos federales y subsidios para en el desarrollo de la economía nacional.
- El Servicio de Administración Tributaria (SAT) es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con el carácter de autoridad fiscal que tiene a su cargo, entre sus principales funciones, la de dirigir los servicios aduanales y de inspección de México.
- Funciona como una autoridad fiscal con atribuciones y facultades vinculadas con la determinación y recaudación de las contribuciones federales que hasta entonces había ejercido la Subsecretaría de Ingresos. Desde entonces, el SAT tiene por objeto recaudar los impuestos federales y otros conceptos destinados a cubrir los gastos previstos en el presupuesto de egresos de la Federación, para lo cual goza de autonomía técnica para dictar sus resoluciones.⁴³
- La Administración General de Aduanas es la autoridad competente para aplicar la legislación que regula el despacho aduanero, así como los sistemas, métodos y procedimientos a que deben sujetarse las aduanas; intervenir en el estudio y

⁴³ Servicio de Administración Tributaria. *Comercio Exterior en México*. Consultada en URL:http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/quienes_somos/127_6803.html el día 4 de marzo del 2011.

formulación de los proyectos de aranceles, cuotas compensatorias y demás medidas de regulación y restricción del comercio exterior; dar cumplimiento a los acuerdos y convenios que se celebren en materia aduanera; ordenar y practicar la verificación de mercancías de comercio exterior en transporte; la verificación en tránsito de vehículos de procedencia extranjera; determinar los impuestos al comercio exterior y otras contribuciones de conformidad con lo establecido en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA) y otros ordenamientos, así como el valor en aduana de las mercancías con base en la Ley Aduanera; establecer la naturaleza, estado, origen y demás características de las mercancías, determinando su clasificación arancelaria.⁴⁴

Al contar con una organización especializada conformada con secretarías y administrativos, se puede responder con compromiso, capacidad y oportunidad a las actuales circunstancias económicas aduanales del país; las cuales permiten disponer de los recursos necesarios para ejecutar los programas propuestos por el gobierno federal para impulsar el desarrollo nacional.

2.2.2 Sector Privado

El sector privado tiene un papel especial que desempeñar para mantener la integridad nacional de un país en los puertos marítimos mexicanos y en los mercados donde deciden operar.

El sector privado busca ciertos intereses con fines lucrativos mediante iniciativas e inversiones, exige al gobierno generar condiciones en un ambiente de negocios amigable, propiciando la inversión, la generación de empleos, el incremento de la productividad total de los factores y por ende la competitividad portuaria. Tiene como uno de sus propósitos, convertir a México en una plataforma logística altamente competitiva y aprovechar las ventajas geográficas y comerciales mediante el crecimiento económico y la generación de empleos.

⁴⁴Ibíd.

La participación del sector privado portuario quedó establecida el 19 de julio de 1993 en la Ley de Puertos, de manera complementaria, en enero de 1994 se autorizó la navegación de altura, de buques internacionales y la participación foránea en el tráfico de cabotaje de cruceros turísticos.

Si bien es cierto los puertos son el dominio público de la nación, sin embargo, han logrado contar con la participación del sector privado mediante concesiones, teniendo en cuenta que el propio Gobierno se convierte en una empresa particular, donde las Administraciones Portuarias Integrales son del gobierno convertido en personas de derecho privado. Con la inversión privada, algunos puertos son más productivos y eficientes al duplicar la capacidad en zonas portuarias al contar con nuevas terminales.

El sector privado ha logrado desempeñar una función primordial en los puertos que actualmente operan en el país, ya que participan en proyectos y proporciona muchos de los servicios que se controlan las zonas portuarias. Por ende, algunos de los puertos que pertenecen al Estado y son operados por este, otros son controlados y operados por privados, e incluso hay un tercer grupo de puertos que pertenece al Estado pero es operado de forma privada mediante una concesión.

Ante todo ello y con la finalidad de que se pueda obtener un mayor aprovechamiento en los puertos mexicanos se establece una división en búsqueda de una mejor autonomía, que permite un desarrollo sostenido en cada puerto, buscando una mayor eficiencia y menor burocracia, promoviendo la participación de la iniciativa privada, la atracción de la inversión extranjera de acuerdo a la ubicación estratégica y el mejoramiento en la prestación de servicios. Mediante el sector privado, los operadores portuarios, los prestadores de servicios a nivel de puertos, las navieras, el personal aduanal, los reguladores y el personal se ocupan y completan la cadena de suministro portuario.

Del 2007 al 2010 se invirtieron cerca de US\$2.300 millones en la ampliación y en la modernización de los puertos de México, de los cuales US\$1.100 millones fueron invertidos por el sector privado. Adicionalmente, se hicieron inversiones públicas y privadas en el año 2010, por casi US\$1.131 millones para la construcción de terminales portuarias y para el mejoramiento de las vías y los puentes de acceso a los puertos y terminales. Entre los proyectos de ampliación

a los que se dedicaron esos recursos se encuentran la construcción de la nueva terminal Zona Norte en el puerto de Manzanillo, que es actualmente uno de los puertos con mayor movimiento en México y que presenta un avance de 45%, junto con las obras en el área de logística del puerto de Veracruz, representan un avance del 90%. Inversiones conjuntas de los sectores privado y público fueron dirigidas a la construcción de terminales nuevas y especializadas en los puertos de Altamira, Tampico, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Guaymas.⁴⁵

Con ello, el Gobierno Mexicano presenta signos de aceleración en la actividad portuaria y, llevando consigo mismo a recurrir a la combinación de las asociaciones públicas y privadas, al ser consideradas como empresas de riesgo para el gobierno ya que puede adjudicarse en concesión e invertir en recursos para hacer que estos negocios funcionen. En este sentido, con la publicación de la Ley de Puertos y al año siguiente se dio a conocer su respectivo reglamento, se establecieron las disposiciones de un nuevo modelo portuario para el país, a través de tres elementos básicos: descentralización, privatización y competencia.

Tal es el caso que para 1994 se estableció la privatización portuaria que conllevó a una gradual transferencia de la gestión de determinados servicios, propiedades y bienes del puerto al sector privado.

En los puertos de México, la privatización debía ser entendida como una desregulación y desincorporación de actividades portuarias que eran realizadas bajo un esquema estatista y gubernamental que dependía de las autoridades del gobierno y que en la actualidad, con la creación de las APIS se convirtieron en funciones autónomas realizadas en cada una de las empresas creadas, tanto en el Pacífico como en el Golfo.

Con ello se buscaría superar la comercialización a corto plazo que se manifestara directamente en la elevación de la carga comercial no petrolera. Por otro lado, los impactos

45 CPA – Business News Américas, “*Más de US\$3.400 millones para puertos mexicanos*”. Consultado en URL:<http://www.cpampa.com/web/cpa/2010/10/mas-de-us3-400-millones-para-puertos-mexicanos/> el 14 de Enero del 2011.

regionales que se pretendían generar no se han conseguido por problemas normativos, técnicos y de recursos, que impiden que la empresa tenga directamente una derrama económica en el país.

Por ende los cambios positivos y negativos de la privatización de los puertos en México demuestran que el proceso aún tiene defectos y que es necesario acelerar programas, proyectos y actividades para profundizar el proceso no sólo bajo el criterio económico y financiero, sino bajo el marco macroeconómico y regional que impacte positivamente en las zonas que presentan rezagos sociopolíticos, marginación, pobreza y escasez de ingresos y empleos.

Para facilitar este intercambio de mercancías, una de las políticas recomendadas es que los puertos como nodos o eslabones del comercio internacional sean privatizados de manera que la administración, operación y gestión de los mismos demuestre actividades de mercados y de rentabilidad donde el servicio sea oportuno, eficiente y a tiempo para que las empresas que transportan sus mercancías o insumos puedan cumplir su proceso productivo justo a tiempo y los costos no aumenten.

Esta medida fue el primer paso que marcaría en el futuro los altos niveles y movimientos comerciales que registran los puertos, demostrando una aceleración importante con el TLCAN, firmado en 1993 y entro en vigor el primero de enero de 1994, con Estados Unidos y Canadá. Bajo esta consideración a los puertos se presenta una inquietud no sólo por los movimientos comerciales que tienen los puertos de México, sino por una preocupación que está aún presente al saber del impacto de un mayor crecimiento de las empresas portuarias, conocidas como Administraciones Portuarias Integrales, las cuales puede repercutir en mayor o en menor medida en el ingreso y el bienestar de los puertos.

Pese al gran avance que en materia portuaria México ha tenido a partir de la privatización de los puertos, el crecimiento de la demanda ha rebasado la expectativa, haciendo insuficientes los servicios actuales. Mientras operadores portuarios independientes invierten grandes cantidades en infraestructura y tecnología para hacer competitivos los puertos, el gobierno federal ha buscado firmar acuerdos, alianzas y convenios con gobiernos extranjeros para promover el sistema portuario mexicano, mientras busca aprovechar la oportunidad de la crisis

de los puertos californianos, proyectando desarrollos como el de Punta Colonet, en la Península de Baja California.

Es conveniente mencionar que debido al incremento de la demanda de los servicios portuarios la expectativa que tienen los puertos marítimos es alentadora, ya que de acuerdo con la situación actual de los puertos, se requerirán obras relacionadas con la prolongación y construcción de zonas portuarias donde la participación de las empresas privadas fortalecerá el sector portuario mexicano

En los últimos años, la participación del sector privado ha luchado por conseguir resultados favorables para mejorar la ampliación de terminales y servicios portuarios mexicanos, ya que ha aportado la mitad del total de las inversiones en ampliación y modernización de los puertos de México. Logrando identificar ciertas tendencias nacionales e internacionales; desarrollando planes a corto, mediano y largo plazo para atraer inversiones, mejorando los servicios portuarios y las políticas nacionales con altos estándares de calidad. Con ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha contemplado dentro del Plan Nacional de Infraestructura para los puertos, un cambio estructural que requiere no sólo de mayores inversiones públicas y privadas, sino de generar confianza a los inversionistas a través de mejorar el marco regulatorio y la simplificación administrativa.

2.2.3 Administraciones Portuarias Integrales (API's).

En el centro de la pirámide de la organización portuaria se encuentran las Administraciones Portuarias Integrales, encargadas de la administración, mantenimiento, expansión, planeación estratégica del puerto, promoción de la inversión privada, prestación de servicios y del fomento de la competencia dentro de los puertos. Es decir, la Administración Portuaria Integral es la concesionaria del puerto, mientras que los particulares y sus instalaciones son sus cesionarios.

La Ley de puertos crea la figura de la Administración Portuaria Integral, con la finalidad de descentralizar la administración de los puertos, procurando una autonomía de gestión financiera para que uno o varios puertos se les otorgue concesión, ejecutando las funciones de administración que incluyen la construcción, administración, operación y prestación de servicios que hasta entonces habían estado a cargo del Gobierno Federal. Esto implicó que la API tuviera autonomía operativa y financiamiento para operar comercialmente.

La participación de capital en las API's se divide en dos partes el capital externo y el capital mexicano:

El capital externo que puede ser de dos formas, la primera hasta un 49 % como accionista en las API's para la administración, desarrollo y promoción del puerto. La segunda en un 100% para la realización de las siguientes actividades:

- Desarrollo del puerto, mediante contrato con la API en mantenimiento, dragado y construcción de infraestructura básica
- Constitución de empresas para prestar servicios portuarios como: maniobras, abastecimiento, recolección de basura, etc.
- Concesiones para la administración de terminales, para gráneles, contenedores, líquidos, usos múltiple, marinas turísticas o terminales de cruceros.

- Inversiones en zonas de desarrollo portuario, para industrias, almacenes, industrias pesqueras o astilleros.⁴⁶

A su vez, la inversión de capital mexicano puede ser con el 100% tanto en terminales, instalaciones y servicios, como en las API's.

Las administraciones portuarias que actualmente funcionan son: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Quintana Roo, Campeche, Tabasco y Dos Bocas, ésta última creada en noviembre de 1999.⁴⁷

El establecimiento de la API's quedó limitado a dos fases, durante la primera, las autoridades debían suscribir el capital de la administración portuaria, al tiempo que cada API adquiriría autonomía para determinar las políticas y acciones pertinentes para la autosuficiencia financiera de los puertos. En la segunda etapa, una vez que estos se consoliden como empresas rentables, las acciones representativas del capital social se licitaran entre los particulares.⁴⁸

Por ende, el grado de utilidad de un puerto principal que favorece la economía del país depende considerablemente del número y frecuencia de las vías navegables con los principales puertos del mundo. Por lo que es obligación de la administración portuaria atraer los servicios de las líneas navieras, actualmente existen 82 líneas navieras representadas por aproximadamente 38 agencias consignatarias, se cuenta con servicios a los 5 continentes, 109 países y 344 destinos, las cuales ofrecen condiciones favorables, para cada una de las conexiones con otros puertos extranjeros, los cuales contribuyen en forma importante al desarrollo de las relaciones comerciales para abrir mercados adicionales al comercio exterior.

⁴⁶ Julio Pindter Vega, *Planeación, Administración y Operación Portuaria*, UNAM, México, 2001, p 104- 105.

⁴⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Consultado en URL:http://www3.diputados.gob.mx/français/001_diputados/003_comisiones/001_ordinarias/marina el 3 de enero de 2011.

⁴⁸ Federic. R. Harris. Estudios Económicos y Proyecciones. *El paquete económico 2000*. Comisión Nacional de Desarrollo Portuario, Coordinadora de Puertos. Vol. II. México 2001, p 77.

Ya que al utilizar el modo de transporte marítimo para cubrir los destinos más lejanos con embarcaciones especializadas y con altos estándares internacionales de seguridad para la vida humana en el mar, las cargas y las propias embarcaciones de México; por lo que tanto los exportadores como importadores tratan de beneficiarse a través de la utilización de las 82 líneas navieras que arriban a puertos mexicanos, procedentes y con destino a África, América, Asia, Europa y Oceanía; con representación en México. Ofreciendo servicios regulares en rutas fijas preestablecidas disponibles para pequeños embarques y servicios irregulares los cuales no tienen itinerarios fijos y comercian en todas las regiones buscando cargas en grandes volúmenes, debido a que no están regulados por ningún organismo, nacional o internacional, sino con base a la oferta y la demanda del servicio y disponibilidad en el área requerida, por lo cual están sujetos a diversas fluctuaciones. Es por ello que los concesionarios de las API's deben formular un programa maestro de desarrollo portuario, sujeto a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que se establezcan los compromisos sobre los usos de las distintas líneas navieras, zonas portuarias, modos de operación, planes de inversión y otras medidas eficientes para la explotación del puerto. Esto permite a la API's planear un horizonte largo, sin sujetarse a autorizaciones constantes de la autoridad.

A la par, la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha buscado consolidar el modelo de las API's; mediante los cambios en la estructura institucional orientándose a encauzar la actividad portuaria por dos vías.

- La aplicación de reglas operativas y programas maestros de los puertos, a cargo de las autoridades del ramo y las capitanías de puertos.
- La operación, administración y cesión de derechos a terceros en el marco de la API.

49

Con ello, las estrategias para la administración portuaria se basarían en la redefinición del papel del Estado en la actividad portuaria, es decir, en la ejecución de la actividad y

⁴⁹ Federic. R. Harris, *Estudios Económicos y Proyecciones, El paquete económico 2000*, Comisión Nacional de Desarrollo Portuario, Coordinadora de Puertos, Vol. II; México 2001, p. 77.

fortalecimiento de las funciones normativas y de supervisión; buscando en la descentralización una administración propia, autónoma y autosuficiente en cada puerto.

A raíz de la privatización de las operaciones portuarias mediante la innovadora figura de las API's, el sistema portuario nacional ha obtenido un incremento en la capacidad portuaria, así como en el equipo y en el servicio de remolcadores, brindando una considerable disminución en los costos portuarios, tarifas competitivas internacionalmente, mejores servicios de transporte marítimo, mejores enlaces entre modos de transporte, crecimiento en el movimiento portuario de carga, crecimiento en el movimiento de pasajeros por vía marítima, incremento del empleo directo y modernización de la infraestructura.

CAPITULO 3

MARCO NORMATIVO PORTUARIO

3. Marco Normativo Portuario

El marco jurídico marítimo portuario proporciona una amplia legislación que compromete al sector gubernamental y al inversionista privado, al establecer lineamientos claros y sencillos para facilitar las relaciones entre las autoridades marítimas y los particulares.

La ley protege a los usuarios de los puertos promoviendo un clima de competencia y de libre acceso de operadores y prestadores de servicios. Al tener un orden legal que regula la actividad portuaria y establece los ordenamientos que norman la prestación de los servicios portuarios mediante la operación de las terminales marítimas, así como las disposiciones que determinan la creación y operación de algunas de las entidades que intervienen en dichos servicios.

Es indudable que el comercio exterior y el funcionamiento portuario de un país, pueden constituir para el Estado una estrategia importante de desarrollo económico, político y social, dentro de las actividades mercantiles en general, ya que requiere de una estructura legal que la norme y regule para obtener un funcionamiento eficaz y brindar mayores beneficios en la entrada y salida de mercancías. El gobierno de cada nación, está regulado de acuerdo a la importancia que el comercio portuario presenta en las actividades económicas del Estado, teniendo injerencia en las áreas mercantiles, mediante la expedición de leyes que determinen el rumbo de esa actividad, y que consecuentemente, permite al poder público, tener una importante participación en la planeación, orientación y regulación de esta materia.

3.1. Las Leyes Marítimas - Portuarias

Las Leyes Marítimas Portuarias promueven la regulación en cuanto a las actividades relacionadas con promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos comerciales, así como, también vigilar los asuntos relativos al mar, y el ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales. Incluyendo la regulación de los espacios marítimos y acuáticos continentales respecto al transporte marítimo, mediante ciertas regulaciones para la construcción, administración, operación y mantenimiento de los puertos nacionales en general; al ser controlada por la entidad que ejerce la competencia de autoridad marítima portuaria en el país.

La normatividad marítima está regulada a través de reglamentos que determinan el beneficio y la protección de las zonas portuarias. En este marco conceptual se incorpora el análisis y las opiniones de la iniciativa privada, las autoridades portuarias y otras dependencias que conforman en su conjunto a la comunidad portuaria, para con ello surgir acuerdos y un consenso necesario para establecer las políticas públicas que satisfagan las necesidades de los distintos actores del sector.

La legislación aplicada para el funcionamiento de los puertos se obtuvo de los criterios adoptados y las políticas públicas que se definen en forma explícita para la aplicación de las mejores prácticas para establecer el valor del espacio portuario, deben estar alineados con los objetivos que las leyes establezcan para el funcionamiento de Sistema Portuario Nacional.

Sin embargo, en los últimos años las empresas navieras del sector marítimo y portuario coinciden en que el único camino para convertir al sector portuario en un motor de la economía nacional es modernizar a las leyes que rigen sus actividades. Para conseguirlo las Cámaras y Asociaciones del ramo crearon el Consejo Marítimo Portuario de México (Comport), el objetivo de esta organización es representar, promover y defender los intereses de la industria portuaria a través de del diseño de nuevas reformas políticas públicas que impulsen la competitividad del sector.

La nueva legislación permitirá una apertura a la competencia para que existan mejores servicios además de una reducción de costos en los puertos, ya que al ser más competitivos podrían brindar un progreso en materia marítima y portuaria.

3.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es el marco legislativo más importante de toda la estructura jurídica nacional, al establecer los derechos y obligaciones de los ciudadanos y gobernantes. Y lo es desde luego, del derecho mercantil y de los actos de comercio, en este documento se encuentran plasmadas una serie de normas que establecen la forma y términos de cómo el Estado participa en la regulación del bienestar social, político y económico.

Para lograr su objetivo la Constitución, cuenta con 136 artículos y 19 artículos transitorios, estableciendo una serie de normatividades acorde con las respectivas necesidades de la sociedad y leyes que internacionalmente comprometen el derecho nacional a favor de la soberanía mexicana.

Para efectos de entendimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos, es necesario mencionar algunos de sus artículos que competen al estudio del sistema portuario:

Por lo que se refiere a la propiedad de tierras y aguas, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece:

Art. 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.

... Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas...

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar...⁵⁰

Con ello la Constitución Política beneficia al Estado mexicano al ejercer su potestad de mantener en su esfera de competencia legal la administración y control de uso y aprovechamiento de sus playas, zonas federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar en beneficio de las zonas portuarias y de acuerdo con las orientaciones y criterios que el desarrollo nacional incorpore para el beneficio de las mismas.

Art. 42. - De las partes integrantes de la federación y del territorio nacional.

El territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la federación
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes.
- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- 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.⁵¹

Art. 48. Las islas, 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, dependerá directamente del gobierno de la federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.⁵²

Al contar México con una organización territorial que consta de una diversidad territorial y marítima, le ha permitido brindar y compartir sus atractivos turísticos y comerciales. A diferencia de otros países, en México existe una sola regulación para todas las sociedades

⁵⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf>_el 8 de abril del 2011.

⁵¹ *Ibídem*.

⁵² *Ibídem*

mercantiles y por ende, ni el comerciante mexicano ni el extranjero, deben de establecer diferencias en las legislaciones que pudieran existir en los Estados de la República Mexicana.

Entre las facultades de los poderes ejecutivos que competen al estudio portuario y comercial cabe hacer mención: los siguientes artículos:

Se destina una fracción en el artículo 73 que da al Congreso poder para legislar en tiempos de guerra y de paz, correspondiente al Derecho Marítimo:

Art 73. Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

...

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

En cuanto al poder que tiene el Senado de la Republica para aprobar los Tratados, cabe hacer mención al artículo:

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;

Respecto a las facultades del Presidente para la celebración de tratados con base en los principios de la política exterior y, así mismo poder establecer puertos y aduanas fronterizas y marítimas, el artículo 89 establece:

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 fronterizas, y designar su ubicación.

En cuanto a las facultades de los estados federales para establecer derechos en cuanto a buques y el comercio exterior se establece:

Artículo 118. Tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión:

I. Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.

Relativo al Comercio Exterior tiene como facultad la Federación disponer de una serie de atribuciones en cuanto al despacho y envío de mercancías, así mismo el Ejecutivo dispondrá de las tarifas y de las relaciones al comercio exterior para el beneficio del país:

Artículo 131. Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia; pero sin que la misma Federación pueda establecer, ni dictar, en el Distrito Federal, los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117.

El Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquiera otro propósito, en beneficio del país. El propio Ejecutivo al enviar al Congreso el Presupuesto Fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.

Con estas normas aplicables de carácter mercantil el sistema de normas jurídicas de determinar su aplicación mediante la calificación de economías que otorgan a ciertos actores que regulan los actos de comercio, la organización de las empresas, la actividad del comerciante, individual y colectivo de los negocios que recaigan sobre los bienes mercantiles, los cuales se plasman en la política económica de México.

Asimismo, las principales legislaciones de carácter mercantil buscan ser directa o indirectamente reglamentarios, entre las principales se encuentran:

- 1.- Código de Comercio;
- 2.- Ley de Comercio Exterior;
- 3.- Ley de Instituciones de Crédito;
- 4.- Ley de Inversión Extranjera;
- 5.- Ley de las Cámaras de Comercio y de la Industria;
- 6.- Ley de Navegación y Comercio Marítimo;
- 7.- Ley de Puertos;
- 8.- Ley de Concursos Mercantiles;
- 9.- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- 10.- Ley General de Sociedades Mercantiles;
- 11.- Ley de Sociedades de Inversión;
- 12.- Ley del Banco de México;
- 13.- Ley del Mercado de Valores;
- 14.- Ley Federal de Competencia Económica;
- 15.- Ley Federal de Correduría Pública;
- 16.- Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito;
- 17.- Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos;
- 18.- Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Para poder entender la regulación bajo la cual están regidas las Sociedades Mercantiles y la Inversión Extranjera en México, es necesario comprender el marco Constitucional de la parte administrativa y económica del país en relación a nivel nacional e internacional.

Con respecto a ello, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos destina un artículo que va a permitir la celebración de tratados para el beneficio de ambos países. México cuenta con diez tratados de libre comercio y es un instrumento jurídico internacional por medio del cual dos o más países negocian la eliminación o reducción de los obstáculos y barreras al comercio recíproco de bienes y servicios, y al flujo de inversiones; conservando, cada uno de ellos, una independencia en su política comercial frente a terceros países.

Art. 133. Esta Constitución, Las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados por el Presidente de la Republica, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la unión. Los jueces de cada Estado se arreglaran a dicha constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las constituciones o leyes de los Estados.⁵³

⁵³ *Ibíd.*

Incorpora al orden jurídico interno, en cuanto a la relación del derecho internacional y el derecho interno, permitiendo aplicar las disposiciones jurídicas sobre los tratados internacionales, llevando a cabo la adecuación pertinente de las mismas para que el comercio portuario cuente con instrumentos jurídicos útiles y se fortalezca la certeza legal mexicana.

Al tener México una normatividad que permita contribuir y regular al sistema portuario y que se representa por encima de los precedentes que aplican las leyes que emanan de la constitución, permitirá efectuar un estudio de las legislaciones fundamentales que le otorgan atribuciones para beneficio del país.

3.1.2 Ley de Puertos

La Ley de Puertos, abrió camino a la participación privada en el manejo de los puertos, con el doble propósito de eliminar los obstáculos institucionales para la modernización portuaria al instaurar un régimen basado en el libre mercado.

La Ley prevé que la operación de terminales e instalaciones portuarias y la prestación de servicios se lleven a cabo, por sociedades mercantiles privadas; mientras tanto el Gobierno Federal participara sólo en el caso en que no haya interés de los particulares o de los gobiernos estatales.⁵⁴

Teniendo como principales objetivos el establecer los principios rectores que conforman el régimen de los puertos de la nación y su infraestructura, garantizando la debida coordinación entre las instituciones portuarias, con la finalidad de conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente, así como establecer las disposiciones conforme a las cuales se deberá elaborar un Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en concordancia con los lineamientos de los planes de la Nación que le sean aplicables.

⁵⁴ Rodríguez Ortega, Evelyne Eugenia, *Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México*. ITAM, México, 1999, p. 240.

La Ley de Puertos desarrolla una serie de artículos que caracterizan y establecen las principales regulaciones para un funcionamiento eficaz, para tal efecto es necesario mencionar:

ARTICULO 1o.- La presente 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.

Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia...

ARTICULO 5o.- 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.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.⁵⁵

La ley habilita a los puertos como el conjunto de un sistema portuario que adquiere y administra jurídicamente por ser uno de los principales motores de crecimiento comercial, económico y prestador de servicios, los cuales exigen una amplia autonomía de gestión, y procedimientos administrativos de la actividad portuaria.

ARTICULO 38.- Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y 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.⁵⁶

⁵⁵ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Puertos*, Consultado en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65.pdf>, el 10 de abril del 2011.

⁵⁶ *Ibíd.*

Con la creación de las denominadas Administraciones Portuarias Integrales, mismas que se encargan de administrar los puertos nacionales y operar a las sociedades mercantiles al ejercer personalidad jurídica por medio de la posesión de la titularidad mediante una concesión en su favor pueden usar, aprovechar y explotar los bienes, y la prestación de servicios respectivos. Asimismo, podrán determinar las bases tarifarias de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos.

Las API's han afectado la participación de la administración de los recintos portuarios de tal suerte que, en la práctica, presentan deficiencias al carecer de autonomía por contar con la participación del sector privado. Ante ello, la Ley de Puertos ha logrado contribuir a que la administración portuaria pueda generar una mayor actividad portuaria al contar con incentivos que permitan lograr una mayor eficiencia, competencia y prestación de servicios entre los puertos.

ARTÍCULO 44.- La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria

Los servicios portuarios se clasifican en:

- 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.⁵⁷

Con ello, la normatividad aplica a las operaciones portuarias que se desarrolla en un marco de libre y de leal competencia entre los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y competitividad

Asimismo, la protección y el buen funcionamiento de los puertos mexicanos recaen a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual funge como regulador delimitando aquellos bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos

⁵⁷ Ibídem.

portuarios, terminales y marinas. Además establece la figura de un capitán de puerto, encargado de ejercer la autoridad marítima a la que le corresponderá autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, la permanencia de embarcaciones y los servicios de practica y remolque en los puertos se realicen con seguridad; supervisando que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayuda a la navegación, coordinando las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios, actuando como auxiliar del Ministerio Público. Teniendo a su disposición a la Armada de México y corporaciones federales, estatales y municipales de policía.

Los reglamentos que emanan de la ley, establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren los puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y las reglas de operación del puerto.

Para ello, se tiene en cuenta nuevas inversiones privadas en el desarrollo y evolución de los puertos mexicanos las cuales dependerán de que se emita una nueva Ley de Puertos que otorgue seguridad jurídica a los inversionistas que pretendan cubrir la intención de ampliar concesiones en el marco jurídico portuario, principalmente en compañías como la China Hutchison Ports Holdings, la cual funciona como la base de operaciones más grande de contenedores del mundo al tener el control del negocio portuario en el Pacífico y el Golfo., excepto Altamira y Tampico.

La posibilidad de realizar reformas a la Ley de Puertos en México ha generado diversas controversias en materia de terminales marítimos y portuarios, ya que en muchas ocasiones se ha argumentado que se pretende privatizar a todos los puertos a través de la figura jurídica denominada Administración Portuaria Integral, efectuando cambios en varios de sus artículos, principalmente, los que podrían abrir las puertas a mayores inversionistas con el fin de incrementar la eficiencia de los puertos de las operaciones comerciales, por lo que los esquemas de privatización deberían de privilegiar la eficiencia del sistema portuario y no de buscar la maximización de ingresos para el Gobierno Federal.

3.1.3 Ley Federal del Mar

A lo largo de la historia jurídica de México, el marco regulatorio de la protección de los recursos naturales ha quedado establecido en múltiples y distintos ordenamientos, mediante la consolidación de una adecuada regulación del aprovechamiento de los recursos naturales y de protección del ambiente, en forma óptima, racional y sustentable de los elementos que conforman el patrimonio natural de la nación, en beneficio de sus habitantes y del país. Para lograr la conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y procurar un equilibrio ecológico adecuado para el desarrollo marítimo, se establece la Ley Federal del Mar el día 8 de enero de 1986.

Al ser el Mar y los océanos principales conectores de la comunicación y del comercio entre los países que intercambian sus recursos económicos y delimitan sus diversos espacios marítimos, han logrado el desarrollo y la movilidad del transporte marítimo para fines de comercio y turismo.

La ley Federal del Mar está compuesta por cinco capítulos integrados por sesenta y cinco artículos y cuatro artículos transitorios. Entre los principales artículos que establece la Ley Federal del Mar basta con mencionar:

ARTICULO 2o.- La presente Ley es de jurisdicción federal, rige 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, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática...

ARTICULO 3o.- Las zonas marinas mexicanas son:

- a) El Mar Territorial
- b) Las Aguas Marinas Interiores
- c) La Zona Contigua
- d) La Zona Económica Exclusiva
- e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares y

f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.⁵⁸

Los continentes se asientan en una especie de meseta sumergida que se extiende más allá de las aguas territoriales, hasta la alta mar, bajando hasta una línea a partir de la cual se descende a las zonas de mayor profundidad, donde los límites nacionales convergen. Protegidos por un conjunto de reglas jurídicas relativas a la determinación y al estatuto de los espacios marítimos y al régimen de las actividades que tiene como marco el medio marino, concierne también tanto a las extensiones marítimas como a las vías de comunicación ,así como a las reservas marinas y su jurisdicción.

ARTICULO 21.- En el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación dentro de las zonas marinas mexicanas, se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente, la Ley General de Salud, y sus respectivos Reglamentos, la Ley Federal de Aguas y demás leyes y reglamentos aplicables vigentes o que se adopten, incluidos la presente Ley, su reglamento y las normas pertinentes del derecho internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.⁵⁹

Las legislaciones aplicables en dicha ley ejercerán según lo dispuesto respecto a la protección y preservación del medio marino, incluso en la prevención de su contaminación que en la actualidad afectan las zonas marinas; asimismo, se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente, la Ley General de Salud, la Ley Federal de Aguas y demás leyes y reglamentos aplicables vigentes o que se adopten, incluidos las normas pertinentes del derecho internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación al medio marino.

Hoy en día, el incremento y diversificación de los usos del medio marino, impulsados por el crecimiento demográfico y económico impactan los intereses que los Estados tienen en ellos, ya que han hecho más compleja la ordenación jurídica de los mares y océanos en sus espacios marítimos, a tal grado de dominio estatal que sobre ellos se ejerce a través del Estado o de la comunidad internacional

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal del Mar*. Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/124.pdf>- el día 14 de abril del 2011.

3.1.4 Ley de Navegación y Comercio Marítimos

El mar y el comercio a través de la historia han logrado formar parte de principales lazos económicos entre los países, por un lado el mar que es el medio para la navegación y por otro la causa al transportar el comercio. Con la finalidad de lograr el fomento a las actividades de navegación y el transporte marítimo e impulsar el desarrollo comercial portuario, se estableció un nuevo marco jurídico llamado Ley Federal de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el año 2006.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos tiene un total de 328 artículos divididos en diez títulos, es importante mencionar algunos de los artículos que competen al presente tema con base en la navegación y al comercio para el funcionamiento del sistema portuario mexicano.

Artículo 1.- Esta Ley 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.

Quedan exceptuados de las disposiciones de esta Ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a la Secretaría de Marina...

Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. Navegación: La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.

III. Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas...

IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

VI. Marina Mercante: El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la Legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo.

VII. Contaminación Marina: La introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o la utilización legítima de las vías

generales de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los Tratados Internacionales.

VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

X. Operador: La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

XI. Tratados Internacionales: Los Tratados Internacionales en la materia en los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte.

XII. Desguace: El desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas, así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.

XIII. Dragado: Retiro, movimiento y/o excavación de suelos cubiertos o saturados por agua. Acción de ahondar y limpiar para mantener o incrementar las profundidades de puertos, vías navegables o terrenos saturados por agua; sanear terrenos pantanosos, abriendo zanjas que permitan.⁶⁰

El campo de aplicación de esta Ley se extiende a la navegación marítima, portuaria y sus maniobras conexas; a las empresas navieras; a los buques y a todos los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Artículo 5.- Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Además establece que cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada; una de sus atribuciones será el autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales; que como bien se menciona deben estar registrados en la legislación nacional.

La disposición normativa que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos presenta insiste en la protección de los puertos y a su vez en salvaguardar el desarrollo del comercio internacional. Administrando las zonas portuarias al poseer una dotación de infraestructura en

⁶⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal de Navegación y Comercio Marítimos*, Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lce.htm> el día 21 de abril del 2011.

los barcos y zonas marítimas donde se desarrolla la actividad portuaria y su navegación, de manera que se ha sumado a su función el resguardo del mar y las embarcaciones, su tripulación, mercancías y pasajeros, al realizar con eficiencia y seguridad las operaciones necesarias para el embarque y desembarque de viajeros y de los bienes para que lleguen a su destino final, lo que contribuye a mejorar la calidad de servicios prestados tanto en el transporte marítimo comercial y la actividad portuaria que se encuentra en una permanente competencia internacional a través de sus principales rutas comerciales portuarias.

Debido a los altos índices de navegación en las disposiciones aplicables en La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se ha mencionado el requerir modernizar el marco jurídico a fin de fortalecer la seguridad en la navegación, el desarrollo de las actividades marítimas y el crecimiento del sector pesquero; en aras de un desarrollo equilibrado, sostenido y sustentable de los recursos naturales. Tal es el caso de la seguridad de las costas y mares territoriales, atacando y eliminando actividades ilícitas, como el tráfico de drogas y de personas, así como en la lucha contra la piratería, la pesca ilegal y la contaminación de los litorales mexicanos.

3.1.5 Ley Aduanera

De trascendental importancia para el comercio exterior es la Ley Aduanera, ya que en ella está concentrado todo el aspecto legal y operativo de esta actividad, al regular situaciones más amplias y complejas que el propio resguardo de vigilancia en los diferentes tipos de regímenes existentes para la introducción y extracción de mercancías, En los últimos diez años, la función recaudadora de las aduanas ha perdido paulatinamente importancia por los tratados internacionales presentes, los cuales conllevan a una captación menor de los impuestos al comercio exterior, tal es el caso de las restricciones y regulaciones no arancelarias que se aplican en materia comercial.

La Ley Aduanera fue publicada en el año de 1995, su importancia radica en reglamentar los actos y formalidades relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional y su salida del mismo, de acuerdo con sus diferentes tráficos y regímenes aduaneros que establece el ordenamiento deben de realizarse en la aduana, así como las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes de las exportaciones además de los agentes o apoderados.

Ley Aduanera está integrada por una serie de títulos y capítulos que permiten distinguir las principales aportaciones regulatorias, siendo conveniente mencionar algunos de los principales artículos que competen al funcionamiento de las adunas marítimas.

ARTICULO 1o.- Esta Ley, de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y las demás leyes y ordenamientos aplicables, regulan 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 Código Fiscal de la Federación se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley.

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior.

Las disposiciones de las leyes señaladas en el párrafo primero se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto por los tratados internacionales de que México sea parte.⁶¹

ARTICULO 2o. Para los efectos de esta Ley se considera:

- I. Secretaría, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- II. Autoridad o autoridades aduaneras, las que de acuerdo con el Reglamento Interior de la Secretaría y demás disposiciones aplicables, tienen competencia para ejercer las facultades que esta Ley establece.
- III. Mercancías, los productos, artículos, efectos y cualesquier otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.
- IV. Residentes en territorio nacional, además de los señalados en el Código Fiscal de la Federación, las personas físicas o morales residentes en el extranjero, que tengan uno o varios establecimientos permanentes o bases fijas en el país, siempre que reúnan los requisitos que señala la Ley del Impuesto sobre la Renta para ser establecimiento permanente o base fija y las personas físicas que obtengan ingresos por salarios de un residente en territorio nacional.
- V. Impuestos al comercio exterior, los impuestos generales de importación y de exportación conforme a las tarifas de las leyes respectivas.
- VI. Reglamento, el Reglamento de esta Ley.
- VII. Reglas, las de carácter general que emita la Secretaría.
- VIII. Mecanismo de selección automatizado, el mecanismo que determinará si las mercancías se someterán a reconocimiento aduanero o segundo reconocimiento.
- IX. Programa de devolución de aranceles, el régimen de importación definitiva de mercancías para su posterior exportación.
- X. Programas de diferimiento de aranceles, los regímenes de importación temporal para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación; de depósito fiscal; y de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado.
- XI. Mermas, los efectos que se consumen o pierden en el desarrollo de los procesos productivos y cuya integración al producto no pueda comprobarse.
- XII. Desperdicios, los residuos de las mercancías después del proceso al que sean sometidas; los envases y materiales de empaque que se hubieran importado como un todo con las mercancías importadas temporalmente; así como aquellas que se encuentren rotas, desgastadas, obsoletas o inutilizables y las que no puedan ser utilizadas para el fin con el que fueron importadas temporalmente.⁶²

Al controlar y mantener la supervisión la ley aduanera es de suma importancia para el manejo de grandes movimientos mercantiles que entran y salen del país al permitir una regulación que mantiene el control aduanero redituando mejores beneficios para el país

⁶¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Aduanera*. Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lce.htm> el día 25 de abril del 2011.

⁶² *Ibídem*.

mexicano y para el exterior. Los movimientos aduaneros están coordinados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público al determinar el establecimiento, regula la entrada y salida de mercancías del país, las valúa para determinar el impuesto a pagar, asimismo se encarga de brindar una mayor seguridad, almacenamiento y manejo en los programas de diferimiento de aranceles y transformación o reparación en recinto fiscalizado.

Para efectos de la administración aduanera se establecen almacenes, los cuales se llaman Recintos fiscalizados, que de acuerdo al artículo establecen:

ARTICULO 14. 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.⁶³

Con estos almacenes la aduana permite el despacho de mercancías mediante una serie de trámites que permiten la movilidad de mercancías en el país. Sin embargo, en los últimos años el flujo de transporte marítimo en la zona portuaria es obstruido por los trámites y procedimientos aduaneros que se requieren al recibir y enviar la mercancía.

Es importante mencionar bajo este contexto operativo que el resultado presente en los almacenes aduanales no ha sido eficaz debido a:

- El 60% de los contenedores se abren más de una vez, antes de pasar la revisión aduanal
- Las continuas revisiones ocasionan daños a la mercancía (por malas estibas, por ejemplo), y mermas que finalmente serán absorbidas por los usuarios
- Se generan sobre costos para el usuario por cada una de las revisiones y manipulaciones realizadas
- Las principales terminales de contenedores tienen sobre costos por saturación, debido al creciente número de contenedores en abandono no desalojados que invaden sus patios de almacenamiento y áreas de operación

⁶³ *Ibíd.*

En suma, muchos de los problemas de logística de transporte en puertos tienen que ver con la poca coordinación de autoridades entre sí y con actores relacionados con la revisión de las mercancías.

Por lo que puntaje muestra un índice de desempeño logístico reflejado en una serie de acontecimientos de la logística del país basado en la eficiencia del proceso del despacho aduanero, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. Mostrando una serie de regulaciones contemporáneas que permiten contribuir a las relaciones comerciales para el desalojo porcentual y equitativo.

Asimismo, en los últimos años las aduanas han presentado altos índices de participación por parte de la delincuencia organizada utilizando al comercio informal para lavado de dinero a través de la importación y exportación de piratería, armas y droga. Atentando contra la seguridad aduanal que es corrompida para poder facilitar la salida y recepción de drogas o mercancía falsa, utilizando contrabando como uno de los principales focos rojos en las aduanas marítimas. Incluso se han detectado agentes aduanales que cometen actos delictivos y quienes han, contribuido a alterar la documentación de la mercancía que se embarca para ser transportada.

En un entorno en que el país lucha contra el crimen organizado, las aduanas de México se han catalogado al ser más eficientes y vigiladas; donde el gobierno ha atacado y detectado esos factores que provocan inseguridad y corrupción en los almacenes aduaneros sin dejar de permitir un constante flujo comercial, consiguiendo modernizar su infraestructura y diversos análisis de riesgo. Con esos elementos, se ha buscado poder identificar, con mayor precisión y eficacia, cuáles son los posibles cargamentos de mayor riesgo o una acción ilícita.

3.1.6 Ley de Comercio Exterior.

La Ley de Comercio Exterior es reglamentaria del artículo 131 Constitucional, al ser de gran importancia para comprender el funcionamiento normativo que se emplea en el área comercial, al regular y promover el Comercio Exterior, incrementando la competitividad de la economía nacional que propicia el uso eficiente de los recursos productivos del país para un desarrollo sostenible que permite integrar a la economía mundial, tomando como base los acuerdos y convenio internacionales.

Asimismo, otorga permisos previos y asigna cupos de exportación e importación, coordinando las negociaciones comerciales internacionales con las dependencias competentes desleales de comercio internacional, determinando las cuotas compensatorias que resulten de dichas investigaciones. Asesora a los exportadores mexicanos involucrados en investigaciones del extranjero en materia de prácticas desleales de comercio internacional y medidas de salvaguarda, sin olvidar el cumplimiento en los tratados o convenios internacionales en materia comercial de los que México sea parte.

La Ley de Comercio Exterior presenta los siguientes artículos que contemplan la figura normativa del Comercio Exterior en México:

Artículo 1o.- La presente Ley tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Artículo 2o.- Las disposiciones de esta Ley son de orden público y de aplicación en toda la República, sin perjuicio de lo dispuesto por los tratados o convenios internacionales de los que México sea parte. La aplicación e interpretación de estas disposiciones corresponden, para efectos administrativos, al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Economía.

⁶⁴

Las normas estipuladas por esta Ley son de orden público para toda la República Mexicana, la aplicación de estas disposiciones corresponden al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Economía. Trabajando en conjunto con la Comisión de Comercio Exterior

⁶⁴ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Comercio Exterior*. Consultada en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/28.pdf> el día 21 de febrero de 2012.

para obtener mejores beneficios económicos para el país. Además estipula el origen de las mercancías conforme a las reglas establecidas por la Secretaría, sin olvidar que los tratados están por encima de las reglas de la Secretaría.

Artículo 12.- Para efectos de esta Ley, los aranceles son las cuotas de las tarifas de los impuestos generales de exportación e importación, los cuales podrán ser:

- I. Ad-valorem, cuando se expresen en términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía.
- II. Específicos, cuando se expresen en términos monetarios por unidad de medida, y
- III. Mixtos, cuando se trate de la combinación de los dos anteriores.⁶⁵

Las medidas de regulación y restricción de las mercancías permitirán mejorar la documentación y fijar el precio de las mercancías al entrar o salir del país, con ello se ha logrado contribuir a mejorar las medidas arancelarias para el país.

La Secretaría de Economía estará sujeta a la exportación e importación de mercancías, así como a los permisos previos y expedirlos de tal manera que regulara las exportaciones e importaciones que se desarrollen en el país.

Artículo 21.- Corresponde a la Secretaría de Economía sujetar la exportación e importación de mercancías a permisos previos y expedirlos conforme a lo siguiente:

- I. La sujeción a permisos previos deberá someterse a la opinión de la Comisión;
- II. El formato de las solicitudes, así como los requerimientos de información y los procedimientos de trámite se deberán publicar en el Diario Oficial de la Federación;
- III. La expedición se resolverá en un plazo máximo de 15 días;
- IV. En los permisos se indicarán las modalidades, condiciones y vigencia a que se sujeten, así como el valor y la cantidad o volumen de la mercancía a exportar o importar y los demás datos o requisitos que sean necesarios, y
- V. Los demás procedimientos establecidos en el Reglamento.

Artículo 28.- Se consideran prácticas desleales de comercio internacional la importación de mercancías en condiciones de discriminación de precios o de subvenciones en el país exportador, ya sea el de origen o el de procedencia, que causen daño a una rama de producción nacional de mercancías idénticas o similares en los términos del artículo 39 de esta Ley. Las personas físicas o morales que importen mercancías en condiciones de prácticas

⁶⁵ Ibídem

desleales de comercio internacional estarán obligadas al pago de una cuota compensatoria conforme a lo dispuesto en esta Ley.⁶⁶

Asimismo se ratifican las atribuciones que el Ejecutivo Federal deposita en la Secretaría de Economía en materia de comercio exterior, para lo cual se crea una Comisión de Comercio Exterior como órgano dedicado al estudio, evaluación, consulta y recomendaciones sobre la política de comercio exterior.

En materia económica no se permite el dumping es decir una práctica desleal conocida como la alteración por cualquier medio de las reglas de la competencia internacional que afecte el precio, es decir un producto se vende en el extranjero por debajo del precio que en el mercado nacional o de origen. Con ello, el país importador no estará obligado a imponer derechos antidumping donde quiera que este se presente, solamente si se causa un daño a la industria nacional se restringirá temporalmente las importaciones de mercancías idénticas, similares o directamente competidoras a las de producción nacional; estableciendo sanciones y cuotas según sea el caso.

Mientras que en la promoción de las exportaciones se establece como objetivo la consolidación y la mejoría cuantitativa y cualitativa de productos manufacturados, agroindustriales, servicios y tecnología mexicanos en los mercados internacionales. Para ello, se concertarán programas anuales con los organismos representativos de sectores productivos a fin de realizar una eficaz asignación de recursos, con el fin de lograr un comercio competitivo e internacional.

Artículo 32.- Se entiende por operaciones comerciales normales las operaciones comerciales que reflejen condiciones de mercado en el país de origen y que se hayan realizado habitualmente, o dentro de un período representativo, entre compradores y vendedores independientes.

Mediante este ordenamiento jurídico la Ley de Comercio Exterior que contiene las normas, instituciones y principios jurídicos relativos a la política de comercio exterior del país,

⁶⁶ *Ibíd.*

regula las situaciones normales del intercambio de bienes de México al promover la competitividad del país a través de la política comercial brindando confianza y seguridad jurídica a los agentes económicos que realizan actividades vinculadas al mercado externo.

La regulación y la promoción del comercio exterior son estrategias claves para obtener ventajas económicas que pueden sintetizarse en la creación de condiciones para el fomento del crecimiento económico interno y el aumento de la eficiencia en la aplicación de los recursos productivos del país, mediante el estímulo a la exportación en las economías de fases iniciales en su proceso de desarrollo sostenible e integrar la economía internacional.

CAPITULO 4

FUNCIONAMIENTO DE LOS PUERTOS MEXICANOS

4. Funcionamiento de los puertos mexicanos

Ante un mundo cada vez más globalizado en sus economías, los puertos marítimos de cualquier país se convierten en sitios estratégicos para lograr un desarrollo económico competitivo. Mediante los puertos se transporta poco más de un tercio del total de la carga del país y la mayor parte del volumen de las exportaciones incluyendo petróleo y derivados, a su vez operan como plataformas de importantes industrias como son la química, petroquímica, energía eléctrica,

metalúrgica, minería, cemento, pesca, turismo náutico y de cruceros, ensamblaje, actividades logísticas y de almacenamiento entre otras.

Cada año, los puertos marítimos mueven un gigantesco volumen de mercaderías por todo el mundo, ocupando un papel prioritario en el comercio internacional, por su diversificación de sus actividades y sus áreas de oportunidad para nuevas inversiones y generación de empleos en terminales, instalaciones y negocios portuarios, comerciales e industriales.

En los últimos años la protección marítima se ha visto afectada por el terrorismo, las consecuencias de desastres naturales han sido devastadoras, los grupos terroristas han intensificado sus operaciones a través del mundo entero con el fin de ir ganando posiciones. Así mismo, al estar comprometidos aseguran sus instalaciones que no sean vulnerables a actos delictivos y terroristas, tratando de asegurar que sus niveles de protección respondan eficaz y oportunamente a cualquier situación emergente.

Las funciones típicas que desarrolla un puerto además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros es la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte, la manipulación de mercancías, el depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas, la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques, así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades.

Un requerimiento esencial de un puerto eficiente y moderno es la marcación clara y sistemática de los canales y dársenas por donde se efectúan su entrada, salida y navegación interna de las embarcaciones que arriban al puerto.

El nivel de intervención del aparato del Estado en la gestión de los puertos difiere en los puertos que funcionan de forma prácticamente autónoma y no existe un organismo centralizado encargado específicamente de la gestión portuaria o de la coordinación de las actividades de los diferentes puertos; en estos casos el Estado sólo establece regulaciones genéricas en el sector del mismo modo que lo hace en otros campos de la actividad económica. Asimismo disponen de un

aparato administrativo puede ser centralizado o descentralizado que a su vez gestiona y ejecuta completamente la política portuaria.

Logrando integrar todas las funciones de los puertos que se caracterizan por la atención al cliente, la calidad de los servicios prestados y la promoción y desarrollo de servicio de valor añadido como la logística y la intermodalidad; que facilitan los usos de la comunidad portuaria mediante las nuevas tecnologías, constituidos por todos aquellos organismos y empresas que directa o indirectamente prestan servicios a los clientes.

La necesidad de promoción comercial portuaria para activar su presencia en los mercados, ha motivado un cambio de ideas, a favor del desarrollo del puerto y del país. Los motivos que plantea la reestructuración de la gestión de un puerto pueden variar notablemente y dependen de los objetivos concretos, donde la meta final será siempre incrementar la calidad y eficiencia de servicios y reducir los costos.

Las principales estrategias y funciones del sistema portuario se encuentran presentes al mejorar la calidad del servicio prestado en buques, mercancías y pasajeros, a través de un puerto competitivo con áreas multifuncionales, comerciales e industriales tanto para mercancías en tránsito como centros de manipulación, transformación y distribución. Los cuales, van a estar determinadas por el aprovechamiento de las infraestructuras portuarias, así como de una óptima comercialización del puerto como plataforma logística.

4.1 Puertos en México

Los puertos mexicanos suelen situarse actualmente en países en vías de desarrollo o de economía centralizada, disfrutando de una situación de monopolio, atendiendo tráficos de materias primas como gráneles líquidos o sólidos y pequeños volúmenes de mercancía en general. Los puertos mexicanos están ubicados en áreas de moderado desarrollo con cierta

precariedad económica y tecnológica, pero con suficiente capacidad de gestión para desarrollar una aceptable función comercial.

Según datos del INEGI el aumento del transporte de mercancías por vía marítima en México, y la ventajosa posición geográfica al tener aproximadamente 11,500 km de costa, en los litorales del Pacífico y del Atlántico, brindan a los puertos mexicanos la oportunidad de explotar el tráfico marítimo en la zona aprovechando su vecindad con Estados Unidos y con los países centroamericanos y el canal de Panamá, para movilizar los millones de contenedores que tienen como destino la primera potencia económica del mundo y los países asiáticos y sudamericanos.

El sistema portuario mexicano está compuesto por 116 puertos y terminales, distribuidos a lo largo de 11,500 km de litoral, con un total de 202 km de muelles, los cuales 57 de estos puertos y terminales se localizan en el Océano Pacífico y 59 en el Golfo de México y el Caribe, 37 puertos están dedicados a actividades comerciales, 37 son puertos pesqueros, 26 puertos están especializados en tráficos turísticos, 8 se especializan en el manejo de petróleo y derivados.⁶⁷

En la última década México ha contado con una infraestructura portuaria moderada, sin embargo, el ritmo de crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, así como para alcanzar estándares competitivos a nivel internacional

Son dos las clases de puertos que facilitan la entrada y salida de mercancía en el territorio mexicano tal es el caso de los puertos de altura en los que destacan: Ensenada, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Tampico, Veracruz y Progreso; y los puertos de cabotaje tales como San José del Cabo, San Blas, Puerto Escondido, Matamoros, Campeche y Chetumal. Los cuales, han mostrado un desarrollo comercial para el país trayendo ventajas económicas competitivas, además de poseer una infraestructura en desarrollo y brindar servicios abriendo sus puertas al exterior.

⁶⁷ *Primera Convención Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria*, SCT, Coordinación General de Puertos Puertos y Marina Mercante, Consultado en URL: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/.../estrategias.de.competitividad.en.los.puertos.pdf> el día 20 de junio del 2011.

Entre los principales puertos de México por su movimiento de carga e infraestructura cabe desatacar Cayo Arcas, Campeche, Morro Redondo en Baja California, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Veracruz, Tuxpan, Tampico y Altamira (Ver cuadro No 1).

Puertos mexicanos de mayor movimiento de carga.

Puertos	2008 Tons	2009 Tons	Tipo de carga predominante
Cayo Arcas	61,011,040	51,777,328	Petróleo y Derivado
Coatzacoalcos	25,187,967	26,168,001	Petróleo y Derivado
Lázaro Cárdenas	19,795,109	19,950,479	Gráneles y Minerales
Manzanillo	22,284,026	18,621,933	Granel/ Contenerizada
Veracruz	16,852,822	16,154,756	Gráneles/Agrícolas
Salina Cruz	12,504,866	13,427,335	Petróleo y Derivados
Morro Redondo	14,107,152	11,804,724	Granel/Sal
Altamira	13,414,632	11,496,516	Otros Fluidos
Tuxpan	9,508,730	9,608,291	Petróleo y Derivado
Tampico	8,830.598	8,498.049	Petróleo y Derivado

Cuadro No 1. Ugalde Lucía “Los 10 Puertos con mayor movimiento de carga durante 2009”. Todo Marino. México, Año 2, Núm. 7, marzo-abril de 2010 p12. Tomado de José Eusebio Salgado y Salgado, Problemas y Retos del Municipio libre en México de Carga al siglo XXI. El caso de los municipios Portuarios, Revista Multidisciplinaria, FES Acatlán.

Esto demuestra que la zona de Cayo de Arcas Campeche y Coatzacoalcos ha mostrado un significativo movimiento de carga con respecto al petróleo y sus derivados, principalmente parte de sus exportaciones son de crudo, exportándose poco más de un millón de barriles de petróleo al día. Mientras que Lázaro Cárdenas y Manzanillo muestran un registró en carga contenerizada, al incrementarla 37.42% más que en el año 2009, en el periodo de enero a octubre respectivamente, muy por encima de la media nacional que alcanzó un crecimiento del 30.98% en el mismo periodo

Lo anterior consolida a Lázaro Cárdenas como el puerto mas importante de México, con un millón 658 mil 119 TEUS, mientras Manzanillo ocupa el segundo lugar al alcanzar un movimiento de un millón 241 mil 90 TEUS, le sigue Veracruz en tercer lugar con 566 mil 170 TEUS.

La excelente coordinación de la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, con la comunidad portuaria, agentes navieros, agentes aduanales, operadoras, y las dependencias federales, brinda a los exportadores e importadores los servicios de calidad que hoy ubican a Lázaro Cárdenas como el puerto más importante de la República Mexicana.

De acuerdo con datos de las API's, todas las actividades que se realizan en el Sistema Portuario muestran una recuperación durante los últimos años después de la crisis económica, incluso alcanzan cifras altas en las transacciones del comercio exterior a nivel mundial

Por ende, el desarrollo comercial hasta ahora logrado se ha beneficiado gracias a los altos estándares de movimiento de contenedores, al trasladar cualquier tipo de mercancía en condiciones óptimas, desde maquinaria pesada y vehículos, hasta carga general suelta y fluidos; lo que constituye la relevancia en el crecimiento de unidades movilizadas en los recintos portuarios mexicanos.

El desarrollo de cada una de las terminales portuarias, desde infraestructura y mejora de servicios hasta la diversificación de los mismos, ha sido moderado y necesita aumentar, ya que los puertos se han convertido en uno de los sectores económicos más importantes del país. Como resultado y Manzanillo, al ser uno los puertos más importantes en el manejo de contenedores en el litoral del Océano Pacífico; registraron un incremento de 34.1 y 28.8 por ciento, respectivamente. Por el lado del Golfo de México, Veracruz y Altamira son los puertos más representativos al mostrar aumentos del 14 y 29 por ciento, en ese orden durante el 2010.⁶⁸

Gracias a que la política económica portuaria de México ha planteado concesiones portuarias con el fin de apoyar el crecimiento económico y el desarrollo socio económico del país, se ha promovido el desarrollo y crecimiento del conglomerado logístico y del transporte nacional e internacional. Con respecto a ello, México debe definir los objetivos nacionales en materia portuaria considerando las ventajas comparativas y competitivas que ofrece el país y los beneficios esperados de esta industria, ya que si bien es cierto el presupuesto federal de infraestructura portuaria no debe estar sujeto a movimientos que puedan afectar las

⁶⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Incrementa carga movilizada en Puertos Mexicanos, al primer cuatrimestre*. Consultado en URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/desplieganoticias/article/incrementa-carga-movilizada-en-puertos-mexicanos-al-primer-cuatrimestre/> el día 24 de junio del 2011.

negociaciones políticas, por el contrario se debe promover el desarrollo de actividades que añadan valor y permitan un mejor aprovechamiento de la posición geográfica; al tener un plan maestro de desarrollo portuario, con estimaciones y pronósticos confiables donde el gobierno federal y el de los Estados cuenten con la figura de regulador en materia portuaria..

La infraestructura portuaria ha sido el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y el sector privado. Ello ha hecho posible que el país cuente con una oferta suficiente para atender la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora, el comercio interno y, en general, por el aparato productivo nacional. Tal es el caso de los corredores multimodales, nacionales e internacionales que se delimitan en los siguientes puertos:

- Transpacífico de Doble Estiba con Origen y Destino Internacional.
- Asia-Manzanillo/Lázaro Cárdenas-Estados Unidos.

Estos corredores multimodales internacionales han formado parte del Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico que pretende enlazar flujos de contenedores entre el Sudeste Asiático concentrados en Singapur y el centro de los Estados Unidos, principalmente en Missouri, Tennessee e Illinois; a partir de los puertos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas y la frontera norte, que fungiría como una vía complementaria a los puentes terrestres Estadounidenses articulados desde los puertos de Long Beach y Los Ángeles, al mostrar cifras los cuales manejan el doble que cualquier otro puerto de EE.UU. Una característica primordial es la extensa red de ferrocarriles que unen a Long Beach y Los Ángeles con el centro este de Estados Unidos y, hacia el sur, se articulan con la red ferroviaria mexicana, que sin duda constituyen un elemento clave en la consolidación de este puerto hub Californiano. Así, la concentración de carga se produce principalmente mediante la captación de los flujos de Estados Unidos y México, lo cual supone un fino y eficaz entramado multimodal.

El transbordo marítimo, entre rutas alimentadoras y principales, tiene menor peso en este caso; sin embargo, existe un flujo contante en importaciones representando el 70% de las cargas provenientes de Europa, Medio Oriente y Norte de África los cuales se desvían por puertos norteamericanos de Houston, Galveston, Freeport, y Corpus Christi, Texas y Nueva Orleans, Luisiana, además de que las de exportación para esa zona, salen por ellos en alrededor del 45%.

Mientras que a su vez las importaciones del Lejano Oriente y Australasia, representan un 70% y se reciben por los puertos norteamericanos de Long Beach, Los Ángeles, y Oackland, California por lo que exportaciones de México para esa zona salen también por ellos en 50%.

Así mismo, existen cinco corredores multimodales para el traslado de contenedores, los cuales hacen más eficientes los movimientos de mercancías:

- Manzanillo – México. Es el corredor multimodal más consolidado en los puertos mexicanos, de tal forma, que ofrece servicios regulares de doble estiba seis veces a la semana y servicios no regulares de estiba sencilla.
- Manzanillo – Monterrey. El servicio es para estiba sencilla y el corredor maneja volúmenes pequeños. A pesar del gran volumen de contenedores que se movilizan, no se ha consolidado el servicio regular de doble estiba por la falta de competencia entre las empresas ferroviarias que arriban al puerto.
- Veracruz – México. No se han desarrollado los servicios regulares de doble por la misma razón que en Manzanillo no obstante el elevado volumen de contenedores que maneja el puerto. El problema obedece, entre otras causas, el cobro de derechos de arrastre entre las empresas ferrocarrileras y a la competitividad del autotransporte en la ruta del Valle de México. El servicio fue inaugurado recientemente con escasa comercialización y una frecuencia semanal.
- Altamira – El Bajío – México. A principios de 2002 se inauguró el corredor multimodal Altamira – Querétaro; sin embargo, no ha podido consolidarse por la falta de competitividad por la infraestructura ferroviaria en el tramo San Luis Potosí - Tampico, que impide la operación de trenes de doble estiba y por los conflictos entre empresas ferroviarias por los derechos de arrastre.
- Lázaro Cárdenas – El Bajío – México. Es un proyecto cuya viabilidad y potencial dependerá del interés de los inversionistas en la terminal especializada de contenedores y de las A de servicios regulares que sean atraídas por el puerto.⁶⁹

⁶⁹ *El sistema portuario de Veracruz va por tres proyectos con inversión de 54.9 mdd.* Consultado en URL: <http://www.info-transportes.com.mx/index.php?option> el día 26 de Junio del 2011.

Logrando impulsar una adecuada infraestructura para la industria portuaria y marítima internacional, que enfrentan las necesidades de mejorar su competitividad a través de elevar sus índices de conectividad terrestre y marítima; vinculando adecuadamente su desarrollo con el de las redes logísticas y de transporte; fortaleciendo su organización institucional haciendo más eficiente el flujo aduanero y comercial; para que con ello puedan responder eficazmente a los retos del mercado que convierten a los puertos mexicanos en centros de negocios.

4.1.1 El caso del puerto de Lázaro Cárdenas

El puerto de Lázaro Cárdenas, actualmente es el puerto más extenso del Sistema Portuario Nacional, al ser un puerto industrial y comercial, y contar con modernas instalaciones que están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas.

El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas, ofreciendo más de 2 800 hectáreas para desarrollo industrial y comercial, cuenta con un

canal de acceso y cuatro de navegación interior, Así, como con más de 18 kilómetros de frente de agua para el desarrollo de terminales portuarias, por su ubicación geográfica estratégica en la Cuenca del Pacífico, es el puerto más cercano a la principal zona económica del país. Actualmente, es el puerto con mayor profundidad del país, contando con canales, dársenas y terminales de 16.50 metros de profundidad; cuenta con trece posiciones de atraque de las cuales cuatro son para uso público de Contenedores, Granos y Usos Múltiples I y II; y nueve para la industria privada, misma que se especializan en el manejo de metales, minerales, fluidos y carbón.⁷⁰

La logística que el puerto ofrece es una excelente conexión con el transporte multimodal ferroviario, la cual enlaza a los principales puertos del golfo, así como zonas fronterizas al norte del país. Cuenta con nueve autopistas que lo integran a la zona centro el país, presentándose como la mejor alternativa en lo que se refiere a tiempos y costos. Teniendo ventajas competitivas al hacer uso del transporte multimodal ya que brinda una mayor seguridad y ahorro en sus servicios tanto en el mercado internacional como nacional.

Lázaro Cárdenas capta el manejo de contenedores con origen y destino del área metropolitana de la Ciudad de México para su comercio exterior por el Océano Pacífico, lo que ha llevado a quitarle a Manzanillo, Colima en un mediano plazo los contenedores que por este puerto se manejan del área metropolitana en la Ciudad de México. Aunque aún no reciba los modernos buques de 170, 000, 180,000 y 200,000 TRB de porta contenedores en comparación con los que recibe Long Beach, Los Ángeles y Oakland.

Las ventajas competitivas que ofrece el puerto como principal puerto industrial de la costa oeste del Pacífico mexicano son el acceso a los mercados de la Cuenca del Pacífico con rutas de navegación a puertos como Hong Kong, Yokohama, Singapur, Australia y Calcuta, y en el mismo litoral, con los puertos de Vancouver, Los Ángeles, Long Beach y Valparaíso, principalmente. En el puerto operan mega empresas mismas que cumplen con altos estándares de calidad internacional.⁷¹

⁷⁰ Ídem pág. 92

⁷¹ Rivera, E; J. Villalobos. *Manejo Costero en México*. El Puerto de Lázaro Cárdenas. SEMARNAT. México, 2004, pág. 201.

El puerto de Lázaro Cárdenas representa un polo de desarrollo estratégico, no solo para la economía de la región, sino para el área de influencia a la cual sirve, ya que en ella, se vislumbran importantes inversiones que fungirán como detonadores para la instalación de nuevas industrias y encadenamientos productivos que le darán mayor dinamismo al puerto. El acceso marítimo internacional por excelencia en el Pacífico mexicano muestra una posición estratégica que favorece el acceso a las naciones de la Cuenca del Pacífico y permite participar en las cadenas del transporte marítimo internacional más desarrolladas, por lo que brinda a México un papel clave dentro del mercado Asia Pacífico, además de representar la entrada a la Costa Este de los Estados Unidos de Norteamérica, a través del corredor Lázaro Cárdenas Kansas City, Missouri.

El área externa del Puerto Lázaro Cárdenas se circunscribe a la Costa Oeste de Norte, América con Estados Unidos y Canadá, en Centroamérica con Guatemala, El Salvador, Ecuador, Colombia, Panamá; en Suramérica con Chile, Argentina, Perú y con la Cuenca del Pacífico Oriental, como Japón Malasia, Filipinas, Singapur, Corea, Rusia, China, Taiwán, Indonesia, Tailandia, Pakistán, Nueva Zelanda, Sudáfrica, etc.⁷²

Lo anterior radica en que la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, es la principal ruta de acceso marítimo nacional y líder del Pacífico mexicano al tener una administración que mejora los servicios del puerto al cuaduplicar sus ingresos y quintuplicar la inversión anual entre la década del 2000 al 2010.

En el sector de carga se analizan estudios de mercado para identificar la logística de transporte como son costos, rutas y productos de carga general adicional a la que operan las industrias actuales. Se estima captar un mercado de alrededor de 800 mil toneladas anuales, entre las principales mercancías que se manejan se encuentran la carga general como el material refractario, carbón aditivo, petrocoke, vehículos, etc., en el granel agrícola se tiene el trigo, en el granel mineral el pellet de hierro, carbón, carga contenerizada tales como artículos electrónicos, autopartes, acero inoxidable, perecederos, cerámica, artículos de papelería, decorativos, para el

⁷² Administración Portuaria Integral del Puerto Lázaro Cárdenas, *Marcando historia en el Sistema Portuario Mexicano Primera Convención Hemisférica sobre Logística y competitividad Portuaria*. Consultado en www.puertolazarocardenas.com.mx/convencion/.../puerto.lazaro.cardenas.pdf el día 29 de julio del 2011.

hogar, polietileno, línea blanca, maquinaria, neumáticos, etc. Y por último se tiene la carga de petróleo y derivados como el combustóleo, gasolina, diesel.⁷³

Entre las principales ventajas competitivas se tiene una diversificación de cargas, infraestructura y servicios especializados para la carga industrial, contenedores, automotriz y carga general. Asimismo, la diversificación de su mercado ha funcionado gracias al buen funcionamiento de la movilidad de mercancías por parte de las Líneas Navieras que se encuentran en el puerto de Lázaro Cárdenas, las cuales son Maerskl, Evergreen, Cosco Lines, China Shipping, APL, HapagLloyd, CSAV, ContainerLines.

Las condiciones impactan en el desarrollo y el éxito de las inversiones de nuevas empresas en el puerto mostrando un desarrollo industrial considerablemente alto incrementando competitivamente la economía del puerto mediante la industria comercial; entre las principales industrias se encuentran: Siderúrgica Lázaro Cárdenas las Truchas (SICARTSA), Ispat Mexicana (IMEXSA), Nafinsa-Kobe-Sidermex (NKS), Productora Mexicana de Tubería (PMT), Agroindustrias del Balsas. (FERTINAL), Terminal Granelera, Comisión Federal de Electricidad (C.F.E) y Petróleos Mexicanos (PEMEX).

Lográndose mantener el puerto de Lázaro Cárdenas como una parte fundamental del sistema portuario, con un crecimiento medio anual de la carga manejada en los últimos años cerca de 10% y capacidad para manejar todo tipo de cargas. Cabe señalar que por tres años consecutivos el puerto se ha mantenido como líder nacional en carga comercial; tan en el 2010 se operaron 27 millones de toneladas en este rubro, lo que representa 25% del total nacional y, superando sus propios récords en arribo de embarcaciones y movimiento de automóviles y contenedores.

Con estas acciones el Puerto de Lázaro Cárdenas contribuye a incrementar la competitividad de las actividades económicas del puerto, al tiempo que impulsa el empleo, la

⁷³ *Ibíd.*

seguridad y el mejoramiento de las condiciones ambientales, en beneficio del municipio, el estado y la región.

El puerto de Lázaro Cárdenas mantiene sus proyectos con miras a la reorientación de un perfil estratégico, con el fin de operar fuertes toneladas de carga, incrementar el volumen de los ingresos y aumentar la obra pública, pasando de un monto superior destinado principalmente a la modernización de las instalaciones aduanales, dragado, protección playera y vialidades del recinto portuario. Al tener una capacidad para recibir buques de 160,000 TRB, en el cual se han fijado los intereses norteamericanos, ante el posible congestionamiento de Los Ángeles y Long Beach, sus puertos HUB en el Pacífico. El puerto de Lázaro Cárdenas tiene como principal objetivo alcanzar la categoría de Puerto Hub, es decir, aquellos puertos donde se concentran las cargas de un determinado continente o región marítimo-terrestre, determinado por el tamaño de los buques actuales, que se encuentran entre las 180,000 toneladas de registro bruto TRB y las 200,000 TRB, por lo que estas embarcaciones requieren de puertos profundos e importantes instalaciones e infraestructura.

Entre los principales puertos Hub del mundo se pueden observar (cuadro No 2) grandes puertos que gozan de una amplia infraestructura y son competitivos a nivel mundial.

Asia	Honk Kong, Kaohsiung, Kobe, Pusan, Shanghai y Singapur
Europa	Amberes, Felixtowe, Hamburgo y Rotterdam
Estados Unidos	Long Beach, Los Ángeles, Nueva York y Oackland
Medio Oriente	Dubai

Cuadro No 2 Fuente HUTCHINSON PORTS: Citado por Reforma Negocios, México, jueves 25 de mayo 2006, p1.

Estos puertos en su conjunto movieron alrededor de 112.97 millones de TEUS, cifra que ya fue superada en 2008, al llegar a casi 500 millones de TEUS. Debe siempre tenerse en cuenta que un TEU equivale a un contenedor de 20', que puede cargar hasta 20 toneladas. 27

Con estos resultados el Puerto Lázaro Cárdenas, está en marcha hacia una nueva etapa de su era comercial e industrial, misma que refrenda su posición estratégica en el contexto marítimo internacional, así como el propósito de satisfacer las demandas requeridas en el puerto, al ser un puerto galardonado con reconocimientos internacionales por poseer una excelente infraestructura y lazos comerciales competitivos.

4.1.2 El caso del puerto de Manzanillo

La ciudad portuaria de Manzanillo es un lugar de interés comercial y turístico; cuenta con una ubicación estratégica dentro del país al ser uno de los principales vínculos entre el Océano Pacífico y el corredor industrial y comercial para el Centro y el Bajío del país; su posición lo ubica como una zona ideal y estratégica para el comercio internacional con los países del norte y sur del continente americano, así como del mercado asiático y europeo, constituyendo un punto clave de trasbordo para estos países.

El Puerto de Manzanillo está localizado en el Estado de Colima, dentro de la República Mexicana, en la costa del Océano Pacífico, se distingue por ser un puerto seguro, lo cual les permite atraer mayores inversiones privadas, nacionales y extranjeras, incrementando así su capacidad instalada al recibir grandes cantidades de tonelaje.

El recinto portuario de Manzanillo se compone de 437 hectáreas, dividido en dos polígonos que comprenden: zona de agua, más de 5,000 metros lineales de muelles con 19 posiciones de atraque de los cuales 14 son comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros. Asimismo, 8 hectáreas de zonas de almacenamiento techado, acumulando 56.6 hectáreas de patios de almacenamiento para usos múltiples; además una terminal de hidrocarburos, pesquera y turística, así como una cámara de fumigación, 4,200 metros cuadrados de cámaras refrigeradas con 30 andenes, un moderno centro de emergencias y un Centro de Control de Tráfico Marítimo equipado con tecnología de punta. La profundidad de la zona de agua es de 16 metros con un calado de hasta 14 metros, un canal de acceso al puerto interior de 600 metros de longitud y dos dársenas de ciaboga con diámetros de 460 metros y 526 metros.⁷⁴

El crecimiento portuario que presenta Manzanillo se fundamenta como puerto líder en manejo de carga contenerizada y exportación en México junto con Lázaro Cárdenas, además es reconocido por la Organización de las Naciones Unidas como uno de los mejores puertos de América Latina al poseer uno de los mejores sitios logísticos estratégicos presentando excelentes logros en el comercio internacional.

El desarrollo portuario y progreso se ha establecido con base en retos y desafíos que la economía ha presentado en los últimos años. Para el año 2008 se presentaron bajos movimientos portuarios como consecuencia de la recesión norteamericana que finalmente impactó al comercio internacional en su conjunto, y que saturaron al puerto.

Sin embargo, al contar con una administración portuaria integral, que marcaría e impulsaría el desarrollo y crecimiento del movimiento de las importaciones y exportaciones del Puerto de Manzanillo, el comercio internacional mejoró. Tal es el caso, que el 48% de la mercancía que llega al país lo hace a través del puerto de Manzanillo; y del total de mercancía

⁷⁴ Secretaría de Fomento Económico. *Infraestructura*. Consultado en URL: http://www.sefome.gob.mx/infra_puerto.php el día 12 de Marzo de 2012.

que se maneja a lo largo del Pacífico Mexicano, el 80% de esta llega por Manzanillo.⁷⁵ Debido a que actualmente participan en forma regular 30 líneas navieras permitiendo conectar a Manzanillo, con 74 destinos portuarios del mundo.

Dentro de las políticas estructurales portuarias de México, su prioridad fundamental es garantizar el desplazamiento seguro de carga transpacífica con sus socios comerciales de Asia. Para ello, el Gobierno Federal, Estatal y la iniciativa privada han dotado al Puerto de Manzanillo de infraestructura y servicios de primer orden, logrando en los últimos años consolidarlo como el líder nacional en manejo de contenedores y corredores logísticos.

Gracias a la infraestructura portuaria que goza el puerto de Manzanillo, la naviera NYK eligió a Manzanillo para estrenar dos de sus buques, por ser el puerto de Latinoamérica que ofrece servicios de calidad y satisfacer la demanda. Los buques llamados Fuji, y el Fukoda, con bandera de Singapur y provenientes de China; prestarán sus servicios para unir a Asia con el continente americano a través de Manzanillo, teniendo una capacidad de más de 45 mil toneladas en contenedores.

En los últimos años, los puertos trabajan con empresas que lo soportan y lo hacen autosuficiente, elevándolo al nivel que el comercio internacional exige y tiene en cuenta que el transporte y la logística que se mueven por la zona de influencia de Manzanillo satisfacen las necesidades de dicho recinto portuario.

Al contar con terminales para contenedores, carga general, granel, perecederos y cruceros; está conectada con 5 cruces ferroviarios para tránsito nacional e internacional. Por él circulan crecientes flujos de mercancías de diversas cadenas productivas globales que realizan fases intermedias o finales de fabricación en México.

El puerto de Manzanillo ha logrado avances significativos en el manejo de los flujos de mercancías, en los rendimientos y en los tiempos de operación, sin embargo, todavía se presentan algunos problemas de integración modal, de estrategias logísticas inadecuadas y de articulación entre actores que, de no ser mejorados, pueden restarle competitividad, dificultando

⁷⁵ *Importancia del Puerto de Manzanillo SIGMA Empresarial.* Consultado en URL: <http://www.sigmacempresarial.com/esp5.php> el día 15 de Marzo de 2012.

su consolidación como nodo de integración de cadenas productivas globalizadas y como posible puerto de tercera generación del Pacífico mexicano.⁷⁶

Además de mejorar las conexiones mediante la construcción o rectificación de tramos, el ferrocarril tiene que modernizarse para solventar nuevas exigencias de servicio que plantean los usuarios del puerto. En este sentido, es fundamental adecuar la infraestructura para ofrecer el servicio de doble estiba de contenedores desde Manzanillo hasta las principales ciudades.

La conexión marítimo terrestre en Manzanillo, así como los problemas de integración modal no se definen sólo por la infraestructura sino que influye de manera decisiva la coordinación entre autoridades y agentes sociales, así como la operación de los sistemas de transporte y la logística de la distribución física internacional que se desarrolla para cada tipo de carga que se mueve en el puerto.

Tal es el caso, que para Manzanillo la competencia más fuerte en el movimiento de contenedores es el puerto de Lázaro Cárdenas, y con los puertos norteamericanos de la costa oeste, en especial, con Long Beach y Los Angeles, en California. Estos puertos norteamericanos, con altos índices de rendimiento y de frecuencia en el arribo de los viajes transpacíficos captan importantes volúmenes de carga mexicana contenerizada procedente de Oriente.

En este sentido, el gran reto de Manzanillo es alcanzar niveles elevados de eficiencia portuaria, pero sobre todo de conectividad con el interior del país y de integración modal para captar los flujos de Oriente y la costa oeste de Norteamérica destinados a los principales centros productores y consumidores de México.

⁷⁶ Un puerto de tercera generación, según los estudios de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, es un centro de transporte integrado y una plataforma logística para el comercio internacional. Además de realizar las funciones tradicionales de carga, descarga y almacenamiento proporciona servicios múltiples como consolidación y desconsolidación de carga, formación de lotes, etiquetado, embalaje y otras actividades que agregan valor a la carga. Pero no sólo son centros logísticos de distribución de carga sino también de información, la cual resulta de suma utilidad a los usuarios, prestadores de servicios y autoridades. El puerto de tercera generación debe constituir una verdadera comunidad, en la que participan los actores involucrados en la distribución física, con la finalidad de mejorar el funcionamiento de las cadenas de transporte y, en última instancia, las cadenas productivas que se desplazan a través de aquellas. En este tipo de puerto, las necesidades de los ciclos productivos de las diferentes empresas que mueven sus productos a través de él, pasan a ser prioritarias.

4.1.3 El caso del puerto de Veracruz

El puerto de Veracruz es otro de los principales puertos comerciales de nuestro país en el Golfo de México, al tener una extensión de más de 600 hectáreas, en tierra y agua, con 19 posiciones de atraque en nueve muelles con terminales de contenedores, usos múltiples, automóviles, fluidos y gráneles minerales y agrícolas; asimismo, posee un muelle que recibe cruceros y otro de Petróleos Mexicanos. La mercancía que se transfiere en el puerto de Veracruz es para consumo interno y exportación principalmente hacia y desde Florida, Europa y el norte

de África.⁷⁷ Presentando en los últimos años una diversificación de sus mercados como consecuencia de brindar un mejor servicio portuario.

El Puerto de Veracruz avanza en el proceso de implementación de su marca de calidad a la carga contenerizada, con el objetivo de mejorar la competitividad, seguridad y la calidad del servicio ofrecido a sus clientes. La participación de la actividad portuaria ha mostrado un alto impacto en las importaciones y exportaciones que permiten conocer la situación actual de las operaciones que se realizan por el Puerto.

Al contar con subcomité conformado por representantes de autoridades, asociaciones y empresas que manejan carga contenerizada por el puerto, tales como la Aduana Marítima, Capitanía de Puerto, Asociación de Agentes Aduanales del Puerto de Veracruz, Asociación de Terminales y Empresas Portuarias de Veracruz, Icave, Cice y la Apiver, logrando tener una administración portuaria considerablemente competitiva.

El puerto de Veracruz cuenta con la infraestructura necesaria para todo tipo de operaciones dentro del Recinto Portuario, disponiendo de 8 muelles distribuidos en 3.5 km de longitud, 71,325 m² de almacenamiento cubierto, 18,707m² de patios de almacenamiento y 116 hectáreas de ampliación norte para el desarrollo portuario. La apertura del país al comercio internacional permite el paso a nuevas empresas y el esfuerzo cotidiano de más de 7 mil personas directamente relacionadas con la actividad portuaria, lo cual ha provocado que Veracruz sea considerado como la puerta de México al Mundo.⁷⁸

El Estado de Veracruz representa una capacidad portuaria preponderante ya que posee 3 puertos marítimos comerciales de altura: Veracruz, Coatzacoalcos y Tuxpan, 5 puertos

⁷⁷ *Incrementa carga movilizada en Puertos Mexicanos, al primer cuatrimestre*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Consultado en URL:<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/despliega-noticias/article/incrementa-carga-movilizada-en-puertos-mexicanos-al-primer-cuatrimestre/> el día 06 Julio de 2011.

⁷⁸ *Ibíd.*

marítimos de cabotaje: Alvarado, Minatitlán, Nanchital, Nautla y Tecolutla y Pajaritos, un puerto especializado en productos petroquímicos, está terminal pertenece a Coatzacoalcos.⁷⁹

Al poseer una extensa capacidad portuaria, durante el año 2000 Veracruz fue el puerto que más contenedores maneja, alcanzando una cifra de 3'350.010 Ton y Altamira 1'164.009 Ton. Brindando sus servicios principalmente al área metropolitana de la Ciudad de México para el comercio en el Océano Pacífico; Manzanillo, a la Ciudad de Guadalajara y Altamira a la Ciudad de Monterrey.⁸⁰

Durante el año 2010 se incrementó un 9 % el movimiento de carga, lo que significa que Veracruz maneja casi el 50 % de la mercancía, teniendo un estimado por encima de 16 millones de toneladas la carga anual, mientras que la carga comercial que se maneja en el país es de 70 millones de toneladas, por lo tanto el puerto de Veracruz representa aproximadamente el 20% de la carga que se maneja por vía marítima al país.⁸¹

Entre las principales mercancías que maneja el Puerto de Veracruz se encuentran los granos y el sector automotriz, con respecto a las principales exportaciones la mercancía es café, té, fertilizantes naturales, productos químicos orgánicos e inorgánicos, productos azucareros, vinagre, bebidas alcohólicas, frutas, maquinaria mecánica, petróleo y productos de plásticos, entre otros. En cuanto a las importaciones son trabajos de hierro, calderas, reactores y cereales.

Para efectos de facilitar el movimiento de mercancías en los puertos se encuentran las líneas navieras, las cuales van a ser aquellas responsables de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga, el puerto de Veracruz tiene más de 30 líneas navieras, estas se comunican con todo el país a través de una extensa red de carreteras y dos rutas de ferroviarias. Actualmente registran altas tasas de crecimiento de movimiento de carga y

⁷⁹ *Programa de Gran Inversión de Desarrollo del Litoral*, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Veracruz del Ignacio de la Llave, Consultado en <http://sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pred/pver.pdf> el 8 de julio de 2012.

⁸⁰ Roberto Bustamante Ahumada, *El desarrollo costero de México*, Marina Mercante de Veracruz; México, 2007, pág. 92.

⁸¹ *Puerto de Veracruz, primer lugar en movimiento de carga*, Consultado en URL: <http://www.bambanews.com/2010/07/puerto-de-veracruz-primer-lugar-en-movimiento-de-carga/> el día 09 de Julio de 2011.

embarcación e importantes inversiones en infraestructura y equipo. Entre las principales navieras encontramos a:

- Meritus de México, S.A. de C.V.
- Agencia Consignataria de México S.A de C.V. (Golmar)
- Mediterranean Shipping Company Mexico S.A DE C.V.
- Navemar Internacional S.A. de C.V.

Las instalaciones portuarias y las rutas navieras muestran un impacto que trasciende fronteras y compiten con un mercado portuario internacional. Por ende, Veracruz tiene una excelente ubicación estratégica con 60 millones de consumidores potenciales en su zona de influencia. Por el puerto se operan cargas de toda la República Mexicana, además de contar con infraestructura diversificada, tiene una extensa red de servicios de transporte, aduanales y comerciales, que facilitan el desarrollo de las exportaciones e importaciones destinadas prácticamente a todo el país.

Para que el Puerto de Veracruz responda eficientemente, se ha diseñado un programa de apoyo con base en el desarrollo económico de México, con una ampliación y un proyecto en forma prioritaria en la definición y futura construcción del Nuevo Puerto de Veracruz Dos, mediante el cual se debe dimensionar para proporcionar servicio seguro a las nuevas embarcaciones para abatir costos, se considera que el puerto de Veracruz Dos debe nacer como puerto profundo a un mínimo de 16 m. y prevé la posibilidad de su mayor profundización en un plazo a futuro para dar servicios a buques porta contenedores que tendrán una capacidad de transportar de 12 a 15 mil TEU'S por barco. A la fecha llegan al puerto de Veracruz buques portacontenedores de 3,500 TEUS', con la ampliación del puerto en un corto plazo, se espera que lleguen los de 6,000 TEUS'S de capacidad, ya que navegan por los diferentes mares del mundo y si lo requiere en un futuro se efectuara la construcción para el manejo de grúas de marco requiriendo de un puerto más profundo, que bien podría llegar a los 24 m.⁸²

El puerto de Veracruz representa ser de gran importancia a mediano y largo plazo, teniendo que prever nuevas zonas para el manejo de contenedores, bajo el moderno concepto de

⁸² Roberto Bustamante Ahumada. *El desarrollo costero de México*. Marina Mercante de Veracruz. México. 2007. pág. 393.

convertir a las terminales especializadas en centros de negocios y a su vez, buscar actividades en la propia terminal o en sus alrededores, que den valor agregado a las mercancías que manejan.

CAPITULO 5

EL SISTEMA PORTUARIO Y SUS EFECTOS SOBRE EL COMERCIO EXTERIOR.

5. El Sistema Portuario y sus efectos sobre el Comercio Exterior.

Durante la última década, el desarrollo de las economías ha conducido a un crecimiento significativo del comercio mundial. Tanto el transporte marítimo, como la infraestructura que lo

sirve han desempeñado un papel cada vez más importante en el comercio marítimo para el progreso económico de las naciones.

El comercio exterior que se genera al trabajar en conjunto con el sistema portuario, ha demandado y seguirá generando una serie de transformaciones en las zonas portuarias cuyo origen se encuentra en los múltiples cambios tecnológicos producidos en los medios y sistemas de transportes para el incremento del comercio global. La industria portuaria mexicana ha tenido que mejorar su infraestructura, procesos, equipos y tecnología especializada para la manipulación de las mercancías tales como terminales, grúas, muelles y patios, tecnologías de información, adecuando lo existente o desarrollando nuevas facilidades para adecuarse a las nuevas demandas.

La influencia del sistema portuario mexicano en el Comercio Exterior trasciende por su extensión y posición geográfica en la diversidad de factores dinámicos y desarrollos portuarios, al estar rodeados por dos océanos tal es el caso del Océanos Pacífico y el Golfo de México, que poseen puertos de gran interés para el movimiento comercial como los de, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz. El carácter geoestratégico, así como el papel relevante de los puertos de México en el sistema nacional e internacional queda establecido en el control de decisiones políticas en el marco espacial de localización de los puertos, considerados como zonas portuarias claves en la economía.

Los factores que condicionan la importancia del espacio geográfico costero mexicano y la consideración del propio México en un lugar significativo por contar con una ubicación bioceánico, le permite tener comunicación con todo el mundo y conectarse a través de los puertos en donde convergen diversas rutas de transporte de carga y cruceros que forman parte de la base de intercambios territoriales de una cadena logística, que permiten también la circulación de las mercancías en consecuencia favorecen las actividades económicas al conectar las áreas de producción con las áreas de consumo distribuidas en todo el mundo.

A partir de la internacionalización de la economía mexicana que se dio desde hace una década no sólo generó una nueva política cambiaria de mercado, si no también se propició la

liberalización financiera, comercial y del mercado interno, al contar con la participación de la privatización portuaria de las empresas públicas y disminución de la participación del Estado, logrando tener un mundo más cercano, al tener rutas navegables del comercio mundial más diversificadas con el exterior.

5.1 Estructura e importancia del Comercio Exterior, que generan los puertos mexicanos para el crecimiento económico.

Los fines del comercio son satisfacer las necesidades del consumidor, con el fin de alcanzar utilidades económicas para el comerciante, relacionando ciertos sectores fundamentales dentro de la actividad económica, a través de intercambios de mercancías entre proveedores, productores y consumidores residentes en dos o más territorios aduaneros y países que permiten el funcionamiento eficaz de las importaciones y exportaciones. Cuyas operaciones se registran estadísticamente en la balanza comercial; y que a través del mercado interno e internacional generan relaciones comerciales trayendo ventajas competitivas para el país.

El comercio exterior mexicano, por razones evidentes se encuentra sujeto a normas jurídicas que al mismo tiempo que lo regulan, tratando de llevar a cabo su promoción, dichas normas están contenidas principalmente en el Código Fiscal de la Federación, en la Ley Aduanera y en la Ley de Comercio Exterior, además de los tratados de comercio internacional celebrados por México con diferentes países.

Las medidas de regulación para el Comercio Exterior Mexicano recaen en la ley de Comercio Exterior, al establecer las medidas regulatorias arancelarias y concurrir a negociaciones internacionales que promuevan el comercio exterior. Las cuales por razones económicas se aplican al comercio exterior para agregar valor al precio de las mercancías en el mercado receptor; entre las medidas arancelarias más importantes se encuentran:

- Ad-Valorem: Que consiste en aplicar una cuota en términos porcentuales sobre el valor de una mercancía.
- Aranceles Mixtos: Se presentan cuando se combinan para una misma operación aduanera.
- Específicos: Cuando la contribución se fija en términos monetarios, por unidad de medida.⁸³

Con base en el régimen aduanero y las medidas arancelarias se deben de regular todas las mercancías que ingresen o salgan de México establecido por el contribuyente, de acuerdo con la función que se le va a dar en territorio nacional o en el extranjero; teniendo como fin la protección comercial portuaria tanto para el proveedor como para el consumidor.

Asimismo, el comercio internacional trabaja con contratos comerciales, mediante el uso de los INCOTERMS⁸⁴, los cuales son de gran importancia y de uso común, al establecer las condiciones de compra y venta. Es decir, cuando se solicita cotizar un producto para el mercado internacional es importante tomar en cuenta las reglas internacionales de cotización conocidos como INCOTERMS, las cuales están regulados por la Cámara de Comercio Internacional con sede en París, dicha reglas establecen la elaboración de un contrato de compraventa para dar formalidad y certeza a la operación, precisando las responsabilidades de cada una de las partes en cuanto a la contratación de servicios de transporte internacional, seguros y obligaciones de entrega de documentos para que las mercancías puedan viajar de un país a otro, con la finalidad de alcanzar mayor competitividad en la demanda productos.

Dentro de los INCOTERMS más comunes se encuentran:

Ex Works	En Fábrica
Ex Factory	En Factoria
Ex Plantation	En plantación
Ex Warehouse	En almacén

⁸³ *Aduana Marítima. Contribuciones y aprovechamientos.* Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/A_Preguntas_Frecuentes_Contribuciones_Aprovechamientos.htm el día 22 de febrero de 2012.

⁸⁴ Los INCOTERMS son términos comerciales internacionales para la realización de transacciones de exportación e importación; se utilizan en todo el mundo mediante contratos internacionales y nacionales para la venta de mercancías. Al ser un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, ya que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional... Ver en la pagina 108 los diferentes tipos de INCOTERMS existentes.

For (Free on Rail)	Franco en Vagón
Fot (Free on Tuck)	Franco al costado del buque
Fas (Free alongside ship)	Franco al costado del buque
Fob (Free on a board)	Libre a bordo (LAB)
CIF (Cost insurance freight)	Costo seguro flete 85

Parte del éxito de una compra o venta internacional depende del conocimiento de la selección de los Incoterms, los cuales van a contribuir a elegir la logística apropiada con el fin de mejorar los tiempos y costos. Por ende, cada país al elegir y fabricar sus propios bienes y servicios deben de establecer y definir criterios comerciales, para facilitar la compra y venta de la mercancía y el medio de transporte que utiliza para la exportación e importación de sus productos que satisfacen la demanda requerida en el país, al escasearse algunos insumos y activos.

Para mejorar la comercialización portuaria se promueven acuerdos de cooperación entre las partes, llevando a cabo reuniones frecuentes entre los diplomáticos de las regiones, intercambiando conocimientos, impulsando las relaciones comerciales y suscribiendo proyectos a través de las líneas navieras para el bien de la comunidad portuaria.

En relación a que el comercio exterior se encuentra vinculado estrechamente con otros importantes sectores de la economía nacional, como la protección y el fomento a la producción portuaria, tanto agropecuaria como industrial. Dentro de este sistema se formulan y aplican las políticas de comercio exterior, se analizan los problemas que presenta este intercambio, considerando las medidas adecuadas para resolverlos mediante operaciones financieras, comerciales y de servicios correspondientes al intercambio comercial portuario de México con el exterior.

Por ende los puertos y las zonas de actividades logísticas que lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios se conectan de manera más fluida, con el fin de agilizar las operaciones y aportar mayor valor agregado al movimiento general de las cargas. Al considerar que la cadena logística no comienza en los puertos, sino que comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumo en los países de destino,

⁸⁵ Aduana en México y el Mundo, *INCOTERMS 2010*. Consultado en URL: <http://aduaenamexico.wordpress.com/2010/10/08/incoterms-2010-i/> el día 15 de enero de 2012.

delimitando las zonas de actividades logísticas portuarias de mayor valor agregado aplicado en diversas funciones, como pueden ser la carga y descarga, el embalaje, la paletización, etiquetado, etc. Estos servicios de valor agregado se pueden concretar gracias a el cambio de carga que se realiza cuando se lleva a cabo el cambio de transporte, es decir del marítimo a terrestre, constituyendo la función logística del puerto.

Es por ello, que los puertos son los principales nodos de la red física del transporte marítimo, estos son competitivos y cumplen su función siempre y cuando sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros, teniendo en cuenta que la función logística en los puertos debe ser competente y eficaz de acuerdo a los servicios que demande el comercio exterior portuario.

La importancia del comercio exterior varía en función de la economía nacional, ya que ciertos países sólo exportan bienes con el fin de aumentar su mercado nacional o para ayudar en algunos sectores deprimidos de su economía. Otros dependen del comercio internacional para lograr divisas y bienes para satisfacer la demanda interior.

Durante los últimos años se ha considerado al comercio exterior como un medio para fomentar el crecimiento en una determinada economía; donde los países menos desarrollados y las organizaciones internacionales están fomentando cada vez más este patrón de comercio, principalmente en las zonas portuarias aun presentando algunas deficiencias en sus servicios portuarios.

Por ende, el comercio exterior debe diversificarse ya que representa ser una limitante al no contar con líneas navieras propias, capaces de competir con las grandes transnacionales del transporte marítimo; tal es el caso que para exportar a Europa se requiere pagar fletes y seguros por grandes cantidades que elevan el costo del producto exportador restándole competitividad.

La carencia de los puertos de altura, bien organizados y una adecuada infraestructura han presentado un obstáculo al desarrollo y diversificación del comercio marítimo, si a esto se le agrega que son generales los problemas laborales se puede observar que el movimiento de mercancías en general es lento y a menudo ineficiente.

Otro problema es la escasa participación de las empresas marítimas internacionales, al existir solo una empresa de reconocimiento en México llamada Transportación Marítima Mexicana (TMM) que en comparación con las grandes transnacionales navieras, resulta ser menor. En 1998, TMM vendió 6.73% de sus acciones a la naviera Americana Ships filial de la Candian Pacific Ship, en la actualidad le pertenece a una naviera germana llamada Hapag Lloyd. La venta de sus acciones se debió principalmente por el incremento de baja en los buques mexicanos tanto del sector público como del privado, motivo por el cual los buques ya eran demasiados viejos y no cumplían con los estándares de la Organización Marítima Internacional, uno de los estándares principales era que la vida de un buque debe de tener como máximo 20 años.

Existen otras empresas de menor importancia que se dedican esencialmente al tráfico de cabotaje, pero que para exportar a Europa o Asia, están en desventaja con las grandes navieras extranjeras. Por ello, quien desee exportar a otros continentes deberá hacer frente a gastos de transporte que elevan el costo del producto y reducen la competitividad del mismo. Por lo que es necesario que los puertos mexicanos tengan que prever cambios en la Ley Aduanera en cuanto a trámites y despachos.

Con respecto a la evolución del comercio mundial se ha modificado el concepto de desarrollo portuario, al presentar altas cifras en los movimientos de carga manejada por vía marítima, sin embargo en la actualidad el tonelaje total manejado por un puerto ha dejado de ser el parámetro que mida su importancia, cambiando ahora por el número de contenedores que pasan por él, tal es el caso del puerto del puerto de Lázaro Cárdenas, el cual goza y brinda un conjunto de instalaciones para la transferencia de carga entre los modos de transporte terrestre y marítimo, por el de redes de terminales de contenedores, estratégicamente ubicadas, manejadas por operadores internacionales, estrechamente vinculados con las líneas navieras y las empresas de transporte terrestre, para garantizar el servicio logístico demandado.

Según pronósticos del Banco Mundial y del FMI, la relación entre el crecimiento del comercio mundial y el tráfico de contenedores para los periodos 2000-2005 y 2005- 2010 fue de

1.2 y 1.3 respectivamente.⁸⁶ A continuación se presenta una tabla de los costos totales de los contenedores en el mundo, con ello se puede ver la diferenciación (ver cuadro No. 3)

Costos Totales del Manejo de Contenedores en el mundo (Dólares)

América/ Atlántico	590
México	574
América / Pacífico	573
Mediterráneo	448
Europa del Norte	367
Asía Pacífico	273
Promedio Mundial	435

Cuadro No 3 Fuente: Cruz, Lilian y Olvera, Silvia. “Competirá Colonet con Long Beach”. Reforma Negocios. México, 27 de agosto de 2008, p. 8.

Navarro, Adolfo. “Competirán por carga Colonet y Oakland” Reforma Negocios. México, 30 de agosto de 2008, p. 19.

En este sentido, ninguno de los puertos mexicanos tienen el tamaño de mercado que demanda las economías de escala de un servicio logístico del interés de los operadores globales, aunque el puerto de Lázaro Cárdenas, Manzanillo y el puerto de Veracruz poseen plataformas y terminales portuarias de gran magnitud, que no satisfacen la demanda del comercio exterior. Con respecto a sus características, los puertos que recaen en los usuarios de las terminales de contenedores, salvo las empresas automotrices, se debe dividir el análisis en dos puntos de vista; el primero corresponde a los puertos del Golfo de México, donde ni el puerto de Veracruz, ni el puerto de Altamira tendrían posibilidades de participar en mercados que demanden servicios logísticos, por razones de volumen y distancia, más que a un servicio a base de autotransporte, ya que el ferroviario podría serlo pero de tipo convencional, sin llegar a los volúmenes que requieran servicios regulares de doble estiba. Respecto a los puertos del Pacífico, se ratifica como potencial en servicios logísticos de clase mundial, los que podrían tener origen o destino en el centro y el Este de los Estados Unidos.

⁸⁶ *Caracterización del entorno internacional. programa de desarrollo de la infraestructura marítimo y portuario*, Consultado en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pdimap/primera_unidad/II_Entorno_internacional.pdf el 28 de diciembre del 2011.

La logística global y los factores asociados a ella se han desarrollado parcialmente en el mercado mexicano especialmente en lo relativo a los servicios de transporte marítimo que han observado con actitud activa la mejora y evolución del mercado. Esta actitud ha sido respaldada por los operadores de las terminales especializadas, en particular Veracruz y Manzanillo, que responden a las reglas de las cadenas logísticas, por lo menos en lo que se refiere a las maniobras de carga y descarga de buques.

A través de los años la importancia comercial en los puertos ha influido de una manera considerable por su desarrollo ampliamente portuario, al tener rutas comerciales portuarias que contribuyen a la entrada y salida de mercancías. Tal es el caso de la vertiente del Atlántico, el cual se contempla de entre 2000 y 3000 TEUS⁸⁷ para servicios regulares. Al tener en cuenta que el comercio con Europa ha sido tradicionalmente, el flujo más importante para Veracruz y mantendrá su importancia en el futuro. ⁸⁸ La segunda razón, que en buena medida afectaría es la evolución de la política comercial que observen los operadores globales de la región del Caribe en su vínculo con los mega carriers.⁸⁹

Con ello la nueva estructura de organización del transporte marítimo y los cambios en la capacidad de la flota, pueden tener varias implicaciones en el comercio exterior para los puertos nacionales y en los servicios navieros correspondientes. Al tener un mayor movimiento de contenedores se obtienen mejores resultados que impulsan el desarrollo del sistema portuario al presentar altas cifras económicas para este sector.

De lo anterior es posible resaltar el papel del sistema portuario mexicano en el contexto del comercio exterior marítimo destacando que se adoptan medidas para los que operan en el

⁸⁷ Un TEU'S representa la unidad de medida de capacidad del contenedor del transporte marítimo, con respecto a la capacidad almacenada expresada en términos de unidades. Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado es de 20 pies, además de este tipo de contenedor existen otros tamaños y tipos.

⁸⁸ *Caracterización del entorno internacional. programa de desarrollo de la infraestructura marítimo y portuario.* Consultado en URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pdimap/primera_unidad/II_Entorno_internacional.pdf el 28 de diciembre del 2011.

⁸⁹ Mega carriers son empresas embarcadoras cuya principal directriz es servir empresarialmente con sus clientes y proveedores, detallando la información veraz y completa para efectuar la compra y venta de productos; para ser transportados por vía marítima.

Golfo de México, el Caribe y los del Pacífico. Observando un comportamiento en los flujos internacionales de carga en las cadenas logísticas, independiente al movimiento de contenedores por puertos mexicanos del mercado interno, los cuales constituyen, en alguna medida, a brindar seguridad respecto de la volatilidad que presentan tales flujos.

Con respecto a ello, las perspectivas de las opciones de transferencia de carga hacia los mercados de centro, Sudamérica y el Caribe, y las perspectivas de estabilidad son mayores en el Pacífico, al no existir entre los puertos de California y los de Panamá, mas puertos confiables que los de México.

Para ello, México esta trazando rutas comerciales de navieras internacionales principalmente asiáticas y europeas. Donde sus puertos proyectaran mejorar las situaciones a nivel internacional tal es el caso de:

- Veracruz que además de ser un puerto comercial también recibe cruceros y opera a Petróleos Mexicanos. La mercancía que arriba a este puerto es para consumo interno y exportación hacia y desde Florida, Europa y África del Norte. Actualmente, tiene en puerta un proyecto de ampliación en el que se invertirán 2 mil 311 millones de dólares para ampliar su capacidad y agregar 34 posiciones de atraque en un área de 300 hectáreas.
- Lázaro Cárdenas es uno de los 2 puertos más importantes del Pacífico mexicano receptor y emisor de mercancías desde y hacia el continente Asiático. Con una inversión de casi 7,000 mdp en obras de infraestructura portuaria.
- Manzanillo presenta un gran volumen en movimientos de carga. Con el desarrollo de la laguna de Cuyutlán tendrá espacio para 32 buques esto duplicara la actividad portuaria, además de que sirve a buques gaseros.⁹⁰

Finalmente, la evolución de la oferta y demanda en el desarrollo del comercio exterior en materia de los puertos mexicanos y manejo de contenedores, así como la relevancia de los operadores globales, que dominan buena parte del mercado, hacen ver la posibilidad de participación que puede tener México en la planeación del desarrollo de este tipo de instalaciones portuarias. Sin embargo, es de gran importancia tomar en cuenta que la demanda de crecimiento de las terminales de contenedores en el Sudeste asiático, combinado con el incremento de la

⁹⁰ Alondra Quintero, *ManzanilloxportMéxico importa y exporta*. Consultado en URL: http://www.mexicoimportayexporta.com/ver_articulo.php?id=152 el día 22 de Marzo de 2012.

capacidad de transporte transpacífico, requerirá de una respuesta oportuna de desarrollo para los puertos mexicanos.

Por lo que a partir de ello, los puertos deben considerar su utilización y proyección internacional, ya que por ellos se maneja la mayoría de los productos de comercio exterior al ser la conexión entre el transporte terrestre y marítimo hacia el exterior. La posición geográfica en la que se encuentra México, permite que con excepción de E.U.A. y Canadá, el 80% de su comercio exterior se realice a través del transporte marítimo, esto se logra al interconectar a los principales puertos mexicanos del Golfo de México y del Océano Pacífico, con 344 destinos geográficos vinculados con 109 países del mundo, lo que posibilita una mayor diversificación del intercambio comercial de los exportadores e importadores nacionales.

Dentro del comercio internacional, la eficiencia, suficiencia y oportunidad son aspectos importantes a considerar en el intercambio de mercancías, así como el tener accesibilidad a los diferentes destinos geográficos.

5.1.1. Análisis del Sector Importador en el comercio portuario.

El sector importador es una de las dos principales actividades más importantes para el comercio exterior que contribuye al fomento del intercambio de bienes. Para el sistema portuario es de suma importancia ya que es una de los principales medios para que el transporte pueda llevar acabo la importación de mercancías mediante el transporte marítimo al ser uno de los principales medios a nivel internacional. La importación, al igual que las exportaciones se dan porque ningún país produce todo lo necesario para satisfacer sus demandas y necesidades, por lo que tiene que comprar lo que requiere a otros países que lo producen en forma excedente.

La importación se efectúa mediante la operación aduanera que va determinar la introducción del conjunto de mercancías y servicios provenientes de otro país, para su uso y consumo definitivo de mercancías extranjeras, a través de las medidas de regulación previas al cumplimiento de los registros y formalidades que establece la Ley Orgánica de Aduanas, sus reglamentos y demás disposiciones correspondientes están vinculadas en materia aduanera.

La Ley Aduanera establece dos tipos de importación:

- Importación Temporal.

Se fundamenta en el artículo 104 de la Ley Aduanera, establece que las importaciones temporales de mercancías son de procedencia extranjera y no pagan impuestos al comercio exterior ni cuotas compensatorias, excepto cuando se introduzcan bajo un programa de diferimiento o devolución de aranceles, en la transferencia o enajenación entre empresas con programa para la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, o si éstas

internan maquinaria o equipo por lo que deben cumplir con las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como las formalidades para el despacho.⁹¹

- Importación Definitiva

Este concepto se fundamenta en del artículo 96 de la Ley Aduanera, el cual permite la entrada de mercancías de procedencia extranjera con la finalidad de permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado. Las cuales deben cumplir con:

- Requisitos para importar
- Obligaciones de las empresas porteadoras, los capitanes, pilotos, conductores y propietarios de los medios de transporte de mercancías de importación.
- Documentos que se deben anexar al pedimento de importación.
- Documentos que se deben anexar al pedimento de importación en caso de reexpediciones
- Para el caso de acogerse a algún tratado de libre comercio.
- Certificados de origen.⁹²

A partir de esta clasificación los lineamientos básicos y detallados de todo el proceso de importación, van a estar delimitados por la organización y los procedimientos internos básicos; para que el sistema portuario logre efectivas ventajas económicas en la negociación con el mercado internacional.

El despacho aduanero que comprende todo el conjunto de actos y formalidades relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo deben realizarse en la aduana.

Una vez que se cumplen con los requisitos se deben de registrar todos los documentos exigidos para cada embarque de mercancías para importar. Se asume que el contrato fue acordado y firmado por ambas partes, por lo que procede a tomar en cuenta los documentos de autorización exigidos por ministerios gubernamentales, autoridades de aduanas, portuarias y de

⁹¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Régimen de Importación. Temporal. Ley Aduanera*. Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/importando_exportando/142_18095.html el 11 de junio de 2012.

⁹² *Ibíd.*

terminales de contenedores, organismos de control técnico, sanitario y los bancos. Dado que el pago se realiza mediante carta de crédito, se consideran además todos los documentos exigidos por los bancos para la emisión o garantía de una carta de crédito.

Asimismo, es necesario inscribirse en los padrones de importación, cumplir con las regulaciones y restricciones no arancelarias, contratar los servicios de un agente aduanal o realizar la importación mediante un apoderado aduanal, según corresponda, además de pagar las contribuciones al comercio exterior que se generen o en su caso las cuotas compensatorias, así como los gastos de almacenaje, carga, descarga, transportación de la mercancía, entre otros, para con ello activar el mecanismo de selección automatizado y entregar las mercancías al interesado para que ésta ingrese al país.⁹³

En los últimos años los importadores que procesan o comercializan productos en México han incrementado los cambios en su logística de transporte por vía marítima, inclinándose por el intercambio comercial, ya que se reducen costos y tiempos de estadía en puertos, al solicitar una predocumentación aduanal. Entre los principales productos que importa México se encuentran: la gasolina, el gas natural, los autos, las partes o refacciones para autos y aparatos electrónicos, manufacturas de plástico, entre otros tantos más, provenientes de Estados Unidos, China, Japón, Alemania y Brasil.

La estrategia que México ha empleado en los últimos años es concientizar a los clientes para reducir su estructura de costos, convirtiéndose en centros de logística. Ya que con la reducción de aranceles que entró en vigor a partir del 1 de enero del 2010, México pasó de ser una de las economías más protegidas, a una de las más abiertas en América Latina, con respecto a las importaciones provenientes de los países que integran la Organización Mundial de Comercio (OMC), al mostrar un arancel promedio bajo. Esto quiere decir, que cuando cualquiera de los países integrantes de la OMC baja sus aranceles unilateralmente, implica que no puede

⁹³ Aduana México, *Procedimiento para la importación de mercancías*, Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/Descargas/Guia_Importacion/GI04_06.pdf el día 04 de Enero del 2012.

cobrar una tarifa mayor a ninguno de ellos; en cambio pueden, reducirlos preferencialmente a la baja, a través de acuerdos bilaterales o regionales.⁹⁴

Con ello, al haber puertos de embarque internacionales y estar vinculados con el destino de puertos mexicanos, el transporte marítimo permite ser una de las fuentes primordiales de ingresos en el país. Al tener en cuenta que los puertos pequeños por lo general manejan a los buques pequeños y administran las importaciones menos importantes, mientras que los grandes puertos controlan una gran cantidad de embarques y fletes; los cuales controlan la mayor parte de las exportaciones del país y satisfacen sus necesidades de importación.

Es conveniente mencionar que el desvío de cargas de importación y exportación por puertos norteamericanos ha mostrado una pérdida considerable por la falta de buques nacionales, sin embargo los puertos nacionales han logrado obtener un movimiento comercial considerable, pero no comparado con los puertos internacionales.

En el caso del litoral de los puertos del Pacífico, sus vínculos con el exterior están asociados a actividades con América del Norte, Asia, Oceanía y el resto del mundo. De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, El puertos de Lázaro Cárdenas representa la principal entrada de mercancías y tiene un área de influencia geográfica que va del occidente y de ahí hacia el Bajío y centro del país. Con este desempeño el transporte internacional se vuelve pieza clave en la importación y exportación de mercancías.

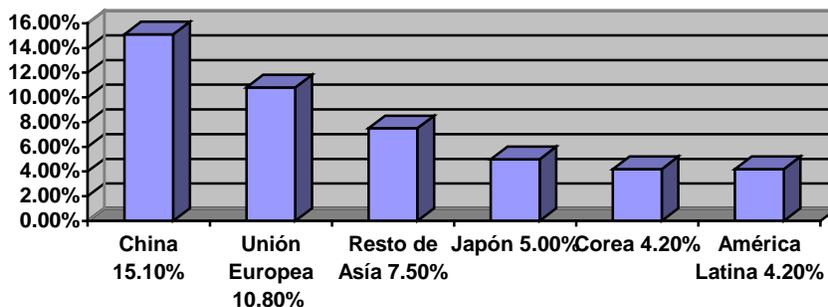
Durante el 2010 las importaciones de productos crecieron 28.6% para alcanzar 301.5 mil millones de dólares. Mientras que los bienes intermedios crecieron 34.5% y los bienes de consumo aumentaron 26.2%, los bienes de capital registraron una caída de 1.3%.

En la actualidad, las compras al exterior de bienes de capital e intermedios representan el 10% y 76%, respectivamente, de las importaciones totales de México, lo que se explica en buena medida por la demanda de la industria mexicana para integrarlos en los productos de exportación de alto valor agregado se explica en buena medida por la demanda de la industria mexicana para integrarlos en los productos de exportación de alto valor agregado.

94 Roberto Morales Navarrete, *Liderea México apertura a importaciones en America Latina*. Consultado en URL:<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/01/03/lidera-México-apertura-importaciones>. el día 10 de febrero de 2012

En 2010, las compras originarias de los EE.UU. representaron casi la mitad de las importaciones de México, mientras que la UE tiene una participación de 10.8%. Entre los principales países proveedores de México, Alemania conservó el quinto lugar e Italia el décimo. Cinco de los 10 principales proveedores fueron de Asia (ver grafica 1).

Importaciones de México con el exterior 2010



Grafica 1. Trade Link Lazos Comerciales. El comercio exterior de México se recupera en 2010. Febrero 2011

Las importaciones de México al exterior durante el 2010 representaron 301.5 millones de dólares, siendo una cifra considerablemente alta en comparación con los datos de las exportaciones que son menores. Asimismo Estados Unidos registra cifras que lo ponen a la cabeza de la tabla y en sus manos al país Mexicano, al ser nuestro principal importador.

En 2010, el déficit comercial de México se ubicó en 3.1 mmd, el cual representa el 0.3% del PIB mexicano. La situación del puerto de Lázaro Cárdenas y Manzanillo es altamente estratégica, pues se han convertido los detonadores de la economía, logística y conectividad internacional de México en la zona, además de que se circunscribe a la fuerte dinámica global en materia portuaria, comercial y de compañías navieras que tienen como origen y destino la terminal portuaria para convertirse en un puertos HUB.

Lázaro Cárdenas representa ser para México un actor significativo en el comercio internacional, mostrando datos de la Organización Mundial de Comercio los cuales revelan que en 2007 México fue el décimo exportador y octavo importador en el ámbito mundial y el primero en ambas categorías entre los países de América Latina. Durante el 2010, México contribuyó con

1.94% de las exportaciones y con 2.07% de las importaciones mundiales, equivalente a su contribución al PIB mundial alrededor del 2% para el año, 2009. ⁹⁵

Con estos resultados se puede constatar que México importa más de lo que exporta, al considerar que la medida del comercio real de productos entre las economías se obtiene sumando a las importaciones y ello es consecuencia de un desempeño que permite al sistema mexicano contribuir de manera poco eficiente y competitiva al comercio exterior.

Tal como nos muestra la balanza de pagos la cual establece la diferencia entre el total de lo que importamos y el total de lo que exportamos. A largo plazo, lo importado y lo exportado tiene que igualarse, o no habrá un crecimiento económico equitativo. La balanza nos menciona que aunque se presentó una fuerte derrama económica en el turismo, en los ingresos de las remesas y en la cuenta energética del petróleo; aún es insuficiente y no se han logrado generar mayores crecimientos económicos para el país

Por lo tanto, el desempeño de la Balanza de Pagos en 2010 muestra a numerosos factores coyunturales que reflejan una normalización de la economía mundial aún incompleta. Sin embargo en la medida en que dicha normalización se concrete el déficit por Cuenta Corriente tenderá a ampliarse, teniendo un resultado más consistente con la estructura productiva de México en las fases de expansión económica.

⁹⁵ Blanca Torres y Gustavo Vega, *Los grandes problemas de México*. Relaciones Internacionales, El Colegio de México. Consultado en URL:<http://2010.colmex.mx/16tomos/XII.pdf> el día 25 de febrero de 2012, p 715.

5.1.2 Análisis del sector exportador en el comercio portuario.

El sector exportador es otra de las principales vías para el comercio exterior, al promover el conjunto de mercancías y servicios que un país vende a otro para su uso o consumo definitivo. El sector exportador obtiene beneficios mediante la venta de productos o servicios de mercados exteriores con la particularidad de que quienes venden establecen sus propias normas y regulan esta venta internacional en el país exportador, dependiendo del producto o tipo de control dentro de un país.

La Ley Aduanera mexicana contempla un régimen de modalidades en las exportaciones, las cuales permiten determinar el destino y tiempo en que la embarcación efectuara durante la exportación, entre las más importantes basta con mencionar a dos modalidades:

- Exportación Temporal:

Este concepto se fundamenta en el artículo 113 de la Ley Aduanera, la cual establece el régimen y la salida de mercancías del país por un tiempo limitado y con una finalidad específica, en este régimen no se pagan los impuestos al comercio exterior, sin embargo, deben cumplir las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias y formalidades para el despacho de las mercancías destinadas a este régimen.

De ahí que existen dos modalidades que incorporan las siguientes exportaciones:

- Retornar al país en el mismo Estado extranjero sin modificación alguna.
- Someter los bienes sujetos a exportar mediante un proceso de elaboración, transformación o reparación.⁹⁶
- Exportación Definitiva

Se basa en el artículo 102 de la Ley Aduanera. Consiste en la salida de mercancías del territorio nacional para permanecer en el extranjero por tiempo ilimitado.

⁹⁶ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Régimen de Exportación Temporal*, Ley Aduanera. Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/importando_exportando/142_10063.html el 11 de enero de 2011.

Para la exportación definitiva se debe tener en cuenta:

- El alta en el Registro Federal de Contribuyentes.
- Darse de alta en el padrón de Exportadores Sectorial, si se trata de bebidas con contenido alcohólico y cerveza; bebidas energéticas; alcohol y alcohol desnaturalizado; mieles incristalizables y tabacos labrados.
- Alta en el Padrón de Exportadores Sectorial.
- Es necesaria la contratación de los servicios de un agente aduanal para que a nombre del exportador se presente el pedimento de exportación ante la aduana.
- Las exportaciones generan el pago del denominado Derecho de Trámite Aduanero (DTA).
- Se deben cubrir los requisitos que el país de destino establezca para la mercancía exportada.⁹⁷

Para que las modalidades de exportación sean de gran ayuda es necesario conocer junto con el agente aduanal que prepare el trámite de salida, cuál será el plazo máximo que tiene autorizado para permanecer dicha mercancía en territorio extranjero, con el fin de prevenir irregularidades en países receptores. Teniendo como fin impulsar y realizar las actividades internacionales, a fin de incrementar sus ingresos de ventas, diversificar sus productos y ganar competitividad para conseguir economías de escala en la producción y sedes de ventas con el mercado exterior.

A pesar de que el grueso del comercio exterior está prácticamente concentrado en los grandes productores y exportadores nacionales y extranjeros, existe un buen número de medianas empresas que realizan operaciones de comercio exterior.

Mediante las cuales se han integrado grandes grupos financieros, que también operan con un poder monopólico y realizan operaciones de comercio exterior, las pocas paraestatales que quedan, en realidad por ser del Estado no tienen problema alguno para exportar o importar, los problemas pertenecen al sector privado con respecto al proteccionismo internacional y a las bajas cotizaciones del producto en el mercado mundial.

Para el control y regulación del mercado exportador existen asociaciones de productores y exportadores que intervienen en el comercio nacional, por mencionar algunos se encuentran la Cámara Nacional de Comercio (CONACO), de industriales CONCAMIN, foréstateles, industrias

⁹⁷ *Ibíd.*

de la transformación COPARMEX y la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM). Mediante las cuales, se permite mantener un control de precios y trámites para la salida de mercancías y servicios que los productores y exportadores realicen.

Considerando en los últimos años al sector exportador como motor de recuperación económica y pilar de la actividad productiva en el país. De tal suerte, que el país se coloca dentro de los 10 exportadores más importantes del mundo, y el más fuerte en Latinoamérica, con una participación del 43% a escala regional.⁹⁸

En 2010, las exportaciones manufactureras crecieron 29.5%, destacando algunas industrias como la automotriz (53.3) y la minero metalúrgica (58.3%), mientras que la minería y el petróleo crecieron en 67.4% y 34.9% respectivamente

Las ventas al exterior de productos agropecuarios establecieron un record histórico al ubicarse en 8.5 mmd en 2010. Por su parte, las exportaciones mexicanas a la Unión Europea (UE) se incrementaron 23.9%, representando una participación del 4.9% de las exportaciones totales.

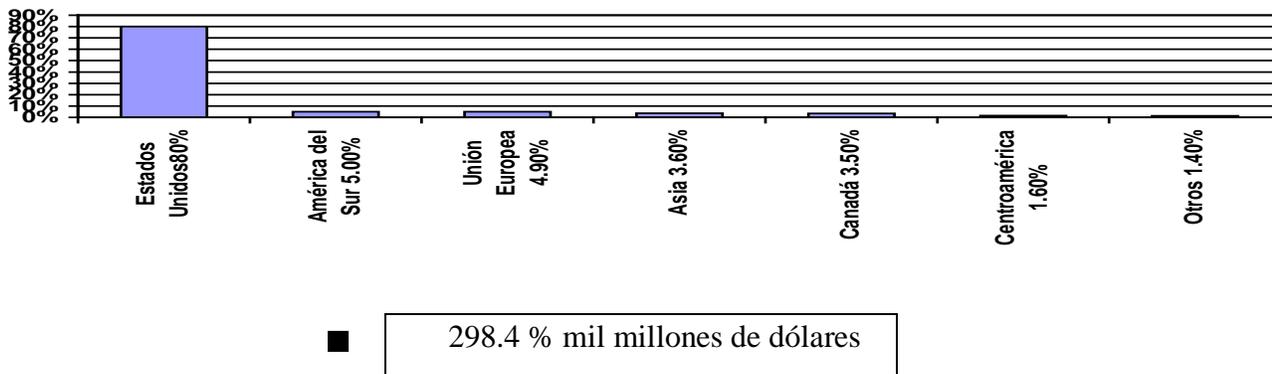
Desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio (TLCAN) entre la Unión Europea y México (TLCUEM) en 2000, las exportaciones mexicanas hacia la UE han aumentado 164%, mientras que las ventas al resto del mundo crecieron en 117% en el mismo período.

Entre los principales mercados de las exportaciones mexicanas, los EE.UU. y la UE ocupan un amplio mercado de destino, respectivamente. Sin embargo, considerando los Estados Miembros de la UE de manera individual, existen tres países europeos entre los 10 principales destinos: España subió del cuarto al tercer sitio, Alemania baja del tercer al séptimo lugar, y Países Bajos pasa del octavo al décimo puesto. Por su parte, Brasil consolida su quinto lugar y ahora ingresaron a este grupo Colombia y Chile en el sexto y noveno puesto respectivamente. Con ello, la región de América del Sur en su conjunto rebasó a la UE como destino de las exportaciones mexicanas.

⁹⁸Rachel Ochoa, *Sistema Portuario Mexicano*, Observatorio IMCYC. Consultado en URL:<http://www.imcyc.com/revistact06/nov06/OBSERVATORIO.pdf> el día 27 de febrero a las 10:00am.

En este contexto, México aumentó su presencia en el mercado estadounidense, alcanzando una participación histórica de 12%, con lo que se reafirma en el tercer lugar como proveedor, después de China y Canadá. Cabe destacar que la industria automotriz mexicana se consolida como el primer proveedor de los EE.UU. Además, las exportaciones de productos de sectores de tecnología avanzada de México a los EE.UU. crecieron 22.6%, consolidando al país como el segundo proveedor de dicho mercado, sólo detrás de China (ver grafica 2).

Exportaciones de México con el exterior 2010



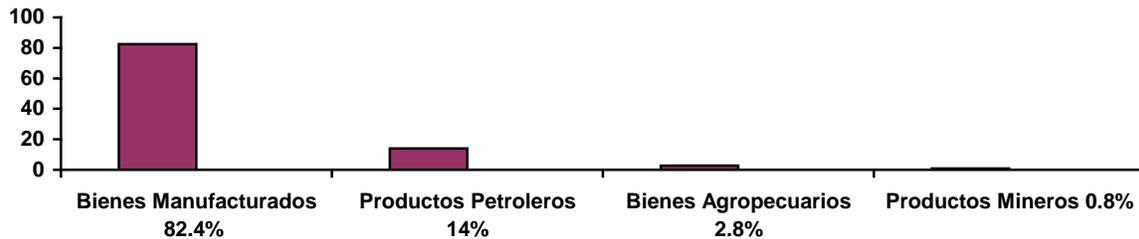
Grafica 2 Trade Link Lazos Comerciales. El comercio exterior de México se recupera en 2010. Febrero 2011

El año 2010, fue considerado precursor en materia de exportaciones, ue partieron de los puertos mexicanos con destino a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en América del Sur y Honduras en América Central; Francia, Italia y España en Europa; además de Marruecos y Argelia en África.

Respecto a la estructura de las exportaciones, los bienes manufacturados representaron 82.4% del total, seguidos de los productos petroleros (14%), los bienes agropecuarios (2.8%) y los productos mineros no petroleros (0,8%) (Ver grafica 3).

Estructura comercial de las Exportaciones

2000-2010



Grafica 2 Trade Link Lazos Comerciales. El comercio exterior de México se recupera en 2010. Febrero 2011.

Cifras del Instituto Nacional de Estadística (INEGI) muestran que al cierre de diciembre del 2010 las exportaciones totales ascendieron a 298,360.8 millones de dólares, 29.8% más que las registradas en años anteriores. Dentro del sector de manufacturas, las exportaciones sumaron 245,744.8 millones de dólares, 29.5% más altas que las de 2009. De este total, las exportaciones no automotrices fueron por 180,796.8 millones, un crecimiento anual de 22.7%.⁹⁹

Hoy en día el auge de exportaciones se concentra en la demanda del mercado Estadounidense y en las exportaciones automotrices, avanzando también en mercados secundarios y en otras ramas manufactureras; representando un ritmo de crecimiento acelerado no visto desde el año 1995.

Gracias a que la Secretaría de Economía ha logrado impulsar la interconexión electrónica entre entidades o dependencias del gobierno federal y en el Sistema de Automatización Aduanera Integral, eliminando y simplificando los trámites que promueven la seguridad jurídica para facilitar las operaciones de comercio exterior. El sector exportador mexicano se consolida como motor de la recuperación económica y pilar de la actividad productiva en el país.

⁹⁹ Isabel Mayoral Jiménez, *Sector exportador teme por el súper peso*, CNNEXPANSION. Consultado en URL: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2011/02/08/el-peso-fuerte-afectara-exportaciones> el día 14 de febrero de 2012.

Considerando al Puerto de Lázaro Cárdenas como uno de los puertos más activos del país en términos de volúmenes de carga de exportación e importación. Este puerto maneja las exportaciones como el pescado, maíz, copra, limón, plátano, alimentos enlatados, vino, madera y minerales.

En este sentido, la exportación de productos se transforma en un proceso a través del cual las empresas pueden incrementar sus negocios y mercados, así como el conocimiento de su marca en el mundo, elevando sus niveles de productividad.

De acuerdo con el reporte de Estadísticas comerciales, elaborado por la Organización Mundial de Comercio OMC, México fue durante 2009 el décimo mayor exportador del mundo. Así, se ubicó por debajo de la Unión Europea, China, Estados Unidos, Japón, República de Corea, Hong Kong, Canadá, Rusia y Singapur.¹⁰⁰

Entre los países latinoamericanos, destaca México con una de los principales lugares después de Brasil, Chile, Argentina y Perú. Entre las principales exportaciones mexicanas de mayor éxito se encuentra catalogado como primer proveedor del sector automotriz y con respecto al mercado de los alimentos orgánicos, se encuentra el aguacate conocido también como el oro verde del país, tomate, chile, papaya, y como bebida el tequila.

Gracias a la modernización de infraestructura portuaria y servicios, se han logrado desarrollar los movimientos comerciales portuarios, tal es el caso de la plataforma portuaria marítima de Veracruz, la cual ha permitido incrementar las exportaciones nacionales, atendiendo a embarcaciones de mayor tonelaje y cubriendo las demandas de los clientes con respecto a las operaciones logísticas. Ejemplo de ello es el ingreso que la Administración Portuaria Integral de Veracruz hizo al puerto siendo el buque Maeva de la naviera Mediterranean Shipping Company , un barco con capacidad de 8 mil TEU's, el más grande que ha recibido la historia del puerto.

¹⁰⁰ *México, líder en exportación, Alto nivel.* Consultado en URL:<http://www.altonivel.com.mx/8147-mexico-lider-en-exportacion.html>, el día 27 de febrero.

En este marco de modernización, se hizo el primer embarque de mil 200 vehículos con destino a los países del Gulf Cooperation Council (Consejo de Cooperación del Golfo o GCC), que integra a los Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Bahrain, Kuwait, Omán y Qatar.¹⁰¹

La compañía automotriz japonesa que realizó esta transacción comercial, planteo exportar 19 mil 802 autos durante el 2010, distribuidos en dos embarques mensuales, lo que contribuirá al incremento de unidades desplazadas por esta terminal portuaria y mejorar las terminales especializadas en los puertos mexicanos.

Lo que llevó a aumentar el traslado de automóviles por el puerto de Veracruz, donde la SCT menciona que se movilizaron 106 mil 563 unidades; de éstas, 32 mil 268 fueron de importación, y 74 mil 295 de exportación, lo que se traduce en un incremento de 25% comparado con el mismo período de 2009; lo que llevó a mejorar las terminales portuarias de Veracruz al mostrar un incremento en su comercio.

Con respecto a la balanza comercial señala que las exportaciones del 2010, se registró un superávit de 195 millones de dólares, el cual fue impulsado por la acelerada recuperación de las exportaciones, la cual ha crecido en promedio 35% durante los cuatro primeros meses del año, mientras las importaciones lo han hecho en 31.3%. El impulso de esta recuperación de los flujos comerciales con el exterior proviene del componente petrolero, tanto en las exportaciones como en las importaciones, y del dinamismo manufacturero, tanto en las ventas como en las compras de bienes intermedios.

Las exportaciones petroleras se recuperaron gracias al aumento en los precios del crudo, en la medida en que la producción industrial en Estados Unidos continúe recuperándose y los precios del petróleo permanezcan elevados, las exportaciones mexicanas continuaran presentando cifras altas.

Anualmente las importaciones de bienes intermedios son las más dinámicas al crecer 38.4% a/a en lo que va del año, mientras las de bienes de consumo lo han hecho en 34.2%, sin

¹⁰¹ *Modernización de puertos aumenta las exportaciones: SCT, El Financiero.* Consultado en http://www.tractoportal.com/front_content.php?idcat=2203&idart=10435 el día febrero de 2012.

embargo es importante destacar, que buena parte de su recuperación se concentra en la importación de productos petrolíferos de consumo.

La recuperación en los flujos del comercio internacional es una señal alentadora para la economía mexicana, y en la medida en que el principal impulso a esta sea la demanda de bienes manufactureros mexicanos esperamos seguir observando pequeños superávits en los saldos comerciales. En la medida en que la demanda interna de México consolide su reactivación, dichos saldos se reducirán y la balanza comercial volvería a ser deficitaria.

Las perspectivas comerciales son de gran interés en los nuevos negocios al pronosticar un mayor crecimiento en la importación y la exportación, por los puertos que manejan grandes volúmenes de carga al estar preparados para enfrentar los retos que la actividad portuaria presente. Con ello se pretende promover un mayor acercamiento entre gobiernos y sectores empresariales de las zonas portuarias, así como una participación más activa del sector privado en la diversificación de los flujos comerciales marítimos.

5.1.3 Participación de la Inversión Extranjera Directa.

Hoy en día, la Inversión Extranjera Directa es parte fundamental de todo sistema económico internacional abierto e interdependiente, considerándose como un importante catalizador del desarrollo. Con respecto a los puertos la competitividad comercial del país aumenta en el mercado internacional, con el fin de atraer más inversionistas extranjeros y reducir los costos logísticos por medio de una mayor eficiencia operacional.

La inversión extranjera directa que ingresa al país por vía de empresas transnacionales e incorporación a capitales nacionales, se ubican en las ramas más dinámicas de la economía teniendo un ritmo de crecimiento con respecto a las variables económicas nacionales; por lo que en situaciones en donde la economía de los mercados no es buena la inversión decrece, sin

embargo se reincorpora cuando se activan las condiciones de los mercados y agentes económicos, en un ambiente de competitividad financiera.

Para efectos de su regulación, México tiene a su disposición y se rige bajo la Ley de Inversión Extranjera (LIE) que entró en vigor el 27 de diciembre de 1993, y otorga al inversionista extranjero un fácil acceso al mercado mexicano. La aplicación de la Ley de Inversión Extranjera tiene por objeto la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional.

Las instituciones que regulan a los inversionistas extranjeros y el gobierno han mostrado que sus políticas administrativas basadas en la regulación de inversión extranjera, han permitido una mayor integración de la economía mexicana con la economía mundial. Los cambios generados han sido promovidos fundamentalmente por una desregulación y adecuación del marco jurídico sobre inversiones extranjeras, las políticas económicas de coyuntura las cuales establece el Gobierno Mexicano, en la aceleración del proceso de apertura y desregulación hacia el mercado exterior.

Las actividades y sociedades en las que la inversión extranjera puede participar en el sistema portuario, está sujeto a determinados porcentajes:

Hasta el 49% en:

- Almacenes generales de depósito para pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura
- Administración portuaria integral: servicios portuarios para la realización de operaciones de navegación interior 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 suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario sociedades concesionarias en términos de la Ley Federal de Telecomunicaciones.

Asimismo, las sociedades que compiten en el sistema portuario y que requieren la autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras deben de mostrar una inversión extranjera mayor al 49%, entre las más importantes se encuentran:

- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje.
- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura.¹⁰²

En cuanto a limitaciones de la adquisición de terrenos y edificios, éstas existen sólo en lo que se refiere a la propiedad directa, en 100 kilómetros en las franjas fronterizas y 50 kilómetros a lo largo de las playas, asimismo, se pueden adquirir propiedades en estas zonas, mediante un fideicomiso que se establece de manera fácil ante una institución de crédito y hasta por un término de 50 años, renovables.¹⁰³

Los extranjeros también tienen el dominio de los activos fijos utilizados en la realización de actividades industriales, comerciales y de turismo en esas zonas. Este último caso, se refiere a la construcción, renta y explotación de parques, naves y bodegas industriales, plataformas marítimas, hoteles, complejos turísticos, centros comerciales, bares y restaurantes.

México ha implementado una serie de medidas económicas tendientes a alcanzar estos objetivos, entre las que se pueden mencionar, aparte de los procesos de apertura comercial ya mencionados, la adecuación y desregulación de ordenamientos jurídicos conforme a las reformas de los artículos constitucionales y leyes aplicables.

¹⁰² *La Inversión Extranjera en México*, América Economía Internacional. Consultada en URL:<http://www.americaeconomica.com/inversion/mexico/texto.htm> el día 26 de enero del 2011.

¹⁰³ *Inversiones Extranjeras*, Latín American Tax & Legal Network. Consultado en URL:http://www.lataxnet.net/partners/Mexico/mexico-inversiones_extranjeras/default.html el día 28 de febrero de 2012.

Actualmente el 96% de la actividad productiva de México está abierta a la inversión extranjera, donde las disposiciones señaladas en el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera se complementan con otras leyes en materias específicas.¹⁰⁴

Tal es el caso, se le ha contribuido al sistema portuario el manejo de exportaciones e importaciones, dicho apoyo se puede encontrar en los nuevos caminos de infraestructura portuaria para brindar un mejor servicio al movimiento de mercancías principalmente en el puerto de Manzanillo y Veracruz.

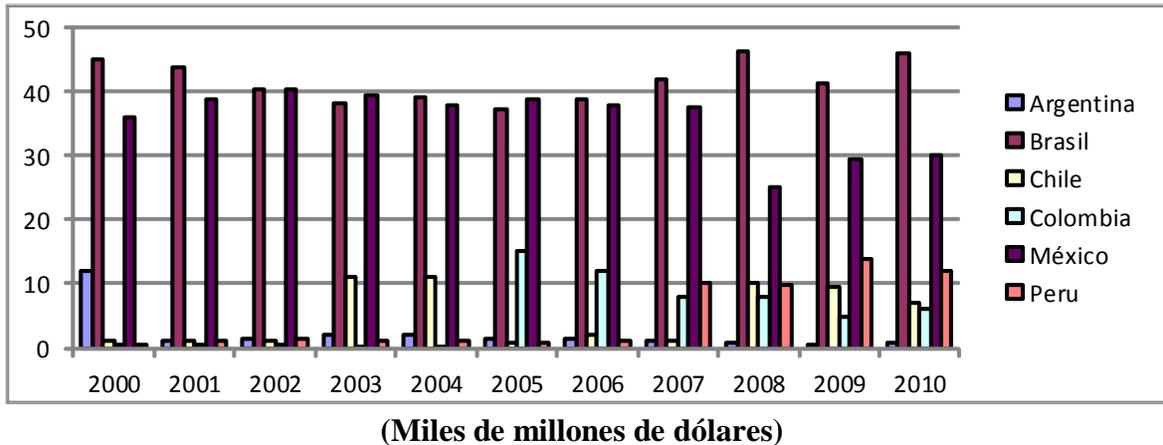
Los resultados ponen en evidencia que el comportamiento de la Inversión dirigida a México a partir del año 2000 cambia de forma notable, al ser dirigido el apoyo a las industrias manufactureras y puertos comerciales. Estos sectores han logrado incrementar los recursos provenientes del exterior al ser la sede de los corporativos financieros con movimientos estratégicos relevantes en los últimos años.

Tal es el caso que en los últimos años Brasil y México han logrado ser los principales destinos en América Latina para los inversionistas, debido a que han mantenido una política favorable a la inversión extranjera y a su posición geográfica estratégica. Brasil como una plataforma de acceso a los países que conforman del MERCOSUR y México a los del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sin embargo, México ha mostrado un nivel menor de captación de IED desde mediados de la presente década. En 2002, el flujo de inversión extranjera directa en América Latina que México recibió fue del 40.5% de IED del total de la región de América Latina y en 2010 tan sólo el 29.6%, (ver Grafica 4).

¹⁰⁴ *La Inversión Extranjera en México*, América Economía Internacional. Consultada en URL:<http://www.americaeconomica.com/inversion/mexico/texto.htm> el día 26 de enero del 2011.

Flujo de Inversión Directa en América Latina

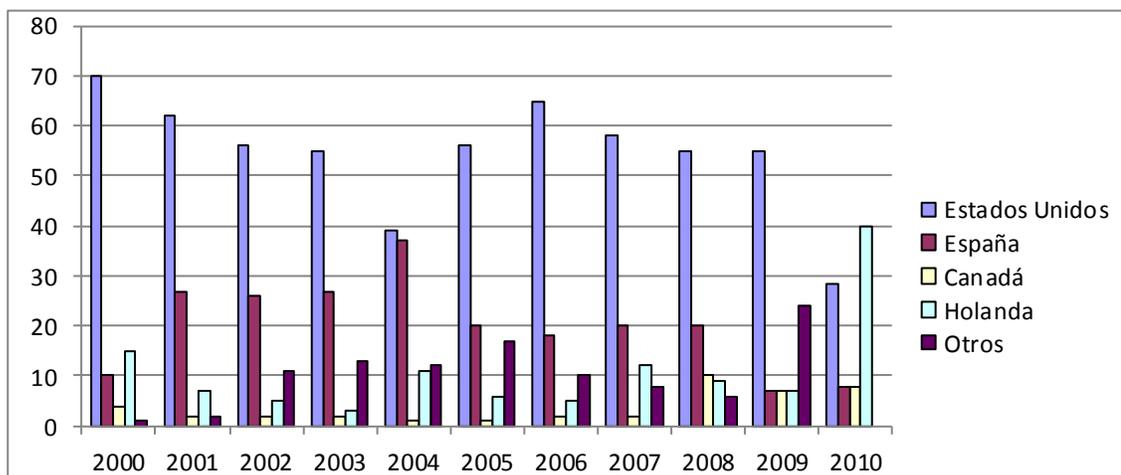
De los principales países 2000-2010



Gráfica 4. Fuente: elaborada con base en CEPAL (2010)

Por tanto en México, en los últimos años no ha habido una tendencia uniforme en la recepción de IED. Después del 2000 se observa un incremento en los flujos hasta alcanzar su máximo histórico en 2001, tendencia contraria a la de los flujos mundiales que registraron caídas. Es en 2002 y 2003 cuando registran caídas consecutivas, otra en 2006 y la más reciente en 2009, en que el monto recibido fue tan sólo de 11.4 mmd, la menor de las cifras en el periodo señalado (ver grafica 5).

Inversión Extranjera Directa en México por principales países de origen 2000-2010



Grafica 5 Fuente: elaborado con base en INEGI, Banco de Información Económica, Inversión extranjera directa por país de origen, México, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/>>, (14 mayo de 2010).

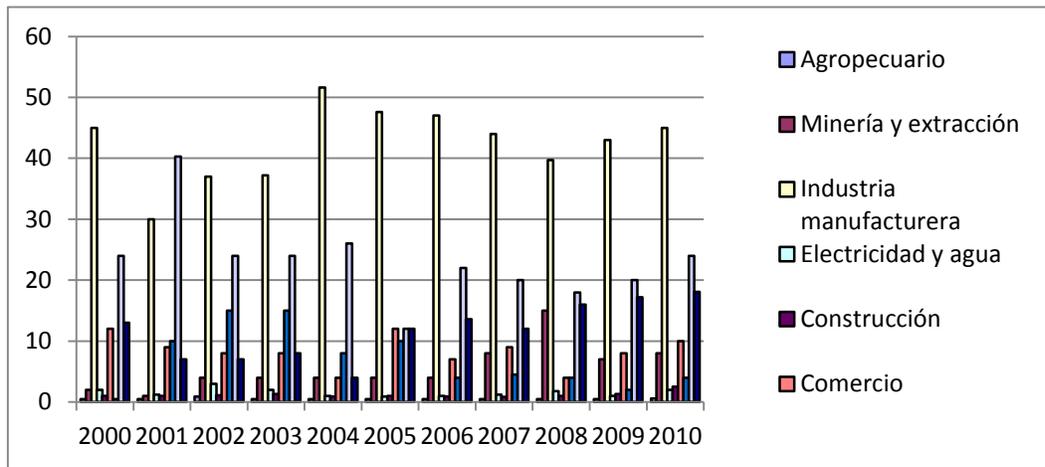
Tal como se aprecia, Estados Unidos se mantiene como el principal inversionista en México, seguido de España y Holanda; Canadá ha aumentado el monto de sus inversiones en México en los últimos años de la presente década. Mientras que Holanda presentó una inversión con un aumento del 60% de su inversión y se puede explicar por una sola operación que fue la compra de la cervecera mexicana FEMSA por parte de la empresa holandesa Heineken.

Durante el 2000 y 2001, México fue uno de los países con mayor recepción de inversión extranjera directa 22,500 millones de dólares en América Latina y uno de los cuatro más grades a nivel mundial. Durante enero de 2000 y marzo 2010, México ha captado inversión extranjera directa por un monto de 192,831.7 millones de dólares, de los cuales 102,460.1 corresponden a nuevas inversiones, 30,592.2 millones de dólares a reinversiones y 59,779.4 millones de dólares entre compañías.¹⁰⁵

¹⁰⁵ *Cambios de la inversión extranjera directa en México* . Consultado en URL: <http://www.promexico.gob.mx/inversion-extranjera/> el día 29 de febrero de 2011.

Mientras que los principales sectores productivos en los cuales se concentran el mayor porcentaje de inversión extranjera directa de Estados Unidos en México son los financieros y manufacturas sobre todo en maquiladoras o plantas de ensamble. (Ver grafica 6)

Inversión Extranjera directa en México, por sector económico 2000-2010.



Grafica 6. Fuente: elaborado con base en datos de la Secretaría de Economía, (14 mayo de 2010).

Al analizar la IED en México por sus componentes (gráfica 4), se observa que en términos generales la participación entre compañías (rubro en que se registra las operaciones de la maquila) se ha mantenido oscilando alrededor de un tercio del total de IED, excepto en 2001 cuya participación fue apenas del 11%. En cuanto a las utilidades invertidas, éstas han aumentado su participación en los componentes de la IED. Como puede verse en la misma gráfica, el rubro de nuevas inversiones tiene una tendencia descendente a partir del 2001.

Para el 2010 la cifra reportada proviene de 1,672 sociedades con participaciones de inversión extranjera directa. Dentro de los sectores con mayor recepción de dinero fueron: el comercio 42.7% manufacturero 34.6% y el de servicios financieros 20.2% otros sectores 2.5%. Durante este periodo la inversión extranjera directa provino principalmente de Estados Unidos

5.4% el principal socio comercial de México siguiendo así, España con 15.1%, Holanda 10.8%, Canadá 2.8% y Reino Unido 2.4%.¹⁰⁶

Mostrando signos favorables para el desarrollo del país, sin embargo, la de falta de seguridad y certeza a las inversiones destinadas y proyectadas en puertos mexicanos, han teniendo como objeto verificar si el país está perdiendo o ganando competitividad para la atracción de IED en un entorno de desarrollo infraestructural. A partir del estudio de los planes de inversión en el mercado portuario mexicano en el corto y mediano plazo, los proyectos destinados serán a puertos mexicanos, principalmente a Altamira, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz.

Con la concurrencia del sector privado, se busca lograr que la Administración tenga la mayor inversión en infraestructura portuaria en la historia reciente del país. Con estas inversiones se busca que México logre brindar una plataforma logística para el comercio y la inversión global que genere empleos para los mexicanos y la capacidad de los puertos para recibir a los turistas internacionales que viajan en cruceros¹⁰⁷

Por ende al considerar que cerca de 90% del comercio internacional se efectúa por vía marítima, y la función de los puertos marítimos es fundamental y de relevancia estratégica para todos los países en el desarrollo de las operaciones, así como de las comunicaciones y transportes y la gestión logística que esto conlleva. De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012, los puertos mexicanos están considerados como uno de los pilares del desarrollo logístico del país, pues mantienen una conectividad con otros puertos en el extranjero y facilitan las actividades con nuestros socios comerciales. Derivado de ello, los puertos se encuentran integrados a una vasta red de actividades que incluyen la operación aduanera, los controles de seguridad, los movimientos y flujos de mercancías que se destinan y desplazan a nivel nacional y al extranjero, dentro de las cadenas de producción y distribución global.

106 *Ibíd.*

107 *Síntesis de Comercio Exterior*, Proyecto Tecoman, Asociación Mexicana de Agentes Internacionales de Carga A.C., Pág. 2, Consultado en <http://www.tecomanseccionaduanera.com/articulos/data/SintesisdeComercioExterior02.06.2011.pdf> el día 21 de Marzo de 2012.

5.2 Competitividad y desarrollo comercial en el sistema portuario mexicano.

La infraestructura marítima y portuaria existente en los puertos habilitados ha sido el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y el sector privado. Ello ha hecho posible que el país cuente con una oferta suficiente para atender en el corto plazo la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora e importadora del comercio internacional y del aparato productivo nacional.

Los puertos se transforman en nodos eficientes de una cadena de transporte multimodal que vincula orígenes y destinos, estableciéndose delimitaciones portuarias a través de líneas navieras, cadenas de valor, corredores y plataformas logísticas que impulsan el intercambio comercial de México brindando una mayor competitividad en sus socios portuarios del exterior.

Gracias a sus más de 11 mil kilómetros de litorales, México es una puerta natural para el comercio con Asia y Europa, un eslabón entre América del Norte y América del Sur, y presenta un nodo estratégico para el comercio con los Estados Unidos, que no ha sabido aprovechar.

En los últimos años se ha avanzado significativamente en la consolidación del actual modelo portuario, basado en términos de productividad, calidad de los servicios, capacidad suficiente, inversiones y certeza jurídica, también es conveniente mencionar que el dinamismo del comercio exterior del país ha llevado a que la capacidad de algunos puertos, como Manzanillo y Lázaro Cárdenas los cuales han registrado niveles máximos de capacidad y de utilización, han logrado establecer proyectos de una fuerte demanda en infraestructura, principalmente para la carga contenerizada la cual requiere una mayor oferta de servicios logísticos y de costos menores.

Para la realización de los proyectos se cuenta con recursos propios generados por las Administraciones Portuarias Integrales, sin embargo, estos recursos son insuficientes para la realización de los proyectos estratégicos que se tienen contemplado llevar a cabo, por lo que se requiere la implantación de nuevos esquemas de financiamiento tanto del sector público como

privado, que potencien el monto de los recursos de inversión pública y permitan aprovechar las oportunidades de crecimiento y diversificación existentes en la industria marítima portuaria.

En materia de competitividad y eficiencia portuaria, aún no se logra la plena integración de las cadenas logísticas lo que provoca que los costos de transporte continúen siendo altos y que exista una menor productividad del servicio marítimo portuario. Tal es el caso del cuello de botella que enfrenta la competitividad de las cadenas productivas en los puertos se encuentra en el patio de vehículo de transporte terrestre y viceversa. En Puertos Mexicanos la estadía promedio de contenedores es de diez días, mientras que en Estados Unidos la estadía es de 7 días, esta maniobra provoca un largo tiempo de estadía de los contenedores en los patios, o zonas de almacenamiento de las terminales portuarias.

Por lo que es necesario lograr una mejor organización de los puertos con el sistema de transporte terrestre, impulsando los puertos como nodos de intercambio multimodal a fin de conformar una red de corredores multimodales que en el mediano y largo plazo permitan ampliar la oferta de servicios a tiempo y con la modalidad de puerta a puerta. Sin olvidar que México impuso el nombre de transporte multimodal al adoptarse el tratado con la promulgación del convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, Suiza, el día 24 de mayo de 1980. Mediante la celebración de un único contrato de transporte, que incluye y comprende la utilización de todas las vías y modalidades para el traslado total de la mercadería, punto a punto y la emisión de un único documento de transporte. El Transporte Multimodal según el Convenio se define como el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

Al término del primer semestre del año 2010, los puertos comerciales de México que administra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de 16 Administraciones Portuarias Integrales (API's), presentaron un incremento de 25.1 por ciento en el total de carga, al movilizar 87 millones 794 mil 604 toneladas, comparadas con el mismo

periodo del año anterior, en el que se registraron 70 millones 183 mil 495.¹⁰⁸

Lo anterior, es resultado entre otros factores, de las inversiones en infraestructura y el trabajo que la SCT realiza para mantener interconectadas las instalaciones portuarias con el autotransporte federal y ferroviario, lo que permite el rápido desalojo de la carga hacia su destino final, a bajos costos para las empresas y brinda a los consumidores ciertas modalidades que permiten el comercio portuario se efectúe con seguridad y signos de recuperación económica mundial principalmente.

En cuanto al Sistema Portuario Nacional se registró una recuperación en el periodo enero-noviembre de 2010 un movimiento de 248 millones 398 mil 976 toneladas de carga, cifra 12.8 por ciento mayor en comparación con el mismo periodo del año anterior, en el que se contabilizaron 219 millones 501 mil 828.¹⁰⁹

Gracias a las acciones que las administraciones portuarias han logrado impulsar en la infraestructura de los puertos nacionales, durante el año 2010 se superaron los nueve mil millones de pesos en inversiones. Por mencionar ejemplos, se encuentra la Terminal para el Manejo de Fertilizantes Líquidos de Guaymas, la habilitación de terrenos para la segunda Terminal Especializada de Contenedores en Manzanillo, el puente Albatros en Lázaro Cárdenas, el libramiento carretero de Altamira, y la alineación de muelles en Mazatlán, entre otras tantas más obras en construcción.

Los puertos con mayor movimiento de carga durante este decenio fueron Ensenada, Lázaro Cárdenas y Manzanillo con crecimientos de 27.2, 36.8, y 37.1 por ciento; mientras que Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo mostraron incrementos de 158, 112 y 111 por ciento. Como parte de la recuperación de la industria automotriz, el total de automóviles transportados presentó un crecimiento del 67.7 por ciento, al registrarse en este año el desplazamiento de 313 mil 608 unidades más que en 2009.¹¹⁰

¹⁰⁸ *Movimiento de carga en puerto crece 39%*, Mexicoport, Impulsamos el Comercio Exterior, Consultado en <http://www.manzanilloport.com/noticias/954/movimiento-carga-puerto-crece-39> el día 02 de Marzo del 2012.

¹⁰⁹ *Inversiones portuarias detonan aumento de mercancías*, Secretaria de Comunicaciones y Traspotes. Consultado en www.sct.gob.mx/.../comunicado-220-inversiones-portuarias-detonan el día 02 de marzo del 2012.

¹¹⁰ *Ibíd.*

Con estas cifras el movimiento portuario de importación y exportación reflejan el crecimiento y reactivación de la economía nacional e internacional, al mejorar los años anteriores cuando la crisis internacional propició la reducción en producción y consumo de mercancías.

Por lo que el desarrollo competitivo de los puertos mexicanos continuará con crecimientos positivos en el movimiento de diversas mercancías como son los contenedores, vehículos, gráneles agrícolas y minerales así como petróleo y sus derivados.

Con ello el impacto directo en el funcionamiento de los puertos, al crear una red global de puertos para los servicios marítimos e intermodales regulares, se establecerá en zonas marítimas portuarias al ser centros de producción, distribución y consumo del país.

Siendo cada vez más difícil determinar las potencialidades y posibilidades de desarrollo de los puertos nacionales, sin comprender previamente las implicaciones tecnológicas, organizativas, económicas y geográficas que delimitan las nuevas tendencias en el transporte marítimo internacional, así como el rol de los actores globales vinculados a las redes intermodales, que detectan las tendencias recientes de los servicios regulares de transporte marítimo y su impacto sobre el desarrollo de los puertos mexicanos.

Por ende los puertos mexicanos son considerados como la mejor opción para manejar grandes volúmenes de carga, al movilizar más del 80%, de las exportaciones y el 50% de las importaciones del país.

El fomento y el intercambio comercial entre los puertos ubicados en el Golfo de México y en el Pacífico, se promueve gracias a la importancia del impacto del transporte marítimo en las economías de ambas zonas, donde se desarrolla el comercio marítimo, haciendo gran énfasis a la seguridad portuaria, el presupuesto y el desarrollo de estrategias comunes de crecimiento de cada uno de los puertos. Con ello, los representantes de las terminales mexicanas se han abocado al desarrollo de temas como el cabotaje, la integración de cadenas logísticas, la industria turística y la promoción conjunta del potencial económico de comercio marítimo.

CONCLUSIONES

A mí juicio esta tesis puede ser vista como una aportación valiosa para los estudios del sistema portuario mexicano e investigaciones futuras, al haber pocos estudios que analicen una de las principales puertas de entrada y salida del comercio internacional a través de los puertos marítimos. Motivo por el cual, se deben de establecer y dar a conocer ciertos mecanismos que permiten el estudio analítico de las principales estructuras que contribuyen al funcionamiento del sistema portuario para el arribo de embarcaciones provenientes del exterior como una muestra del desarrollo económico para México.

Con el fin de fomentar el desarrollo y por ende la intensificación del sistema portuario mexicano, que surgió a través del desarrollo histórico de la nación mexicana al marcar una gran evolución en los mares de las costas mexicanas, y contribuir con el expansionismo que traspasa fronteras entre las naciones y mares con el fin de intercambiar bienes comerciales que hasta hoy han representado ser una de las principales fuentes económicas del cualquier país. La historia marítima muestra una gran importancia al comprender el escenario proyectado en búsqueda del desarrollo que ha tenido el progreso del comercio marítimo en los puertos al poder contribuir con las primeras relaciones a través de sus rutas navegables con el exterior y con la finalidad de poder compartir y aprovechar zonas geográficas que le permitirían considerar a México como un principal socio portuario.

Las distintas etapas demostraron la riqueza que tiene el enfoque histórico para explicar el caso de los puertos y como éstos estuvieron ligados a adoptar modelos del extranjero. El análisis ha permitido entender que estos modelos han estado vinculados directamente a los esquemas del transporte, al despliegue del territorio y a la forma como han ido evolucionando las políticas económicas, asociadas a acelerar el proceso distributivo de mercancías. El proceso ha permitido crecer y reactivar a los puertos, dependiendo de coyunturas e intereses nacionales y externos, que buscarían favorecer algunas regiones que necesitaban utilizar los puertos más cercanos a su entorno territorial.

Por ende, los puertos mexicanos no son ajenos a las tendencias recientes en la organización de las redes de transporte internacional, sin embargo, han permitido otorgar una apertura comercial, basada en la reestructuración y privatización portuaria, las cuales han creado las condiciones necesarias para insertar al país en la fase económica de desarrollo.

En el cual, el transporte marítimo internacional y los puertos son elementos claves para sustentar el proceso de globalización económico y la apertura comercial en un sistema portuario mexicano. Al brindar México esta alternativa ha logrado alcanzar la madurez y representar una importante ruta comercial entre los dos océanos. Gracias a los diversos grupos y proyectos de los que México es parte, será capaz de alcanzar un desarrollo económico sostenible, gozando de una mayor incorporación a los mercados internacionales fomentando el libre comercio y el intercambio de bienes de manera más rápida y eficaz.

Con respecto a la Organización Portuaria y la administración de los puertos se debe de seguir desarrollando y vinculando el sector público y el sector privado, a través de la Administración Portuaria Integral la cual debe de establecer una regulación para beneficios de ambos sectores, por un lado la seguridad patrimonial de los bienes y por otro generar las inversiones en la infraestructura portuaria, que permitirán mejorar la calidad de servicios y de zonas portuarias para llevar a cabo un desarrollo comercial más competitivo.

Asimismo, es necesario que se brinde una mejor protección portuaria, en cuanto a las normas mexicanas que requieren la adhesión a una norma internacional de seguridad que proteja la corriente de cargas de exportación e importación y de trasbordo, así como también el transporte de pasajeros. Por otro lado, el papel que desempeñan la economía nacional es vital, ya que la integración de algunos procesos de globalización exige una logística y un transporte multimodal funcional que agilice el intercambio del país con el exterior, ya que entrelazan la economía nacional con la de otros países que forman parte de la competencia internacional por capital, por tecnología y por mercados.

El ritmo de crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, así como para alcanzar totalmente estándares competitivos a nivel internacional.

Con ello podemos constatar que el sistema portuario tiene un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas para el desarrollo de las costas mexicanas al ser catalogadas como las puertas de México hacia el exterior.

Al contar con puertos que compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo y mostrar avances importantes en la operación de diversos tipos de carga, aun se requiere tener mayores niveles de rentabilidad para explotar todo su potencial, para lograrlo será necesario invertir en infraestructura.

Por ende, la apertura comercial ha sido beneficiada por una serie de políticas de desregulación económica, privatización y liberalización de mercados. En esta perspectiva, el sector marítimo portuario ha sido objeto de una profunda reestructuración tanto física como administrativa.

Con ello, se pretende que el gobierno deje de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios, siendo exclusivamente de carácter normativo y de supervisión, dejando a las inversiones privadas y sociales la administración, la construcción de terminales y la operación de los puertos. Asimismo, se pretende eliminar las barreras de entrada con el propósito de que todas las empresas pueden usar los puertos mexicanos con fines de dar continuidad en el crecimiento de las actividades de importación y exportación de las empresas y por ende de la utilización plena y eficiente de las instalaciones y terminales en el puerto.

Como se mencionó, la competitividad de los puertos depende de forma muy importante de la eficiencia que se logre en sus operaciones, ya que al contar con la infraestructura necesaria para atender los diversos tipos de carga permite reducir el tiempo de estadía de los barcos, el número de maniobras y por tanto, disminuir los costos que implican. Es por ello que un primer elemento para evaluar la competitividad de México en el comercio internacional es considerar los costos por maniobras en puerto y terminal que se cobran en el país.

Sin embargo, los puertos detectan problemas causados por la infraestructura inadecuada para atender los distintos tipos de mercancías; asimismo, existen fallas y rezagos en la operación misma de la infraestructura y en los procesos operativos para la atención y transporte de los bienes, así como el mal clima que provoca desastres naturales entre ellos los huracanes, que pueden incluso realizar dichas debilidades que afectan la competitividad del puerto en la prestación del servicio y limitando su participación en la operación comercial.

Con la finalidad de salvaguardar la vida humana en el mar y aguas nacionales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, implementará medidas de seguridad que contemplen acciones enfocadas a preservar la seguridad de la comunidad marítimo portuaria nacional y extranjera, así como brindar respuesta adecuada, oportuna y coordinada ante situaciones de emergencia.

Hay que señalar que aunque existen limitaciones de infraestructura identificadas en el Programa Nacional de Desarrollo Portuario y en los Programas Maestros de Desarrollo Portuario, aun se presentan la restricción de manera importante la capacidad de los exportadores e importadores para diversificar sus fuentes de abasto y aumentar los beneficios del comercio exterior.

Por lo anterior, es importante que se establezcan los incentivos necesarios para que las API's puedan atraer más inversiones y de esta forma modernizar la infraestructura; asimismo en lo que se refiere al sistema ferroviario es necesario establecer reglas claras de operación para transporte intermodal y la aplicación de una regulación efectiva para que los derechos de paso no constituyan una restricción a la operación competitiva de los puertos.

En cuanto a los desastres naturales la eficiencia, seguridad y la competitividad de un puerto es de vital importancia ya que va a depender en gran parte de su vulnerabilidad a los peligros naturales. En muchos casos, un gran porcentaje de los fondos nacionales o regionales presupuestados para el sector de transporte marítimo se gastan en la reparación y mantenimiento de puertos expuestos, en mayor parte, a huracanes, terremotos, deslizamientos y erupciones volcánicas, entre otros eventos naturales. El resultado del impacto de estos peligros naturales son decenas de millones de dólares de pérdidas incluyendo costos de transporte más elevados. Por esta razón el manejo de vulnerabilidad de la infraestructura portuaria a los peligros naturales

debería de verse reflejado en las decisiones de planificación e inversión del sector transporte marítimo.

Ya que si no se prevén las medidas suficientes de seguridad, los acontecimientos atmosféricos extremos, como los huracanes, pueden provocar el cierre temporal de puertos o rutas de transporte y dañar parte de la infraestructura imprescindible para el comercio. Las infraestructuras costeras y las instalaciones de distribución son vulnerables a los daños provocados por las inundaciones, mientras que por el contrario el transporte de carga por vías navegables interiores, podría verse perturbado durante las sequías. Las perturbaciones de las cadenas de suministro, transporte y distribución harían que aumentarían los costos del comercio internacional, dicho aumento podría ser perjudicial para el comercio en general, para países en desarrollo cuya integración a la economía mundial depende de su participación en las cadenas de producción internacionales.

La importancia de considerar la interacción de los proyectos con el medio ambiente se ve reflejada en la exigencia de estudios previos por parte de los organismos internacionales de financiamiento, y de los mandatos en este sentido dictados en cada región.

Por otra parte, en cuanto al análisis sobre el funcionamiento de los servicios portuarios que brindan los puertos mexicanos de Veracruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo son más elevados que algunos de los competidores internacionales de México, Los Ángeles y Long Beach aunque menores a los de Houston Singapur y Hong Kong. Sin embargo, si se analiza la totalidad de los costos portuarios, los puertos mexicanos tienen tarifas menores a Rotterdam, Barcelona y Singapur pero mayores a Long Beach y Los Ángeles. En este aspecto, los puertos mexicanos no han reducido sus tarifas como resultado de una mayor competencia, que podría ser el caso de los puertos de Altamira y Veracruz que duplicaron los costos portuarios en comparación de los Ángeles y Long Beach

Si se considera que en tanto la infraestructura no se amplíe será difícil superar los obstáculos para el desarrollo de un sistema portuario más acorde a las necesidades del comercio internacional del país, el cual requerirá que se establezcan ciertas normatividades que permitan ahorrar tiempos y costos.

La expansión del comercio, con la visión puesta en un desarrollo económico sostenible, es un tema prioritario. La infraestructura portuaria es una manifestación concreta de dicha prioridad y el transporte es el sector clave para promover el intercambio de bienes y servicios a través de los mismos.

A continuación se presentan las siguientes propuestas que podrían conseguir establecer un mejor funcionamiento del sistema portuario mexicano elevando su competitividad:

- Maximizar la aportación de valor del Sistema Portuario Nacional a través de las cadenas productivas para coadyuvar el desarrollo económico y social. Con la finalidad de optimizar costos y maximizar ingresos, para con ello buscar ser reconocidos como la mejor opción de paso para las cadenas productivas y de competitividad; incrementando volumen de negocios de clientes y gozar de una eficiencia operativa al lograr una integración plena del transporte marítimo con el transporte terrestre.
- La mejor opción es incrementar y optimizar la infraestructura portuaria necesaria para motivar la inserción de los puertos mexicanos en un mayor número de rutas, al contar con la participación de la inversión extranjera que permita el incremento de líneas navieras mexicanas.
- Con respecto a las inversiones es necesario impulsar nuevos esquemas financieros para la Administración Portuaria Integrales principalmente para promover la modernización de infraestructura portuaria y una mejor organización del sistema portuario.
- Se requieren tarifas portuarias o pagos de derechos por uso de infraestructura portuaria y de servicios marítimos de mayor cobertura, ya que son el factor determinante para mantener costos competitivos.
- Se deben de reforzar la normatividad marítima para el Sistema Portuario Nacional y comercial con la finalidad de mejorar la seguridad y las regulaciones del comercio portuario. De tal manera que se delimiten las comunidades portuarias con la estrategia del Sistema Portuario Nacional, destacando la coordinación con autoridades. Con el fin de mejorar y garantizar la calidad de servicio dedicado a la gestión y normatividad adecuada para generar el cumplimiento de las estrategias de

los puertos y para favorecer las cadenas productivas e incorporar a los puertos las cadenas logísticas en la intermodalidad incluyendo el cabotaje.

- Se requieren una mayor eficiencia y simplificación de procesos en otros medios complementarios de transporte y prestadores de servicios portuarios y aduaneros.
- Desarrollar un sistema operativo aduanal que permita facilitar la entrada y salida de mercancía y evite pérdidas de costos y tiempo, con el fin de desarrollar un rápido movimiento confiable, seguro y de clase mundial; a través del refuerzo de la seguridad y las políticas normativas que establecen las leyes.
- Prever y mejorar las zonas de seguridad ante posibles siniestros provocados por desastres naturales.
- Se debe de conducir las operaciones con responsabilidad ecológica con medidas que efectivamente contribuyan a la reducción del impacto ambiental, a través de programas que permitan mejorar, contribuir y facilitar las el uso de las rutas navegables y espacios portuarios para el bien de los que hacen uso de la nación mexicana.
- Pese al gran número de tratados de libre comercio, no se ha logrado mejorar el nivel portuario que demandan las naciones para satisfacer las necesidades que demanda un puerto competitivo.
- Para que México posea puertos competitivos se necesita desarrollar una flota mercante nacional para poder tener un comercio exterior propio y competitivo.
- Se debe de establecer una legislación que permita el desarrollo del comercio exterior y e la flota mercante.
- Por consiguiente, es imprescindible definir estrategias conjuntas tendientes a mejorar la participación de los puertos en el contexto internacional y crear las relaciones conducentes para posicionarlos en un sitio preponderante de la dinámica del comercio internacional. Al tener en cuenta que México está avanzando hacia la consolidación del sistema de transporte a través de la oferta de infraestructura y servicios eficientes y competitivos e integrados entre sí, que permita insertar con ventajas competitivas a las rutas logísticas internacionales para facilitar e incrementar los flujos comerciales con el mundo.

- Para que los puertos mexicanos sean competitivos a nivel mundial, se debe de impulsar la figura de los puertos HUB, entre los principales puertos se encuentran Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Como se mencionó, la competitividad de los puertos depende de forma muy importante de la eficiencia que se logre en sus operaciones, ya que al contar con la infraestructura necesaria para atender los diversos tipos de carga permite reducir el tiempo de estadía de los barcos, el número de maniobras y por tanto, disminuir los costos que implican.

La infraestructura portuaria no se ha desarrollado en los últimos años, y el costo de la misma supera la capacidad de inversión de los gobiernos de centro y Sudamérica, por lo que se deberá considerar el desarrollo por etapas de los puertos, sin detener el impulso en el desarrollo portuario.

Para el caso de México, se deberá considerar la planeación integral de las costas, considerando el desarrollo de puertos complementarios bajo una misma administración y el análisis de proyectos sustitutos a fin de no sobreinvertir en infraestructura portuaria.

Para la Costa del Pacífico, se espera que el desarrollo continúe gracias al desarrollo comercial de China, Asia y la India, además de considerar el desarrollo de los puertos estadounidenses. Para la costa del Golfo de México y el Atlántico, el desarrollo será más conservador y la fortaleza de la moneda europea mantendrá un impacto directo en el desarrollo del comercio internacional con Europa.

Por lo tanto, la importancia estratégica de los puertos para México se observa no sólo por realizar 80% de su comercio por vía marítima, sino por el potencial que representa la movilización y almacenaje de mercancías en una economía globalizada, al exportar y presentar una actividad constante le ha permitido a naciones en vías de desarrollo convertirse en potencias económicas.

Si la recuperación del comercio exterior de México pone de manifiesto su creciente importancia como una de las principales plataformas para la producción a escala mundial, México

seguirá mejorando su ventaja competitiva, atrayendo a más empresas líderes a nivel mundial en sectores que poseen la tecnología más sofisticada.

Ya que al poseer México una creciente infraestructura y brindar oferta laboral permitirá ofrecer las mejores condiciones para el desarrollo de las empresas establecidas en el país, además, de que ofrece múltiples incentivos en favor de la inversión y la actividad exportadora.

La consolidación de México como uno de los principales actores en el mercado mundial es el resultado de la eficiencia en su producción manufacturera, de su mano de obra altamente calificada y de sus altos estándares de calidad. Todo esto está atrayendo a una nueva ola de inversionistas que consideran a México como la mejor ubicación para integrarse a los procesos de producción mundial.

Gracias a que los puertos del país reciben y envían diariamente miles de toneladas de bienes, cuyas operaciones representan ingresos para el gobierno federal a través de las API's. No es suficiente aún es necesario que se continúe con una inversión en los puertos ya que se requieren servicios logísticos, que hagan posible desde el ingreso de la mercancía, hasta su despacho al destino final, por tanto, se desarrollan estrategias para su recepción, vigilancia, servicios administrativos, de almacenamiento y de transportación.

El gobierno federal planea incrementar la infraestructura portuaria, que permite una mayor capacidad de manejo de los contenedores, y transporte multimodal destinado a mejorar la logística operativa en los puertos del país. Pese al gran avance que en materia portuaria México ha tenido a partir de la privatización de los puertos, el crecimiento de la demanda ha rebasado la expectativa, haciendo insuficientes los servicios actuales. Mientras operadores portuarios independientes invierten grandes cantidades en infraestructura y tecnología para hacer competitivos a los puertos, el gobierno federal ha buscado firmar acuerdos, alianzas y convenios con gobiernos extranjeros para promover el sistema portuario mexicano.

Por ende la actividad portuaria seguirá en búsqueda de en una política centrada en la exportación frente a un proceso internacional de globalización, donde la necesidad de contar con puertos modernos y eficientes pasará a ocupar un lugar prioritario dentro de la política de la participación privada; para con ello generar mayores ganancias económicas competitivas derivadas del comercio exterior para el país mexicano. De acuerdo a las políticas implementadas,

el sistema portuario podrá ofrecer y brindar mejores servicios, ya que México está viviendo una etapa en la que no puede dejar de mejorar su competitividad en el transporte, sino por el contrario buscará menores costos, mayor calidad y un mejor servicio.

En este contexto, México tendría una oportunidad de dejar de ser un país maquilador y se estimularía la producción industrial interna. Ya que se ha reducido comparativamente la actual oferta exportable mexicana, así como el margen de maniobra para ampliar la plataforma para poder vender al exterior. Las empresas transnacionales son autodeterminadas y deciden qué producir y a cuál mercado dirigir sus productos.

Algo similar sucede con las empresas de gran escala, que de alguna manera se han transformado en transnacionales, aunque su centro de trabajo está en México.

Por ello es necesario incidir en ese otro segmento de la actividad productiva nacional, que permita ampliar la producción de exportación. Para ello se precisa una reestructuración productiva, con base en una matriz industrial que permita ubicar los sectores estratégicos emergentes susceptibles de impulsar el nuevo desarrollo interno. Sin un desarrollo tecnológico que estimule una nueva producción exportable, no se consolidará la tan anhelada diversificación de mercados y dispersión de mercancías.

Es un gran reto el que deben de afrontar los puertos marítimos y el transporte de carga con respecto al comercio en México, no sólo es responsabilidad del gobierno iniciar esta tarea, sino en la medida en que prestadores del servicio, usuarios y el resto de agentes involucrados participen en la implementación, será cada vez más clara la magnitud de los beneficios, tanto de los puertos y del sector de comercial, como en el resto de la economía nacional.

Glosario de siglas y abreviaturas

ANIERM: Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana.

APIS: Administraciones Portuarias Integrales.

APIVER: Administración Portuaria Integral de Veracruz.

C.F.E: Comisión Federal de Electricidad.

CICE: Corporación Integral de Comercio Exterior.

COMPORT: Consejo Marítimo Portuario de México.

CONACO: Cámara Nacional de Comercio.

CONCAMIN: Cámara Nacional de Comercio de Industriales.

COPARMEX: Confederación Patronal de la República Mexicana.

FERROMEX: Ferrocarriles de México.

FERTINAL: Planta Fertinal (empresa de fertilizantes).

FMI: Fondo Monetario Internacional.

GCC: Consejo de Cooperación del Golfo.

GOLMAR: Agencia Consignataria de México S.A de C.V.

ICAVE: Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz.

IED: Inversión Extranjera Directa.

IMEXSA: Importación, Exportación y Asesoría.

INCOTERMS: Términos Comerciales Internacionales.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

LIE: Ley de Inversión Extranjera.

LIVA: Ley del Impuesto al Valor Agregado.

LNG: Petróleo, Gas Natural Licuado.

NKS: Nafinsa-Kobe-Sidermex. Unión de tres empresas, Nafinsa, Kobe y Sidermex dieron origen a NKS, una fábrica que elabora piezas de acero forjado y fundido tan singular, que en el mundo solo existen cuatro empresas así.

NYK: Nippon Yusen Kaisha. (Compañía Japonesa de buques-correo)

OMC: Organización Mundial de Comercio.

PEMEX: Petróleos Mexicanos.

PGR: Procuraduría General de la República.

PMT: Productora Mexicana de Tubería.

SAT: Servicio de Administración Tributaria.

SAGARPA: Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEDEMAR: Secretaria de Mariana

SEMARNAT: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

SHCP: Secretaria de Hacienda y Crédito Público.

SICARTSA: Siderúrgica Lázaro Cárdenas las Truchas.

TEUS: Twenty-foot Equivalent Unit. (Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores)

TMM: Transportación Marítima Mexicana

Fuentes de Información

Bibliografías

Anne M. Chapman, *Puertos de Intercambio en Meso América Prehispánica*, Ed. México, México 1998, 123 pp.

Arturo Gómez Camacho, *El Caribe Mesoamericano en la Época de la Conquista*, Ed CEESTEM, México, 1984, 321 pp.

Ortiz Wadgymar Arturo. Política económica de México 1982 - 2000. *El Comercio exterior de México anterior al siglo XX.*, Nuestro tiempo, México. 2000. p35.

Bertil Gotthard Ohlin, *Comercio Intrarregional e Internacional*. Oikos-Tau, Barcelona, España, 2000 232 pp.

Bohdan Nagorski, *Los problemas portuarios en los países en desarrollo, principios de Planeación y Organización Portuaria*, Ed. Temas Marítimos, México, 1974, 286 pp.

Brysson Cunnighan, *Cargo Handling at Ports: Survey of various systems in vogue, with a consideration of their respective merits*. J. Wiley, New York, 1998 198 pp.

Chris Milner, *Export promotion strategies: theory and evidence from developing countries*, Washington, New York University, 1990, 367 pp.

Cipriano Maura Ibaña, *Análisis de la Política Pública en el Desarrollo de la Industria naval para estatal*. Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1987, 87 pp.

Daniel Cosío Villegas, *Historia Mínima de México*, Ed. Colegio de México, México, 1994, 198 pp.

David Arellano Quintero, *Flota Mercante de México*, Ed Porrúa, México 1995, 152 pp.

Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México*, Ed. PAC S.A., México 2001, 243 pp.

Federic. R. Harris, *Comisión Nacional de Desarrollo portuario*, CIFSA, Vol. 1, México, 1974, 256 pp.

Federic. R. Harris. *Estudios Económicos y Proyecciones. El paquete económico 2000*. Comisión Nacional de Desarrollo Portuario, Coordinadora de Puertos, Vol. II, México 2001, 174 pp.

Fernando Rodríguez Pérez, *Dirección y explotación de puertos*. Oikos-Tau. Barcelona, España, 1951,407 pp.

Francisco García Amador, *El Régimen del Mar en el Derecho Marítimo Internacional Contemporáneo*. Ed. Herrera México, 1997, 199 pp.

Genaro de Jesús Portales Rodríguez, *Transportación Internacional*, Ed Trillas, México, 200, 256 pp.

H Salvador Mecado. *Tráfico Internacional: administración y aplicaciones*, Ed. Limusa, México, 2001.

Héctor López Gutiérrez, *Manual de Dimensionamiento Portuario*, Ed. SCT, Puertos Mexicanos, México, 2006, 76 pp.

Héctor López Gutiérrez, *Sistema Portuario*, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, 1981.

Herminio Blanco Mendoza. Fondo de Cultura Económica, México 1994, 281 pp.

Hugh Schwartz, *Supply and marketing constraints on Latin American manufacturing exports*. Washington, D.C; 1973, 338 pp.

Ignacio Bernal Gómez, *Historia de México*, Tomo 1, Ed Patria, México 1986, 132 pp.

J. E Rivera Villalobos, *Manejo Costero en México*, El Puerto de Lázaro Cárdenas, SEMARNAT, México, 2004, 201 pp.

Jadish N. Bhagwati. *Obstáculos al Comercio Internacional*. Ed. Gernika, México, 1994, 333 pp.

Jacques Droz, *La época contemporánea I Restauraciones y revoluciones (1815-1871)*, EUDEBA, España. 1966, 673 pp.

John P Griffin, *El Comercio Internacional II: importación y exportación*, Limusa, México 1996, 254 pp.

Jord Montañes, Joan Artés. *Empresa y comercio exterior. Compraventa y medios de pagos internacionales*, Ediciones Gestión 2000, Barcelona 1995, 292 pp.

Jorge A. Aja Espil, *Derecho Marítimo*, Ed. Gasca Sicco, México 1998, 276 pp.

Jorge Antonio Zepeda Carrillo, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, 1º Edición, Editorial API's, Tampico S.A. México 2005, 289 pp.

Jorge Vargas, *Terminología sobre Derechos del Mar*, Ed. CEESTEM, México, 1989, 324 pp.

José C. Valadéz, *Breve historia del porfirismo 1887- 1911*, Ed. Colegio de México Tomo II, México, 1971, 248 pp.

José C. Valadéz, *El porfirismo. Historia de un régimen, el nacimiento 1876-1884*, Tomo 1, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1987. 344pp.

José Eusebio Salgado y Salgado. *Manual de Derecho Marítimo*. Ed. Académica Española. España, 2012.

José Eusebio Salgado y Salgado, *Panorama de Derecho Mexicano*, Ed. Porrúa, México 1975, 156 pp.

Josefina Zoraida Vázquez, *Historia de México*, Ed. Santillana, México, 2003, 189 pp.

Juan Álvarez Villagómez, Jorge Álvarez Álvarez. *Impuestos al Comercio Exterior, Análisis y Revisión*. Ed. Gasca Sicco, México, 2006, 234 pp.

Julio Dueso, *Nociones de puertos*, Instituto Marítimo Mexicano, Ed. México-Marítimo, México, 1958, 103 pp.

Julio Pindter Vega, *Planeación, Administración y Operación Portuaria*, UNAM, México, 2001, 398 pp.

Nicolás Salomón Franco. *Aspectos Actuales del Derecho del Mar. Reseña Histórica Jurídica*. Banco Central Hipotecario, Bogotá, 1986, 346 pp.

Manuel Felipe Ávila, *Estrategias de promoción en comercio exterior*, Trillas, México 1999.

Marco Antonio Argueta Delgado. *La importancia de las funciones importación y exportación en la empresa moderna*, ITAM, México, 2003, 275 pp.

María del Mar Ibáñez Fernández, *Marina Mercante: Puertos y Transporte Marítimo*. National Academic Awards, México, 1993, 103 pp.

Michell Henri, *La Segunda Guerra Mundial. La victoria de los aliados*. Tomo II. Akal, Francia 1990, 463 pp.

Miguel Ángel Díaz Mier, *Técnicas de Comercio Exterior I*. Madrid, Pirámide y Centro Internacional Carlos V. 1996, 239 pp.

Miguel Ángel Gallo T, *México en el Contexto Mundial I*, Ed. Quinto Sol, México, 2001, 258 pp.

Morley Sylvanus G, *La Civilización Maya*, Ed Grijalbo, México, 1988, 278 pp.

Raúl Cervantes, *Derecho Marítimo*, Ed Herrero, S.A. México 1970, 198 pp.

Rigoberto Reyes Altamirano, *Manual Aduanero* 1º Edición. Ed. PAC S.A. México, 2006, 289 pp.

Roberto Bustamante, *Elementos de Operación y Administración Portuaria Ingeniería Marítima*, Ed. TMSRL, México 1999, 123 pp.

Roberto Bustamante Ahumada, *El desarrollo costero de México*, Marina Mercante de Veracruz, México, 2007, 393 pp.

Roberto Bustamante Ahumada, *Ingeniería Marítima*, Ed. Temas Marítimos, S de R.L. México 2003, 275 pp.

Roberto Franco Mendoza, *Política Portuaria*, Ed, Temas Marítimos S. de R.L; México 2004, 354 pp.

Rodríguez Ortega Evelyn Eugenia, *Artículo publicado en Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México*, ITAM, México, 1999, p 240.

Samuel Roy Elwee Mac, *Ports and terminal facilities*, Mc Graw-Hill, México 2002.

Vicente Querol Cabrera, *El arancel aduanero: mecanismo de política comercial*, Ed. Publicaciones Administrativas y Contables, México, 1994, 356 pp.

Fuentes Electrónicas

Administración Portuaria Integral del Puerto Lázaro Cárdenas, *Marcando historia en el Sistema Portuario Mexicano Primera Convención. Hemisférica sobre Logística y competitividad Portuaria*. Consultado en URL: www.puertolazarocardenas.com.mx/convencion/.../puerto.lazaro.cardenas.pdf el día 29 de julio del 2011.

Aduana Marítima. Contribuciones y aprovechamientos. Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/A_Preguntas_Frecuentes_Contribuciones_Aprovechamientos.htm el día 22 de febrero de 2012.

Aduana en México y el Mundo, *INCOTERMS 2010*. Consultado en URL: <http://aduanaenmexico.wordpress.com/2010/10/08/incoterms-2010-i/> el día 15 de enero de 2012.

Alejandro Díaz Bautista, *Los puertos en México y la política económica portuaria internacional*. Economía de México. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.htm> el día 14 de enero de 2010.

Alondra Quintero, *ManzanilloxportMéxico importa y exporta*. Consultado en URL: http://www.mexicoimportayexporta.com/ver_articulo.php?id=152 el día 22 de Marzo de 2012.

Antonio Zuidwijk, *La función de los puertos en la cadena logística. Nuestro Mar*. Consultado en URL: http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimoyfluvial1102996_la_funci%F3n_de_los_puertos_en_la_cadena_log%F3stica, el día 28 de octubre de 2009 a las 3: 45 pm.

América Economía Internacional, *La Inversión Extranjera en México*, Consultada en URL:<http://www.americaeconomica.com/inversion/mexico/texto.htm> el día 26 de enero del 2011.

Blanca Torres y Gustavo Vega, *Los grandes problemas de México*. Relaciones Internacionales, El Colegio de México. Consultado en URL:<http://2010.colmex.mx/16tomos/XII.pdf> el día 25 de febrero de 2012, p 715.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Comercio Exterior*. Consultada en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/28.pdf> el día 21 de febrero de 2012.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf>. El 8 de abril del 2011.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Aduanera*. Consultado en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12.pdf> el día 06 de marzo del 2011 a las 10:19 am.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal del Mar*. Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/124.pdf> - el día 14 de abril del 2011.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal de Navegación y Comercio Marítimos*, Consultado en URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lce.htm> el día 21 de abril del 2011.

Cámara de Diputados del H. Congreso de La Unión, *Ley de Puertos*. Consultado en URL:<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65.pdf>

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Régimen de Exportación Temporal, Ley Aduanera*. Consultado en URL:http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/importando_exportando/142_10063.html el 11 de enero de 2011

Cambios de la inversión extranjera directa en México . Consultado en URL: <http://www.promexico.gob.mx/inversion-extranjera/> el día 29 de febrero de 2011.

Caracterización del entorno internacional. Programa de desarrollo de la infraestructura marítimo y portuario, Consultado en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pdimap/primera_unidad/II_Entorno_internacional.pdf el 28 de diciembre del 2011.

CPA – Business News Américas, *Más de US\$3.400 millones para puertos mexicanos*. Consultado en URL:<http://www.cpampa.com/web/cpa/2010/10/mas-de-us3-400-millones-para-puertos-mexicanos/> el 14 de Enero del 2011.

El sistema portuario de Veracruz va por tres proyectos con inversión de 54.9 mdd. Consultado en URL: <http://www.info-transportes.com.mx/index.php?option> el día 26 de Junio del 2011.
Explorando México, Los Puertos más importantes de México, Consultado en URL:<http://www.explorandomexico.com.mx/about-mexico/6/23/> el día 3 de enero del 2011.

Glosario de Términos de Transporte Marítimo, Consultado en URL:<http://www.transporte.com.mx/INFOTRANSPORTISTAS/GLOSARIOMARITIMO.htm> el 15 de diciembre del 2010.

Guillermo Ontiveros Ruíz, *Historia del comercio de México con los Estados Unidos durante los primeros 25 años de vida independiente (1821-1846)*, Enciclopedia y Biblioteca de Economía EMVI. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/libros/2005/gor-his/2b.htm> , el 15 de julio del 2010.

Historia de España, La casa de contratación de Sevilla, España, Consultado en URL: <http://www.hispanidad.info/contratahisp.htm>, el 13 de julio del 2010.

Isabel Mayoral Jiménez, *Sector exportador teme por el súper peso,* CNNEXPANSION. Consultado en URL:<http://www.cnnexpansion.com/economia/2011/02/08/el-peso-fuerte-afectara-exportaciones> el día 14 de febrero de 2012.

John Coatsworth. *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII Y XIX*, Ed. Alianza, México Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2008), América Latina y el Caribe: series históricas de estadísticas económicas, 1950-2008. Consultado en URL <http://www.eclac.cl/deype/cuaderno37/eso/index.htm> el día 08 de marzo de 2011

Juan Narciso Ojeda Cárdenas. *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿Entre la exclusión y el crecimiento (1981-2004)?.* Enciclopedia y Biblioteca de Economía EMVI. Consultado en URL:<http://www.eumed.net/tesis/2008/jnoc/Los%20Transportes%20y%20los%20Puertos%20en%20la%20economia%20mexicana.htm> el 24 de julio de 2012.

Latín American Tax & Legal Network, *Inversiones Extranjeras,* Consultado en URL:http://www.lataxnet.net/partners/Mexico/mexico-inversiones_extranjeras/default.html el día 28 de febrero de 2012.

La Segunda Guerra Mundial y sus consecuencias. Gobierno de España, Consultado en URL:http://iris.cnice.mec.es/kairos/ensenanzas/eso/actual/2g_mundial_00.html el 29 de junio del 2009.

México, líder en exportación, Alto nivel. Consultado en URL:<http://www.altonivel.com.mx/8147-mexico-lider-en-exportacion.html>, el día 27 de febrero.

Modernización de puertos aumenta las exportaciones: SCT, El Financiero. Consultado en http://www.tractoportal.com/front_content.php?idcat=2203&idart=10435 el día febrero de 2012.

Movimiento de carga en puerto crece 39%, Mexicoport, Impulsamos el Comercio Exterior, Consultado en <http://www.manzanilloxport.com/noticias/954/movimiento-carga-puerto-crece-39> el día 02 de Marzo del 2012.

Pablo Felipe Pérez G, *El Mundo después de la Segunda Guerra Mundial. México*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Consultado en URL:<http://www.mailxmail.com/curso-guerra-mundial/mundo-despues-segunda-guerra-mundial> el 26 de junio del 2010.

Pedro Trejo Vargas, “*Las diferentes aduanas en México*”. Revista líder en soluciones Integrales, Junio, 2005. Consultado en URL:http://www.inboundlogistics.com.mx/s_customs/cus_jun.html. El día 05 de marzo del 2011.

Puertos Marítimos. Impactos Ambientales en Actividades Productivas. Consultado en URL:<http://www.estrucplan.com.ar/producciones/entrega.asp?identrega=406> el día 30 de enero de 2011.

Puerto de Veracruz, primer lugar en movimiento de carga, Consultado en URL: <http://www.bambanews.com/2010/07/puerto-de-veracruz-primer-lugar-en-movimiento-de-carga/> el día 09 de Julio de 2011.

Raquel Ochoa, *Sistema Portuario Mexicano*, Observatorio IMCYC. Consultado en URL:<http://www.imcyc.com/revistact06/nov06/OBSERVATORIO.pdf> el 3 de enero del 2011

Servicio de Administración Tributaria. *Comercio Exterior en México*. Consultada en URL:http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/quienes_somos/127_6803.html el día 4 de marzo del 2011.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Garantizará SCT estándares de calidad en servicios portuarios*. Consultado en URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/despliega-noticias/article/garantizara-sct-estandares-de-calidad-en-servicios-portuarios/> el 16 de Febrero del 2010.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Incrementa carga movilizada en Puertos Mexicanos, al primer cuatrimestre*. Consultado en URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/desplieganoticias/article/incrementa-carga-movilizada-en-puertos-mexicanos-al-primer-cuatrimstre/> el día 24 de junio del 2011.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Incrementa carga movilizada en Puertos Mexicanos, al primer cuatrimestre*, Consultado en URL:<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/despliega-noticias/article/incrementa-carga-movilizada-en-puertos-mexicanos-al-primer-cuatrimstre/> el día 06 Julio de 2011.

Secretaria de Fomento Económico. *Infraestructura*. Consultado en URL: http://www.sefome.gob.mx/infra_puerto.php el día 12 de Marzo de 2012.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Inversiones portuarias detonan aumento de mercancías*, Consultado en www.sct.gob.mx/.../comunicado-220-inversiones-portuarias-detonan el día 02 de marzo del 2012

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Puertos y Marina Mercante*. Consultado en URL:<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/direccion-general-de-puertos/mision-y-vision/> el día 25 de Marzo del 2011.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público., *Época Independiente: Del año 1800 a 1900*, Aduana de México, Consultado en URL: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/quienes_somos/138_10019.html el 15 de julio del 2010.

Secretaría de Marina, *Fuerza Naval del Golfo*. Consultado en URL:http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/fuerza-naval-del-golfo.html el 17 de febrero del 2010.

SIGMA Empresarial, Importancia del Puerto de Manzanillo, Consultado en URL: <http://www.sigmacempresarial.com/esp5.php> el día 15 de Marzo de 2012

Situación Actual del Sistema Portuario. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Puertos, Dirección de Desarrollo Portuario. Consultado en URL:http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PN_P2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf el día 30 de Enero de 2012.

Síntesis de Comercio Exterior, Proyecto Tecoman, Asociación Mexicana de Agentes Internacionales de Carga A.C, Pág. 2, Consultado en <http://www.tecomanseccionaduanera.com/articulos/data/SintesisdeComercioExterior02.06.2011.pdf> el día 21 de Marzo de 2012.

Rachel Ochoa, *Sistema Portuario Mexicano*, Observatorio IMCYC. Consultado en URL:<http://www.imcyc.com/revistact06/nov06/OBSERVATORIO.pdf> el día 27 de febrero a las 10:00am.

Roberto Morales Navarrete, *Liderea México apertura a importaciones en América Latina*. Consultado en URL:<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/01/03/liderea-México-apertura-importaciones>, el día 10 de febrero de 2012.

Hemerografías

“Archivo Gerencia de Marina”, Petróleos Mexicanos, México 2001

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. “*Los puertos Mexicanos inversión hacia el futuro 2001*”. SCT, Octubre 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. “*Boletín Portuario*”. SCT, Julio-Septiembre 2005.

Cruz, Lilián y Olvera, Silvia. “*Competirá Colonet con Long Beach*”. Reforma Negocios. México, 27 de agosto de 2008, p. 8.

Diccionario Esparza Jurídico, Fundación Tomas Moro. Ed Esparza, 2001.

Dirección General de Puertos y Marina Mercante, “*Movimiento de Carga y Buques*”. SCT, México, 1989.

“*Guía de las Ayudas a la Navegación Marítima*”, Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de faros. Ed. Española, México 2004.

Hutchinson Ports: Citado por Reforma Negocios, México, jueves 25 de mayo 2006, p1.

Informe de la Secretaria de la UNCTAD, “*Empresas Multinacionales de transporte marítimo: Naciones Unidas Nueva York*”, 1972, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo Ginebra, 27 pp.

“*Instituto Mexicano del Transporte*”, Publicación bimestral de divulgación externa, Art. 2, México, 1992, 164 pp.

Instituto Politécnico Nacional, “*Seminario sobre Puertos, Manual de Planificación para los países en desarrollo*”, 2da Edición, Naciones Unidas, México, 1984.

Jaime Ros (2004), “*México: las reformas del mercado desde una perspectiva histórica*”, Revista de la CEPAL, núm. 84, México.

“*Manual de Planificación para los Países en Desarrollo*”, Desarrollo Portuario, 2da. Edición, Naciones Unidas, 1984.

Navarro, Adolfo. “*Competirán por carga Colonet y Oakland*” Reforma Negocios. México, 30 de agosto de 2008, p. 19.

Trade Link Lazos Comerciales. *El comercio exterior de México se recupera en 2010*. Febrero 2011

Entrevista

Cap. de Altura y del Puerto de Veracruz Enrique Casarrubias García, en la Administración Portuaria Integral de Veracruz el día 16 de Marzo de 2011.