

29  
11



**Universidad Nacional Autónoma de México**

Facultad de Contaduría y Administración

**LA ADMINISTRACION PORTUARIA  
EN MEXICO**

**T E S I S**

Que para obtener el título de:  
LICENCIADO EN ADMINISTRACION

P r e s e n t a :

**Lidia Contreras Rueda**



México, D. F.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

1989



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.

## I. INTRODUCCION

### PRIMERA PARTE: MARCO TEORICO

1. GENERALIDADES	1
1.1. Concepto y definición de Puerto	2
1.2. Funciones de un Puerto	5
1.3. Características de un Puerto	7
1.4. Clasificación de Puertos	8
2. LA ADMINISTRACION PORTUARIA	10
2.1. Breves comentarios sobre la administración portuaria	11
2.2. Regímenes de administración portuaria	14
2.2.1. Administración Estatal	15
2.2.2. Administración Municipal	17
2.2.3. Administración Autónoma o Descentralizada	18
2.2.4. Administración Privada	20
3. COMO SE CREARON LOS PUERTOS EN EL TERRITORIO NACIONAL	23
3.1. En la antigüedad	24
3.2. En la Época de la Colonia	25
3.3. En el Período Independiente	26
3.4. Los Puertos Libres Mexicanos	27
3.5. La Reforma Portuaria	31
3.6. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos	32
3.6.1. Organigrama	34

3.7. Empresa de Servicios Portuarios	35
3.7.1. Organigrama	37
3.8. Fideicomiso para la adquisición de equipo marítimo y portuario	38
3.8.1. Organigrama	40
3.9. Fondo Nacional para los desarrollos portuarios	41
3.9.1. Organigrama	44
4. LA ADMINISTRACION PORTUARIA EN MEXICO	45
4.1. Antecedentes	46
4.2. Entidades Portuarias Federales	50
4.2.1. Dirección General de Marina Mercante	51
4.2.2. Dirección General de Operación Portuaria	52
4.2.3. Dirección General de Obras Marítimas	53
4.2.4. Dirección General de Dragado	54
4.2.5. Dirección General de Señalamiento Marítimo	55
4.3. Dependencias y Organismos Federales dependientes del Poder Ejecutivo que de alguna u otra forma intervienen en la actividad portuaria del país	57
4.4. Trabajadores Portuarios	60
4.5. Usuarios	62
5. ASPECTOS LEGALES	63
5.1. Legislación que rige los puertos nacionales	64
5.1.1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	65
5.1.2. Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos	67
5.1.3. Decretos que establecen las Zonas Francas	71
5.1.4. Ley de Navegación y Comercio Marítimo	72

**6. PETROLEOS MEXICANOS COMO UNA ENTIDAD QUE EJERCE LA ADMINISTRACION EN EL PUERTO DE VERACRUZ**

6.1. Antecedentes del Puerto

6.2. Objetivos y políticas generales de Petróleos Mexicanos

6.3. Organización de un Area Portuaria tipo de Petróleos Mexicanos

6.4. Descripción de funciones por área

6.5. Organigrama de plazas del área de estudio

6.6. Descripción de funciones por puesto

**CONCLUSIONES** 105

**GLOSARIO DE TERMINOS** 106

**BIBLIOGRAFIA** 107

## I N T R O D U C C I O N

El presente trabajo trata de dar un enfoque de la Administración en un Puerto, tomando en cuenta la diversidad de conceptos en cuanto a la definición de administración.

De las diferentes definiciones de administración tenemos:

Koonts and O'Donnell. Consideran la Administración como: "La dirección de un organismo social y su eficiencia en alcanzar sus objetivos, fundada en la habilidad de conducir a sus integrantes".

G.P. Terry. Consiste en lograr un objetivo predeterminado, mediante el esfuerzo ajeno.

J.D. Money. "Es el arte o técnica de dirigir e inspirar a los demás, con base en un profundo y claro conocimiento de la naturaleza humana".

E.F.L. Brech. "Es un proceso social que lleva consigo la responsabilidad de planear y regular en forma eficiente las operaciones de una empresa, para lograr un propósito dado".

Henry Fayol. dice que "Administrar es prever, organizar, mandar, coordinar y controlar".

De acuerdo a las definiciones anteriores puedo dar mi definición de administración "Es obtener el máximo aprovechamiento de los recursos a través del esfuerzo humano coordinado".

Por otra parte, hablar de Puerto nos imaginamos una puerta de acceso al mar; una vía de intercambio comercial o también nos podemos imaginar sus playas concurridas en época de vacaciones.

Y en cuanto a la definición de Puerto, tenemos gran diversidad de conceptos expresados brevemente en el Capítulo 1, de los cuales puedo definirlo como "El conjunto de instalaciones mediante las cuales se lleva a cabo la actividad de intercambio comercial por vía marítima".

En base a las definiciones de Administración y de Puerto descritas anteriormente considero que Administración Portuaria es "Lograr el máximo aprovechamiento de las instalaciones a través del esfuerzo humano coordinado".

En el capítulo 1, se pretende dar una breve explicación de lo que es un puerto, sus características, su clasificación, así como las actividades en él realizadas para atender al buque y a las mercancías.

En el capítulo 2 trato de explicar los diferentes regímenes de administración portuaria existentes en todo el mundo. Posteriormente en los capítulos 3, 4 y 5 hablé de la creación de los Puertos en México, desde sus inicios hasta nuestros días, así como las empresas que tienen que ver con la administración en los puertos mexicanos; En el capítulo 5 se comentan los aspectos legales que dieron origen a los puertos y a la administración de los mismos.

En la segunda parte se expone brevemente como lleva a cabo Petróleos Mexicanos la administración en el Puerto de Veracruz, sus objetivos, políticas, su organización; así como las funciones que realizan cada una de las áreas de su jurisdicción. Esta investigación se logró gracias al apoyo por parte de la Gerencia de Transporte Marítimo y Administración Portuaria en el Puerto de Veracruz, y al Departamento de Organización de la misma Gerencia.

Por último, cabe hacer notar que dentro de la Administración Portuaria en México, son pocos los Licenciados en Administración que están dedicados a esta área, quizá porque su desarrollo apenas se está impulsando, sin embargo, sería conveniente que los Licenciados en Administración trataran de abarcar esta área de estudio, para así poder ampliar su campo de acción.

## **1. GENERALIDADES**

### **1.1. Que es un Puerto**

### **1.2. Funciones de un Puerto**

### **1.3. Características de un Puerto**

### **1.4. Clasificación de Puertos**



## 1.1. CONCEPTO Y DEFINICION DE PUERTO.

La palabra puerto evoca, en general, un conjunto de instalaciones concebidas y explotadas para lograr la transferencia de mercancías entre el buque y los diferentes medios de transporte terrestre, debiendo entenderse esta última expresión en el sentido más amplio, abarcando en ella la navegación interior, el cabotaje, y el transporte por canales, tanto el ferrocarril o la carretera.

Los Puertos Marítimos, por otra parte, de acuerdo con el origen etimológico de la palabra y cualquiera que sea su situación geográfica; en la costa, en el interior, situados en un río; o en una extensión natural de agua, son esencialmente los puntos de paso gracias a los cuales el país al que pertenecen está en comunicación con el mundo exterior.

Bohdan Nagorski lo define: "como un punto de transbordo entre el tráfico por mar y tráfico por tierra y, por lo tanto, deben ser planeados con un grado igual de consideración para la seguridad y comodidad de los buques como para el adecuado manejo de la carga y los pasajeros. 1/

Para H. Stehli un Puerto: "es un área de tierra y mar, unida al mar por una conexión navegable, siendo considerada en esencia una entidad con sus medios o instalaciones naturales y artificiales; en segundo lugar, un Puerto Marítimo constituye un medio cuyas funciones básicas son proporcionar refugio a los barcos y permitir que personas y/o mercancías sean transbordadas de un modo de transporte a otro, siendo normalmente uno de ellos un buque oceánico. 2/

La Organización de las Naciones Unidas, que por su parte ha dedicado algunas publicaciones al estudio de los problemas portuarios, los conceptualiza de la manera siguiente: " Los Puertos son lugares por donde pasan las exportaciones y las importaciones de un país, el comercio interior y los viajeros; deben ser

1/ Nagorski Bohdan.- Los problemas portuarios en los países en desarrollo. Editorial Temas Marítimos, México 1974 pag. 39.

2/ Stehli H. "Tipología de los puertos; en Manual de Gestión de Puertos, Instituto de Economía Marítima, Bremen 1979 pag. 25

planeados con criterio progresivo y con sencillez y deben de tener vías de acceso suficientes y aún amplias por tierra y mar; su administración y explotación han de ser sencillas, con el mínimo de obstáculos a la manipulación rápida, fácil y económica de la carga. 3/

Esta misma organización proporciona una definición más concisa en otra publicación: "un puerto es el punto en que las mercancías en tránsito pasan de un medio de transporte a otro".

Por último, dentro de los autores nacionales podemos mencionar a dos, quienes han sido pioneros en el estudio de los problemas portuarios.

Carlos Magaña Coria lo define al Puerto como: "punto de enlace entre un transporte terrestre y un transporte marítimo, con facilidades propias que presentan seguridad y eficiencia en los movimientos de entrada, salida y operaciones de los buques, así como fluidez en el tránsito de mercancías por sus instalaciones terrestres, debiendo tener, como factor primordial, la simplificación en sus procedimientos administrativos y contar además, con un potencial de carga mínimo que garantice su costeabilidad de funcionamiento. 4/

Por su parte, Roberto Bustamante Ahumada lo define así "es un lugar en la costa o ribera adecuadamente protegido contra la acción de los elementos naturales, para brindar seguridad a las embarcaciones que a él concurren; capaz de recibir las en cualquier tiempo y dotado de instalaciones apropiadas para la recepción, almacenaje y transbordo de mercancías y pasajeros; es el anexo entre los transportes marítimos y terrestres y sirve a una o varias zonas de actividad económica, las cuales en conjunto forman su área de influencia. 5/

3/ Organización de las Naciones. Manual de Administración y Legislación Portuaria, Nueva York 1970 pag 5.

4/ Magaña Coria, Carlos. La administración en los puertos mexicanos, México, D.F. 1971, pag. 1.

5/ Bustamante Ahumada, Roberto "Introducción al problema portuario"; en Curso de Administración y operación portuaria. Centro de Educación Continua, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, D.F. 1972

De las definiciones anteriores podemos observar la diversidad de conceptos que del Puerto existen en el mundo entero, los cuales van desde aspectos puramente técnicos; otros lo ven tan solo como un eslabón de la cadena de transporte, dependiente del desarrollo de su zona de influencia; en ocasiones se considera como una terminal donde se realiza el transbordo de mercancías entre distintos modos de transporte; algunas otras conciben en función del barco o sea como -- ayuda a la navegación; o bien se presenta como un importante polo o foco de desarrollo económico del país en donde se ubica.

El significado de "Puerto", según el diccionario de la lengua española nos dice: "Lugar de la costa dispuesto por el hombre para dar abrigo a los barcos".

Esta definición nos da entender que "al ser dispuesto por el hombre", este puede ser natural o artificial. Puerto natural es el que geográficamente puede ser aprovechado para la prestación de servicios o facilidades portuarias. Los Puertos artificiales son los que es necesario adaptarlos, transformarlos en -- funcionales y operacionales, de tal manera que se logre la protección exterior y brindar abrigo a los barcos en su interior.

La realización de las operaciones en los puertos se llevan a cabo a través del esfuerzo humano, cuyas actividades ejecutan con eficiencia, agilización y funcionamiento oportuno de las maniobras de carga, descarga, traslado y almacenaje de las mercancías.

### 1.1. FUNCIONES DE UN PUERTO.

El Puerto es un complejo de instalaciones y servicios que concurren para realizar el fin último de transbordar la carga, en su diversidad de modalidades, de los transportes marítimos a los terrestres y viceversa.

La efectividad de un Puerto tiene un reflejo directo en la carga que circula -- por sus instalaciones como en los medios de transporte que concurren para realizar esta actividad, generándose en tal forma dos campos de atención primordiales que son: en primer término el de darle atención a la carga, y en segundo lugar el de brindarle atención a las embarcaciones que acuden al Puerto.

La función comercial se relaciona con las facilidades que ofrece para la movilización de productos o personas, lo cual posibilita el acceso a los mercados mundial y nacional de los productos de un país determinado. De igual manera, el Puerto puede representar un elemento importante al implementar una política de diversificación de mercados, ya que permite evitar intermediarios, pues de otra manera, la economía nacional queda en posición de vulnerabilidad hacia el exterior al depender de Puertos extranjeros para sus relaciones comerciales con el mundo.

De igual manera, esta función le permite servir como elemento importante en la distribución y comercio de productos dentro del mercado interno, con lo cual se apoya de una manera decisiva al uso óptimo de la infraestructura de transporte disponible, ya que favorece la distribución del tráfico entre los diversos modos de movilización de bienes o personas.

Otra función importante de un Puerto lo es la de servir de punto de intercambio modal del transporte, esto no sólo como un enlace rápido, seguro y económico en la movilización de mercancías para lo cual requiere de instalaciones adecuadas en cantidad y calidad, sino también en su papel de regulador del volumen y tipo de mercancías que cada modo de transporte puede conducir. Recuérdese que el transporte marítimo maneja grandes volúmenes de varios tipos de productos, mientras que por su parte, el transporte moviliza pequeñas cantidades.

Otra de sus funciones es la marítima, con la cual se presta atención, servicios y refugio a las embarcaciones, las cuales requieren de una gran gama de actividades para su tratamiento adecuado.

Entre las funciones importantes de un Puerto destaca la de servir de apoyo al desarrollo económico, tanto a nivel nacional como local, ya sea a través de facilitar la entrada o salida de materias primas y productos manufacturados; también la ejerce cuando en su área contigua se encuentran instalaciones industriales o bien cuando la existencia de las facilidades marítimo-portuarias es un atractivo para que las empresas se emplacen en sus alrededores.

Los Puertos son también un elemento valioso en la ordenación territorial de las actividades productivas, ya que su existencia puede representar bajos costos de transporte terrestre de los bienes o bien puede significar un modo de reducir costos de producción y, por lo tanto, llevar a niveles de mayor competitividad de las mercancías nacionales. De igual manera participa del esfuerzo de reubicación de la población, ya que las instalaciones portuarias por sí mismas atraen mano de obra, la cual puede incrementarse por las industrias establecidas a su alrededor. Cabe aclarar que la sola existencia de un Puerto no desarrolla económicamente a una región, se requiere que ésta posea potencialidad para las actividades productivas.

En los puertos se realizan actividades comerciales de tipo nacionales e internacionales, su valor económico lo encontramos en la importancia del origen y destino del tráfico de las mercancías, asimismo se tomará muy en cuenta su eficiencia y el costo del manejo de la carga.

### 1.3. CARACTERÍSTICAS DE UN PUERTO.

Todas estas funciones en conjunto otorgan a la actividad marítima-portuaria una serie de características básicas, las cuales son comunes a todos los puertos -- del mundo, y que a grandes rasgos son las siguientes:

La primera de las características es la universalidad, al estar todos los puertos del mundo regulados en su totalidad por acuerdos internacionales, los que obligan a los países a recibir en sus instalaciones marítimo-portuarias a los buques de cualquier nacionalidad o bandera, en todo momento y sin distinción -- de trato, salvo las que impongan las leyes y reglamentos nacionales o las condiciones físicas.

La competencia es otra de sus características, esto es especialmente cierto en los países desarrollados que contemplan a las actividades marítimo-portuarias -- como una empresa comercial, y basados en esto buscan competir con los puertos -- cercanos, incluso con los de su propio país. Esta situación es poco aconsejable para los países en desarrollo, los cuales no tienen en su mayor parte la capacidad financiera para nuevas inversiones que en forma constante requiere un puerto para mantener su nivel de competitividad y por lo cual es preferible concentrar en un número limitado de puertos el esfuerzo por conservar ese nivel.

Otra de sus características es la incertidumbre para proyectar la evolución del tráfico de mercancías que atenderá, lo cual puede tener serios problemas y efectos sobre la planificación, organización y administración portuaria.

Los puertos también tienen la característica de ser instalaciones con un alto -- grado de evolución técnica, ya que deben estar en concordancia con las transformaciones de carácter tecnológico del transporte y la manipulación de cargas.

La última característica importante de un puerto es la de ser un servicio público para la atención de toda la actividad económica, independiente de que su -- orientación sea con fines de lucro o no.

#### 1.4. CLASIFICACION DE PUERTOS.

Pese a tener todas estas características en forma general en los puertos existen una serie de aspectos que los diferencian entre ellos y con base en los cuales son clasificados u ordenados. Estas son demasiado variadas, ya que cada una de ellas privilegia alguna consideración sobre las demás; así, tenemos que a los Puertos se les ha clasificado de acuerdo a su naturaleza; el tipo de corrientes marítimas; su situación geográfica, su actividad; el régimen de propiedad; el tipo de administración; su función; áreas a las que atiende; destino del tráfico; su vinculación con la zona económica adyacente, etc.

En cuanto a su actividad, los podemos ordenar de la manera siguiente:

**Comerciales.-** Son aquellos Puertos dedicados a las actividades comerciales de -  
movilización de mercancías y atención al buque, tanto de carácter  
nacional como internacional.

**Industriales.-** Son Puertos en los cuales las instalaciones marítimo-portuarias -  
se encuentran directamente vinculadas a las instalaciones fabri--  
les, sin las cuales estas últimas tendrían para sus procesos de -  
fabricación.

**Pesqueros.-** Están dedicados a la atención de las flotas pesqueras y por lo --  
cual tienen instalaciones especializadas en el manejo de los pro-  
ductos del mar; generalmente tienen instalación para la industria  
lización de las capturas.

**Turísticos.-** Como su nombre lo indica están íntimamente vinculados con las --  
actividades turísticas marítimas; se les conoce en forma general-  
como marinas cuando se especializan en la atención de embarcacio--  
nes menores y yates. Este tipo de Puertos en general deberá estar  
provisto de instalaciones para reparaciones menores y obtención -  
de alimentos y facilidades de tipo turístico.

**Petroleros.-** Dedicados exclusivamente a la atención de buques especializados -  
en la transportación del crudo y sus derivados, y son tal vez más  
afectados actualmente por los cambios tecnológicos sufridos por -  
las embarcaciones.

**Militares.**-- Dedicados exclusivamente a las actividades de defensa del país en que se ubican. Requieren de grandes zonas de agua para facilitar la evacuación pronta de las embarcaciones, así como para mantener espacio suficiente para maniobras.

Cabe hacer notar que en la mayoría de los casos no se presentan en forma aislada cada una de las especialidades y sí en cambio, es frecuente encontrar varias de las actividades mencionadas anteriormente en un mismo Puerto, aunque hay predominancia, en cuanto al nivel de actividad o de ocupación física de alguna de ellas sobre las demás.



## **2. LA ADMINISTRACION PORTUARIA**

### **2.1. Breves comentarios sobre la administración portuaria**

### **2.2. Regímenes de administración portuaria**

#### **2.2.1. Administración Estatal**

#### **2.2.2. Administración Municipal**

#### **2.2.3. Administración Autónoma o Descentralizada**

#### **2.2.4. Administración Privada**

## 2.1. Breves comentarios sobre la administración portuaria.

La experiencia mundial en materia de administración portuaria, los diversos regímenes portuario-administrativos que los distintos países han adoptado de acuerdo a sus leyes, costumbres, temperamento de los individuos, etc., así como por la función que desempeña en la economía de un país, determinan básicamente que todo Puerto Marítimo cuente con una administración apropiada a las funciones que realiza, lo que nos permite establecer que los puertos no pueden ser administrados de la misma manera.

De tal modo que no podemos afirmar con certeza que un determinado sistema de administración es preferible a otro, ya que lo que para un lugar determinado puede aparecer como una conveniencia de tal o cual sistema, en otro puede representar un inconveniente.

La labor de la administración portuaria es la de coordinar el uso de las facilidades y las actividades de un puerto con el fin de asegurar una operación eficiente.

Debe de tomarse en cuenta la enorme importancia que los puertos marítimos representan en la vida económica de una nación; de tal forma que frecuentemente la actividad portuaria es factor determinante para definir el grado de desarrollo económico y las condiciones de vida de un país ó de una región, por lo tanto debe considerarse que la operación de un Puerto reviste un interés tanto social como económico y político, por lo que se debe sustentar que el conjunto de actividades relativas a la operación portuaria son materia de la administración portuaria.

Considerando que la teoría administrativa cuenta con principios generales válidos para ser enmarcados en cualquier rama de la actividad humana, al hablar de administración portuaria puede decirse que es la aplicación de los principios-administrativos a las actividades particulares desarrolladas en un puerto con el fin de asegurar su eficiente operabilidad.

Cualquier actividad relacionada con el desarrollo, construcción, mantenimiento, reglamentación y operación de un Puerto, estructuras o áreas ribereñas, es un aspecto de administración portuaria. Por lo tanto, en sentido amplio, las actividades de dependencias gubernamentales federales, estatales o municipales, se incluyen. Tales dependencias en su actividad, además de las privadas, comparten la responsabilidad administrativa de un Puerto.

En la expansión económica-comercial del Puerto, intervienen entonces instituciones públicas o privadas, operando independientemente unas de otras o compartiendo la responsabilidad en la administración y promoción de un área portuaria. Esta es una orientación de múltiple administración que requiere una cuidadosa separación de funciones y de una cooperación en asuntos de interés mutuo. En otros casos, estas actividades son incidentes a las funciones elementales del Puerto y pueden ser vistas como actividades y facilidades a ser coordinadas por la autoridad portuaria local.

Uno u otro caso se presentan en los diversos y principales sistemas de administración portuaria dentro del contexto americano y europeo, considerándose que en un solo país podemos encontrar varios sistemas de administración portuaria.

La organización de la autoridad portuaria en Puertos de diferentes naciones y aún los de una misma nación, depende de las leyes del país, del temperamento de los individuos, de las costumbres, e incluso de la función que el Puerto desempeña en la economía nacional.

Se tiene una idea aproximada de la complejidad de las actividades diarias en un Puerto, así como la multiplicidad de servicios que en él se prestan.

Dada la complejidad de un sistema portuario la planeación de su desarrollo lo es de igual manera, fundamentalmente debido a las grandes cantidades de recurso que esto involucra.

En este mismo orden de ideas la importancia del sistema portuario para la economía del país en que se ubica presenta como necesaria la existencia de un organismo encargado de coordinar a nivel nacional, las políticas y acciones que afecten al sector, a fin de obtener óptimos resultados de la operación portuaria.

De igual manera hay actividades que realizan diversas autoridades de tipo nacional como lo son el control de las embarcaciones, la revisión aduanal e inspección sanitaria de las cargas y buques, las cuales aunque no afectan la estructura de la administración portuaria, se hace necesaria su intervención con el objeto fundamental de coordinar su ejecución.

Hay que recordar que un Puerto, por pequeño que este sea, tiene un grado importante de complejidad, lo cual implica necesariamente la existencia de un ente regulador de las diarias actividades.

## 2.2. REGIMENES DE ADMINISTRACION PORTUARIA.

Pese a que en todo el mundo los objetivos básicos del sector portuario son semejantes, cada país ha encontrado diferentes alternativas para lograrlos; en cuanto a tipo de organización se refiere y como señala Bohdan Nagorsky: "No existe un modelo común de administración adecuado a todos los puertos del mundo. Diversificación más que uniformidad es y debiera ser la norma predominante".

Las administraciones portuarias que actualmente existen en el mundo entero se pueden agrupar en cuatro tipos principalmente; los cuales no necesariamente deben de presentarse en forma exacta o pura, por lo contrario, generalmente manifiesta algún rasgo de otra de las clasificaciones; sin embargo, en algunos países existen los casos típicos.

Esto obedece principalmente a la necesidad que tienen las administraciones portuarias de responder a las características particulares de los países en donde actúan.

Los tipos puros a que nos referimos y que a continuación analizaremos, son los siguientes:

1. Administración Estatal
2. Administración Municipal
3. Administración Autónoma o descentralizada
4. Administración Privada

La estructura orgánica que adopte cualquiera de estos regímenes dependerá indudablemente de las particulares tanto físicas como sociales y económicas de cada país o puerto en particular y de los objetivos que se persiguen, sin embargo estos sistemas en forma general siguen lineamientos más o menos sujetos a las siguientes características.

## 2.2.1. ADMINISTRACION ESTATAL.

En este régimen los puertos son del dominio absoluto del Estado, y es éste --- quien toma las decisiones en todo lo relacionado con la administración, cons--  
trucción, mantenimiento, operación y explotación de la zona portuaria se ejecu--  
ta desde la Capital del país y en los puertos el Estado nombra a un funciona--  
rio para que represente en la localidad a la administración central; en estos--  
casos la autoridad recae sobre un solo organismo gubernamental quien es el res--  
ponsable único de la administración portuaria nacional.

Otra modalidad del régimen de administración estatal es cuando el puerto es --  
administrado por el Estado a través de varias de sus dependencias cuyas atribu--  
ciones están relacionadas en alguna forma con la operación portuaria, intervini--  
endo cada una exclusivamente en el área de actividad específica que, de ---  
acuerdo a su naturaleza y al objeto de su creación, le sea conferida por la --  
ley.

En algunos casos por razones de carácter político, económico o administrativo--  
el Estado otorga concesiones a empresas privadas u organizaciones de trabajado--  
res para explotar las instalaciones y servicios propios de puerto a cambio de--  
una contra prestación. En estos casos el estado conserva su calidad como máxi--  
ma autoridad del puerto y directamente ejecuta algunas funciones técnicas y --  
administrativas, pero la explotación del puerto es otorgada a una empresa pri--  
vada concesionaria de los servicios del personal maniobrista, provisión de --  
equipo, almacenamiento de mercancías, pilotaje y remolque, servicios auxilia--  
res, amarre, desamarre y transportación dentro del puerto.

Intrínsecamente este régimen presenta aspectos ventajosos para el logro de una  
buena administración y lógicamente aspectos que deben vigilarse para no entor--  
pecerla. Entre los aspectos ventajosos podemos considerar los siguientes:

- Grandes recursos financieros al encontrarse incluidos los puertos en los --  
planes de inversión nacional.
- La unidad de dirección que puede permitir el seguir una política portuaria--

con base en planes de desarrollo nacionales sin excluir los intereses locales y regionales. Esto lleva consigo la posibilidad de una gran coordinación evitando la dispersión de esfuerzos y recursos y logrando la plena integración de los transportes marítimos y terrestres. Asimismo esta unidad de dirección presenta la posibilidad de crear una efectiva comunicación entre los puertos del sistema, lo que redundará en una política participativa, permitiendo así que uno o varios puertos puedan suplir y absorber las deficiencias y carencias de otros.

- En el caso del otorgamiento de concesiones conserva la ventaja del punto anterior aunada a un criterio de explotación a nivel comercial y de relativa independencia en la operación portuaria de los factores políticos.
- La igualdad en la presentación de servicios y un criterio homogéneo para la aplicación de cuotas y tarifas a los usuarios de las zonas portuarias.

Entre las posibles desventajas podemos considerar las siguientes:

- La participación de criterios políticos en la administración portuaria ocasiona que algunas veces la toma de decisiones se aparte de las consideraciones de orden técnico que son las que, en última instancia, deben prevalecer.
- El establecimiento de la administración central en la capital del país en algunos casos impide detectar la magnitud de los problemas en un puerto y las posibles soluciones para evitar obstáculos en el desarrollo de la eficiencia operacional.

Esta centralización en la administración también propicia lentitud en los trámites y demora en la toma de decisiones, ya que el ritmo de trabajo en el desarrollo de las funciones administrativas del puerto debe ir aparejado con el ritmo que le es impuesto por la administración central.

- Cuando el sistema es implantado por división de atribuciones no existirá la unidad requerida para una eficaz coordinación, al dispersarse la responsabilidad general en las actividades del puerto.

- En el caso del otorgamiento de concesiones pueden suscitarse conflictos entre los intereses de la autoridad y los de las empresas concesionarias, especialmente cuando, al otorgar las concesiones, se dejan lagunas en la definición de los campos de acción de cada una de las partes.
- Al término de cada período de Gobierno el cambio de funcionarios puede impedir la continuidad en los planes tendientes a la consecución de objetivos a largo plazo.

### 2.2.2. ADMINISTRACION MUNICIPAL.

Este régimen se da cuando la propiedad y explotación de la zona portuaria son del Gobierno Municipal en cuyo territorio se encuentra situado el puerto.

Entre los cargos municipales de elección popular, uno está destinado exclusivamente a la atención de los asuntos del puerto. El consejo municipal nombra -- una junta administradora que es presidida por el funcionario popularmente electo y cuando la importancia del puerto lo amerita, el Estado nombra a un miembro y en algunos casos la cámara de comercio o los usuarios nombran uno o dos representantes.

La construcción y mantenimiento del puerto, la prestación de servicios, cobros de derechos, control contable, operación de muelles y almacenes, planeación de las futuras proyecciones del puerto y promoción comercial del mismo, son algunas de las principales funciones de la administración municipal la cual está -- considerada como parte de los servicios públicos municipales y sujeta a las -- mismas leyes y reglamentos. Se acostumbra que algunos servicios de la zona portuaria sean concesionados a empresas privadas.

Este sistema puede darse también a nivel regional, es decir, cuando la administración es confiada a cualquier Gobierno que representa a una división territorial dentro de la geografía política del país; llámase territorio o estado; su funcionamiento es similar al sistema de administración municipal con la ventaja de un mayor apoyo financiero.



Algunas ventajas en la aplicación de este sistema pueden ser las siguientes:

- Las decisiones a tomar sobre los problemas que se presenten en el puerto - pueden ser inmediatas.
- Los procedimientos administrativos que se utilizan surgen de las necesidades y requerimientos reales y particulares del puerto.
- El interés y la responsabilidad de los funcionarios del puerto será mayor - por tratarse de un beneficio común a la sociedad y al ambiente en que se desenvuelven.

Algunos inconvenientes que se pueden presentar son principalmente:

- Falta de coordinación entre los planes nacionales de desarrollo portuario y los planes particulares de la administración municipal.
- La participación de intereses y compromisos políticos en la administración del puerto.
- La administración conjunta de los intereses financieros de la zona portuaria y de la ciudad puede ocasionar la distracción en la aplicación de recursos que deben ser para el puerto (ya que él mismo los ha generado) para cubrir necesidades ajenas a éste.
- La extensión territorial del puerto estará limitada por la del municipio, - impidiendo en algunos casos la posible expansión territorial de las instalaciones portuarias.

### 2.2.3. ADMINISTRACION AUTONOMA.

En este sistema la administración del puerto es llevada por un organismo independiente con patrimonio y personalidad jurídica propios, creado y facultado - mediante un acto legislativo del Estado para explotar y administrar el puerto - con autonomía en relación a los poderes públicos.

La reglamentación y estructuración de los organismos varía según los diferentes países y puertos donde se apliquen, pero usualmente están conformados por un consejo de administración constituido por representantes de todos los organismos públicos y privados que de alguna manera están involucrados y tienen intereses en la actividad portuaria. Así por ejemplo el consejo de administración estará integrado por representantes de las autoridades públicas (municipales, estatales y/o federales), representantes de los usuarios (compañías navieras, importadores y exportadores, transportistas terrestres, etc), delegados de los intereses comerciales e industriales de la zona de influencia económica del puerto y en algunos casos participa también el sector obrero.

La junta o consejo de administración delega sus funciones en un director general y en caso de que controle varios puertos, serán nombrados directores de puerto quienes reportarán al director general.

Uno de los objetivos primordiales de las administraciones autónomas es lograr el autofinanciamiento de los puertos, por lo que la administración está facultada para cobrar derechos y explotar económicamente los recursos, aplicando los ingresos a la conservación y desarrollo del puerto.

**Al operar este sistema se pueden desprender las siguientes ventajas:**

- La aplicación de criterios uniformes en la elaboración de políticas de desarrollo debido a la unidad de mando.
- Sistema financiero más ágil e independiente debido a la autonomía en el manejo de los recursos e ingresos del puerto.
- La autonomía territorial que permite desarrollar planes de expansión de la zona portuaria sin limitaciones inherentes a la geografía política del país.
- la influencia de intereses políticos tiende a desaparecer permitiendo una selección del personal superior más acorde con los requerimientos técnicos y administrativos necesarios para cubrir adecuadamente los puestos.

- La posibilidad de aplicar criterios de explotación a nivel de iniciativa privada apartando la tradicional mecánica administrativa gubernamental, -- permite la posibilidad de un mayor incremento en la productividad y un mayor aprovechamiento de los recursos.

Como inconvenientes de este régimen se pueden mencionar:

- La formación de consejos de administración muy numerosos integrados frecuentemente por representantes de intereses antagónicos. Esto crea una -- gran dificultad para lograr una adecuada fijación de objetivos y una toma de decisiones ágil y oportuna.
- Riesgo de quiebra por incosteabilidad en la operación, en caso de que disminuya el movimiento de tráfico marítimo y por lo tanto los ingresos. Este riesgo aumenta si, como se menciona en el punto anterior, se carece de una adecuada planeación y no se promueve en forma intensiva y continua la utilización de los servicios del puerto.
- El puerto o puertos del sistema quedan total o parcialmente fuera de los planes de inversión nacional perdiendo lógicamente el gran apoyo financiero del gobierno.

#### 2.2.4. REGIMEN DE ADMINISTRACION PRIVADA.

En este caso la administración del puerto es absolutamente manejada por una empresa privada. El gobierno bajo un permiso autoriza a la empresa la construcción y aprovechamiento de instalaciones portuarias, las cuales serán explotadas por la empresa con criterio comercial y lucrativo.

La estructura orgánica que se adopte deberá ser en función de las necesidades establecidas por la finalidad principal de la creación de la empresa. Generalmente la creación de este tipo de empresas obedece a las siguientes finalidades:

- Obtención de utilidades para los accionistas derivados de la explotación, como servicio público, de las instalaciones y servicios portuarios.

- Expansión de empresas de transportes y vías de comunicación que justifiquen y requieran de un puerto como complemento para sus actividades, a fin de formar un sistema integral de operaciones.
- Como sistema de apoyo para empresas que, por el volumen y tipo de productos que manejan, requieren de un puerto privado para establecer servicios altamente especializados.

El hecho de que un puerto sea administrado por una sociedad privada, presenta principalmente las siguientes ventajas:

- Completa y clara fijación de objetivo general que conjuntamente con el interés particular que anima las actividades portuarias permite una gran fluidez en los trámites administrativos y mayor adaptabilidad a las necesidades cambiantes.
- El establecimiento de técnicas administrativas actualizadas que permitan el máximo aprovechamiento de los recursos humanos y materiales.
- Acción ejecutiva inmediata por lo que es posible una rápida toma de decisiones y pronta acción para problemas que requieren soluciones de este tipo.
- Completa exclusión de intereses y compromisos políticos en el manejo de la sociedad.

Como inconvenientes principales podemos mencionar en el primer caso, cuando la finalidad es la explotación de un servicio público para la obtención de utilidades, que la empresa se enfrenta con una gran desventaja ante puertos del Estado o descentralizados ya que un puerto requiere para su construcción y conservación de muy grandes inversiones que tendrían que ser recuperadas por medio de las tarifas a cobrar por la prestación de los servicios; de esta manera los costos aplicables para el cobro de los servicios, resultan sumamente altos y difícilmente convenientes para los usuarios aún cuando el sistema operativo del puerto sea altamente eficiente.

Sin embargo para que se tome una decisión respecto a integrar a un puerto -- dentro del sistema de una empresa, debe hacerse un minucioso y exhaustivo es tudio financiero para evitar que esta decisión ponga en peligro la estabilidad económica de la empresa.

**3. COMO SE CREARON LOS PUERTOS EN EL TERRITORIO NACIONAL**

- 3.1. En la Antigüedad**
- 3.2. En la Epoca de la colonia**
- 3.3. En el Período Independiente**
- 3.4. Los Puertos Libres Mexicanos**
- 3.5. La Reforma Portuaria**
- 3.6. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos**
  - 3.6.1. Organigrama**
- 3.7. Empresa de Servicios Portuarios**
  - 3.7.1. Organigrama**
- 3.8. Fideicomiso para la adquisición de equipo Marítimo y Portuario**
  - 3.8.1. Organigrama**
- 3.9. Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios**
  - 3.9.1. Organigrama**

### 3.1. En la Antigüedad

Se ha tenido conocimiento a través de la historia, que fueron los Egipcios quienes en su afán de adquirir productos de la India, se lanzaron al mar: iniciando así una actividad comercial marítima, más tarde, los Fenicios intervinieron en esta área y es así como nace el comercio marítimo, tomando auge en el Mediterráneo.

Fueron los Griegos quienes aportaron a esta actividad el primer muelle en el Puerto de Delos\*, un complejo en Pharos\*\* y en el siglo VI, alcanzaron un alto nivel las obras de dragado.

Es así como los antiguos europeos fijaron las bases de un comercio marítimo que ha perdurado a través del tiempo y que cada vez se va perfeccionando hasta alcanzar su máximo desarrollo, trayendo como consecuencia el mejoramiento de las instalaciones del lugar en donde llegaban a ofrecer y cambiar sus mercancías, - en tal virtud de que estos puertos, con el tiempo han venido a ser una parte importantísima de la economía de los países del Mundo.

En México: Cuando los españoles llegaron a México, los aztecas ya utilizaban -- las canoas o piraguas de remo y velas mismas que utilizaban en diversas actividades como son: la pesca, transportación de personas y mercancías entre los lugares ribereños. Las exploraciones efectuadas por los españoles marcan el origen de la Historia Marítima de México, ya que fue Hernán Cortés, quien a su regreso a la Nueva España, construyó en el puerto de Acapulco, dos embarcaciones y reparó dos de sus embarcaciones "El San Miguel" y "El San Marcos", los cuales se utilizaron para la primera expedición por la costa del Pacífico en el año de 1532.

\* Delos, Isla del Mar Egeo, la más pequeña de las Cicladas donde se encontraba el Santuario de Apolo.

\*\*Pharos, una de las islas Cicladas al Sur de Delos, célebre en otros tiempos - por sus mármoles.

### 3.2. En la Época de la Colonia

Los únicos puertos que alcanzaron por largo tiempo conservar su tradición marítima en el Golfo de México fueron: Veracruz y Campeche y en el pacífico: Acapulco, San Blas y Salina Cruz; fueron los puertos de partida de las naves que descubrieron para España, Las Filipinas y los Archipiélagos dispersos en el Océano hasta Alaska.

Aunque en el tiempo de la colonia, la tradición marítima española, no hizo escuela, en el año de 1796, fue instalado el primer faro en el puerto de Veracruz, el cual quedó instalado en una torre especial de mampostería\* que se levantó en el bastión\* del noroeste de la fortaleza de San Juan de Ulúa, cuando se instaló este faro, era de luz fija y fue hasta el año de 1804, cuando se puso en operación un faro giratorio de iluminación catóptrica\*\*\*, compuesto de tres planos en forma de pirámide triangular.

Para este servicio y más bien para el sostenimiento del faro se creó un impuesto que se denominó "derecho de faro", el cual se le cobraba a las embarcaciones que llegaban a Veracruz, siendo de un real por tonelada de carga para los buques procedentes de Europa, de tres cuartillas para los procedentes de América y medio real para los de cabotaje.

Estos derechos debían de producir al año tres millones de pesos en tiempo corriente de paz.

En el siglo XVII, la Industria de la construcción naval alcanzó un importante grado de desarrollo, ya que se construyeron fragatas, carabelas, bergantines, goletas y otros buques menores, por los nativos que resultaron ser hábiles carpinteros, habiendo tomado estos conocimientos de los españoles, debido a su capacidad para la construcción de embarcaciones se hicieron famosos, principalmente en el Puerto de Campeche.

\* Amparo, Defensa.

\*\* Obra de piedras pequeñas u otros materiales colocados sin sujeción a determinado orden de hiladas o tamaños y unidos con argamasa.

\*\*\* Parte de la óptica que estudia la reflexión de la luz.



Sin embargo, esta industria fue decayendo a través de los años, hasta casi desaparecer, pues posteriormente a la guerra de independencia, no se volvieron a construir embarcaciones de madera más que en Campeche y eso esporádicamente.

Con las construcciones de hierro que nos han caracterizado, ha desaparecido por completo la industria que dió nombre y distinción a puertos de México, en el tiempo de la Colonia.

### 3.3. En el Período Independiente

En este período, los insurgentes se apoderaron de algunas goletas españolas, mismas que unidas a otros buques de pequeño porte adquiridos en los Estados Unidos, formaron una pequeña cuadrilla que enarbolaba una bandera mexicana, con esto podemos decir que es así como nace en 1814 la Marina de Guerra en México.

Más tarde el 7 de noviembre de 1823, se rinde en el México Independiente el primer informe sobre las actividades marítimas, por Don José Joaquín Herrera, quien comunica en su informe que seguían habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán, de los Mulatos, Guaymas, San Diego, Veracruz, Campeche y Alvarado.

Desde 1711 se había intentado establecer escuelas náuticas lo cual no había sido posible debido al ambiente inestable que prevalecía en esta época, sin embargo en 1882, no sólo se logró la creación de la Escuela Náutica de Campeche en el Golfo, sino que también se funda la Escuela Náutica de Mazatlán, y más tarde en 1897 se funda la Escuela Naval Militar en Veracruz.

En virtud de que ya se podía contar con una Marina de Guerra, en 1857 se decretó una reglamentación para la expedición de sus supremas patentes de navegación, estableciéndose una cuota de treinta y dos pesos por cada una de estas patentes con duración de dos años; este documento debería expedirse a todos los buques mercantes mexicanos del tráfico marítimo mayores de cincuenta toneladas de arqueo.

El primer buque que se construyó para el tráfico del Golfo de México, fue el navío "La Nueva España" construida en Coatzacoalcos en el año de 1734.

Los primeros vapores que operaron en aguas mexicanas con el pabellón mexicano, fueron el "Neptuno" y el "Tabasco" y en el año de 1880 se establece la línea de vapores para comunicar los puertos de Veracruz y Minatitlán, con San Juan Bautista, haciendo escala en Santeconapan, Montepio, Alvarado y Tlacotalpan, lugares localizados en el Estado de Veracruz.

En este período podemos observar que en los años 1878 a 1880, fue pródigo en servicios marítimos para nuestro país, pues el Gobierno Federal celebró otros contratos que aunque el servicio se desempeñó por buques de bandera extranjera, sirvió de base para establecer las comunicaciones marítimas tanto en el tráfico de altura como en el de cabotaje.

Durante los años 1900 a 1912, se le dió mucho impulso al servicio de faros, es en este período cuando se pusieron en funcionamiento gran número de ellos, construyéndose en este tiempo los buques guardafaros "Donato Guerra" y "Melchor Ocampo".

#### 3.4. Los Puertos Libres Mexicanos.

Es interesante mencionar como nacieron los Puertos Libres Mexicanos, para Tal caso, es necesario remontarnos a la llegada de Cortés a las costas de México, él observó que en el Sureste existía una parte muy angosta geográficamente, que tenía una distancia muy corta entre los mares, lo comunicó a sus superiores bautizándolo con el nombre de Istmo de Tehuantepec, desde entonces esta pequeña franja ha sido objeto de atención y discusión de economías extranjeras, ya que sus excelentes posibilidades de comunicación transísmicas y de comercio marítimo mundial, es por esta razón que en 1850 aparece en el tratado CLAYTON-BULWER, la zona istmica mexicana por primera vez en un documento extranjero como sujeto al que países extraños le ofrecen protección, sin haberla solicitado el Gobierno Mexicano, Estados Unidos e Inglaterra tuvieron especial interés en esta parte de nuestro país.

Durante el régimen de Don Porfirio Díaz, el Gobierno Mexicano le puso mayor interés, quizá porque ya se tenía conciencia de lo que el lugar ofrecía, fue por esta razón que se hicieron muchos estudios, anteproyectos, proyectos, -- rectificaciones de proyectos, concesiones, en fin, una serie de sugerencias-- todas encaminadas a la comunicación interoceánica mexicana.

Primero se sugirió un camino o un ferrocarril, después la construcción de una carretera y más tarde la combinación de un canal con tramos de ferrocarril y así sucesivamente, hasta llegar al año de 1871 en que el Gobierno Mexicano -- concede la primera concesión para construir un ferrocarril interoceánico de Tehuantepec a Coatzacoalcos, lográndose de esta concesión la construcción de 75 kilómetros, ya que fue cancelada por la lentitud de las obras.

El Presidente de los Estados Unidos, James Buchanan, en 1880 plantea al Gobierno Mexicano la construcción de un ferrocarril de dimensiones colodales y así propone la construcción de un ferrocarril que superara el proyecto del -- canal marítimo de Panamá, que en los muelles de los puertos del Golfo y del Pacífico recogía los barcos completamente cargados, los transportara por -- tierra en un trayecto de 13 a 16 hrs. por tierra hasta el otro Océano, lista para seguir navegando; el costo de este proyecto era de 50 millones de dólares e incluía un sistema de 12 vías, el proyecto era muy tentador, por lo -- que en 1881 Don Porfirio Díaz, determina autorizar la concesión, misma que -- no se lleva a cabo en virtud de que los inversionistas extranjeros que inicialmente apoyaban el proyecto, fueron retirándose y el Gobierno de Don --- Porfirio Díaz no podía llevar a cabo el mismo. Sin embargo, no deja de se-- guirse pensando que era aquí en donde se tenía que hacer una fuerte inver--- sión que asegurara la economía del país, por lo que sigue luchando y nombra a Don Delfín Sánchez como Contratista --Funcionario Público y le confía la -- construcción del ferrocarril y le otorga un contrato en el que establecen -- que los pagos se harán dependiendo de las condiciones del Erario Federal, -- Don Porfirio Díaz, pensaba que de esta manera resolvería el problema y logra ría la comunicación transísmica y como consecuencia la influencia al Comer-- cio Exterior.

Don Porfirio Díaz tomó esta decisión porque ya estaba cansado de un sin fin-- de proyectos, reforma de proyectos, concesiones incumplidas, prórrogas, dila-- taciones, experimentos en dicha comunicación interoceánica que no se -----

lograban llevar a cabo, pese al entusiasmo y respaldo que el ponía.

En el año de 1882 nombra a Don Carlos Pacheco para que inspeccione las obras ejecutadas y decide invertir la cantidad de 27 millones de libras esterlinas en la terminación de la construcción del ferrocarril, nombrando para tal efecto los servicios de la empresa Edward Mc Murdo de origen londinense, quien se hace cargo de la terminación del ferrocarril, así como de las obras portuarias que requerían ambos puertos. El avance de la obra quedó inconclusa por la muerte del Sr. Murdo, cancelándose por lo consiguiente la concesión.

El gobierno Mexicano no cesa en su lucha y concede la concesión a la compañía Chands S. Stahhope, J. H. Hampron y I. Corlthell, quienes asociados aceptan terminar el proyecto, logrando abrir en 1894 el transísmico, anticipándose 21 años al Canal de Panamá, el tráfico marítimo crece con intensidad en esta parte de nuestro país y adquiere un extraordinario valor estratégico de su comunicación marítima y por su ubicación en la más estrecha cintura geográfica de México.

En virtud de que el tráfico era superior a las condiciones físicas de las vías y que los durmientes\* que se utilizaron no soportaban la interperie, los rieles eran de baja calidad, además que las curvas eran peligrosas, si a eso se le añade que las condiciones de las terminales portuarias eran defectuosas, podrá comprenderse que el éxito de la comunicación interoceánica fue decayendo.

En 1899 el Presidente de la Nación Don Porfirio Díaz, autoriza la contratación de la Cía. Pearson & Son. LTD, y le concede la explotación del ferrocarril y las terminales marítimas, así como su habilitación, la concesión se autoriza por 21 años.

\* Madera colocada horizontalmente y sobre el cual se apoyan otras

En el régimen de Don Adolfo de la Huerta, el 11 de octubre de 1920, se crean los Puertos Libres Mexicanos, y cuyo decreto se publicó en el No. 32 del Tomo XVI del Diario Oficial, Secretaría de Gobernación, Órgano de Gobierno --- Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, y así vemos como va funcionando la comunicación interoceánica entre los puertos de Salina Cruz, Oax. y Coatzacoalcos, Ver.

El 13 de noviembre de 1920, el Presidente de México Don Alvaro Obregón establece nuevas bases para organizar el trabajo administrativo de los Puertos Libres Mexicanos y dos años más tarde, crea la Comisión de Puertos Libres Mexicanos, misma que envía a los puertos de Hamburgo, Bremen, Copenhague, Goteburgo, Estocolmo, Génova, Barcelona y Cádiz; esta Comisión debía conocer las experiencias extranjeras referentes a la Administración Portuaria, asímilar y aplicar a la naturaleza de nuestras realidades, una vez logrado esto, se procede a la elaboración de la legislación de los Puertos Libres Mexicanos, habiendo efectuado el ordenamiento legal y expedido la ley correspondiente, se determinan los perímetros de los Puertos Libres Mexicanos y se absorbe la administración del ferrocarril, reduciéndose de esta manera las pérdidas registradas en operaciones anteriores de 1891-1921.

Entusiasmados con el buen funcionamiento de los Puertos Libres Mexicanos, en 1923 se crea una nueva ley para definir las bases funcionales de la organización de Puertos Libres Mexicanos, se establece un nuevo puerto libre en el interior del Rincón Antonio, hoy Matías Romero, Oax., y en el impaciente afán de agenciar mayores y mejores elementos para el desarrollo de los Puertos Libres, Obregón establece en 1924, que los barcos mercantes propiedad del Estado estén a disposición de Puertos Libres, a los cuales faculta para adquirir y explotar los barcos mercantes.

El 1º de septiembre de 1926, el Presidente Plutarco Elías Calles decreta la desaparición de los Puertos Libres Mexicanos de Salina Cruz, Guaymas y de Rincón Antonio (Matías Romero, Oax.), este decreto debería surtir sus efectos el día 20 de septiembre de 1926.

Más tarde, el 17 de octubre de 1929, el Presidente General Lázaro Cárdenas,

publica en el Diario Oficial su decreto que crea los Puertos Libres Mexicanos de Salina Cruz, Oax., Matías Romero, Oax., Puerto México hoy Coatzacoalcos, Ver. y Topolobampo, Sin.

El 17 de octubre de 1953, el Presidente Don Adolfo Ruiz Cortínez, establece para los Puertos Libres Mexicanos, una nueva administración, transformándolos en un organismo público descentralizado responsabilizado de la operación, administración y explotación de los Puertos Libres.

En el Diario Oficial de la Federación de fecha 3 de abril de 1973, siendo Presidente de la República el Lic. Luis Echeverría Álvarez, decretó la Ley que abroga los Puertos Libres Mexicanos, dando por terminada esta fase que fue importante para los puertos de México.

### 3.5. Reforma Portuaria.

A través de los antecedentes históricos que en cuanto a puertos se conocen en nuestro país, nos hemos compenetrado de la importancia que hoy en día representan para la Nación.

Fue hasta el año de 1970, cuando bajo el régimen del Lic. Don Luis Echeverría Álvarez, cuando se le da un nuevo impulso al desarrollo de los puertos nacionales, implantando innovaciones de tipo administrativas y técnicas, iniciándose con ello, la Reforma Portuaria.

Con esta Reforma Portuaria, se lleva a las Terminales Marítimas Nacionales, la Administración Portuaria, basada en la experiencia de los trabajadores, usuarios y del mismo Gobierno, así como los conocimientos adquiridos en la observación de otros países, sistema que si bien es cierto, no pueden ser adoptados en nuestro país, sí ayudan a la formación de un sistema portuario-mexicano, que administrando de tal manera sus recursos materiales, humanos y técnicos con que cuenta en cada uno de los puertos, logre la preservación de los mismos e impulse su desarrollo. La primera reforma emprendida durante los años 1970-1976 fue la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

### 3.6.- Comisión Coordinadora de Puertos.

Este organismo fue creado por Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1970. El propio decreto establece como objetivo de la Comisión el coordinar en los Puertos Marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte -- que operen en ellos, así como los servicios principales, auxiliares y conexos -- de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

En el segundo párrafo el decreto establece que la Comisión será el órgano encargado de coordinar en los Puertos el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las diversas dependencias del Ejecutivo Federal en las materias a que se refiere el párrafo anterior y en cuanto a bienes del dominio marítimo.

**Estructura orgánica.**-- La Comisión Coordinadora de Puertos esta integrada por: una Asamblea General, un Vocal Coordinador Ejecutivo, un Vocal Secretario, una Dirección de Análisis de Servicios Portuarios, una Dirección de Administración, una Dirección de Promoción Portuaria, una Dirección de Programación y Desarrollo Portuario, Delegaciones Coordinadoras y a continuación describiremos generícamamente a cada una de sus unidades de trabajo.

**Asamblea General.**-- Es el órgano de mayor jerarquía de la Comisión y se encuentra constituido en forma multipartita por un representante de cada una de las siguientes Secretarías: Comunicaciones y Transporte, Marina, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Patrimonio y Fomento Industrial, Comercio, Salubridad y Asistencia, Turismo y, del Trabajo y Previsión Social; un representante de las siguientes empresas descentralizadas: Petróleos Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Almacenes Nacionales de Depósito y Compañía Nacional de Subsistencias Populares, participando también -- un representante del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Asimismo forman parte con voz cuatro representantes de los trabajadores que designen de común acuerdo las organizaciones de trabajadores portuarios y un representante de los usuarios de los Puertos, tales como CONCANACO, CONCAMIN., Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana, Navieros Nacionales de Altura, Navieros de Cabotaje, Agentes Consignatarios de Buques, etc.

**Vocal Coordinador Ejecutivo.**- Es el funcionario que funge como ejecutivo de las decisiones y políticas establecidas por la Asamblea. Actúa como representante de la Comisión ante autoridades y organismos que tengan algún nexo con ésta.

**Vocal Secretario.**- Tiene el carácter de auxiliar de Vocal Ejecutivo y lo sustituye en sus ausencias temporales; propone al personal técnico - administrativo y dirige y vigila las labores de la Comisión.

**Dirección de Análisis de Servicios Portuarios.**- Tiene como misión fundamental el estudio y análisis de los sistemas de operación y administración portuaria y la proposición de los más eficaces para su aplicación en los servicios. Entre las actividades que desarrolla elabora también estadísticas de movimientos de mercancías, del uso de las instalaciones portuarias y de los diferentes aspectos económicos, financieros y contables.

**Dirección de Administración.**- Tiene la responsabilidad de administrar los recursos humanos, económicos y materiales de la Comisión contando entre sus actividades principales la capacitación y desarrollo del personal; llevar la contabilidad, la caja y el trámite de correspondencia y archivo.

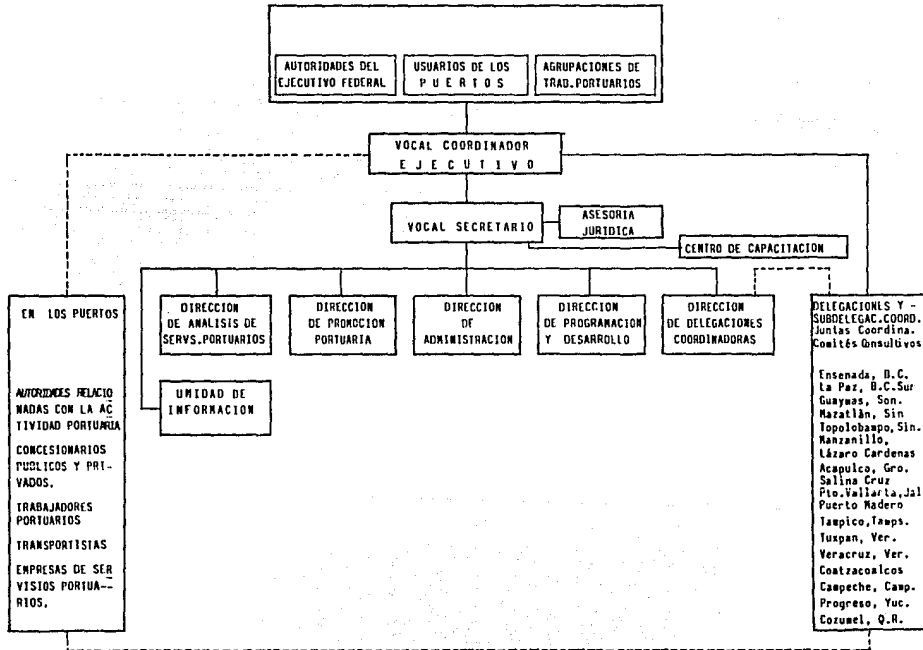
**Dirección de Promoción Portuaria.**- Tiene como objetivo el promover la utilización de transportes marítimo y los servicios portuarios nacionales entre los usuarios actuales y potenciales, nacionales y extranjeros. Esta Dirección planea y organiza eventos promocionales en el País y en el extranjero, asimismo, elabora publicaciones, documentales y utiliza con fines promocionales medios de comunicación audiovisuales.

**Dirección de Delegaciones Coordinadoras.**- Es responsable de la elaboración del programa anual de actividades de las Delegaciones Coordinadoras en los Puertos; es también el conducto para recibir, tramitar y obtener resoluciones a los asuntos que las delegaciones planteen a las diversas dependencias dentro y fuera de la Comisión.

**Dirección de Programación y Desarrollo Portuario.**- Tiene entre sus actividades la capacitación técnica de personal especializado en las actividades portuarias; cuenta para ello con un centro de capacitación didáctico en el cual se imparten cursos y prácticas de campo, además de organizar y patrocinar cursos en otras instituciones pedagógicas.



3.6.1 PROGRAMA DE LA COMISION COORDINADORA DE PUERTOS



————— AUTORIDAD  
 - - - - - COORDINACION

**Delegaciones Coordinadoras.**- Son los organismos mediante los cuales la Comisión ejerce sus funciones en los Puertos y dependen directamente del Vocal Coordinador Ejecutivo. Estas Delegaciones son auxiliadas en cada Puerto por una Junta Coordinadora y una Comisión Consultiva. La Junta Coordinadora está integrada por un representante de cada una de las dependencias del Poder Ejecutivo que concurren en la Asamblea General y tiene como función principal el estudio y proposición de sistemas tendientes a realizar en forma coordinada la ejecución de sus atribuciones sobre problemas relacionados con el Puerto.

La Comisión Consultiva se compone por representantes de los organismos descentralizados: empresas de participación estatal, trabajadores, usuarios y en general de los sectores directamente interesados en la operación del Puerto que acrediten su legítimo derecho. Su función consiste en opinar y sugerir medidas para el funcionamiento, operación y desarrollo del Puerto.

La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos opera con fondos del Gobierno Federal y se encuentra incluida dentro del presupuesto de egresos de la Federación.

### **3.7.- Empresas de Servicios Portuarios.**

Las empresas de servicios portuarios son entidades de participación estatal mayoritaria donde el Gobierno Federal aporta como mínimo el 51% del capital, quedando el 49% restante en manos de usuarios, trabajadores y empresas relacionadas con las actividades marítimas y portuarias.

**Necesidades de su creación.**- Como consecuencia de la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, cuya actividad se encuentra encaminada a mejorar la eficiencia en el funcionamiento de los Puertos, surgió la necesidad de crear una entidad que organizara y prestara los servicios portuarios; fue así como paulatinamente fueron creándose en los diversos Puertos del País las empresas de servicios portuarios, con el propósito de solucionar los siguientes aspectos:

- Reducir la multiplicidad de prestatarios de servicios que trabajan bajo permisos del Gobierno Federal. Anteriormente las condiciones en que se tenían que

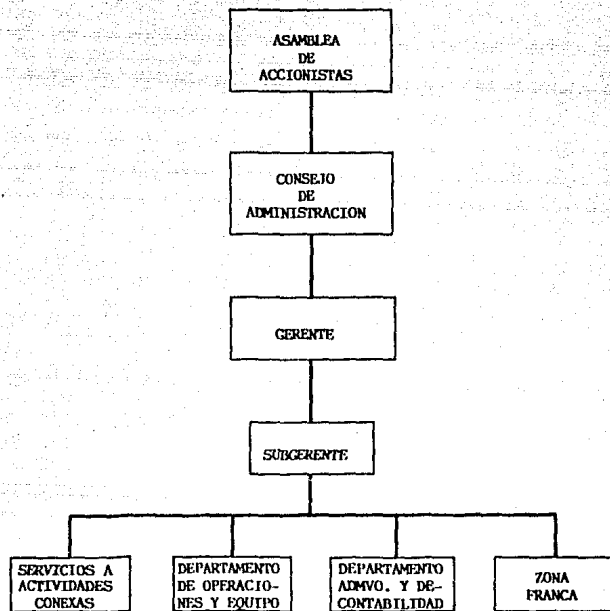
efectuar las maniobras, obligaron a las organizaciones de permisionarios a cierta división del trabajo, dando origen a la formación de gremios y consecuentemente a radios de acción muy delimitados, diferenciados principalmente por el lugar donde se ejecutaba el trabajo; unos a bordo de los buques, otros en las playas, muelles y patios, otros más en las bodegas, etc.

Esta división en el trabajo fue deformándose al grado que llegó a fragmentarse, consolidándose la posesión de las maniobras en grupos bien definidos, independientes unos de otros que obtuvieron por la vía legal su reconocimiento como agrupación con una actividad concreta que las autoridades se vieron obligadas a reconocer y legalizar para la prestación específica de una parte del servicio público de maniobras. Los efectos de esta fragmentación legal resultaron bastante negativos; por una parte el flujo de las operaciones perdió su continuidad, por otra, la división del costo y del precio del servicio con sus consecuentes trámites y aumentos; por último la pérdida de la estabilidad en los tratos comerciales entre los usuarios y los gremios, ya que las tarifas se aplicaban arbitrariamente. Así pues, con la creación de las empresas de servicios portuarios se han unificado los diversos grupos de trabajadores y consecuentemente los servicios.

- Otro importante aspecto que justificó la creación de las empresas se debió a la necesidad de contar con una entidad con personalidad jurídica que por una parte fuese capaz de afrontar todas las responsabilidades frente a los trabajadores mediante un contrato colectivo de trabajo que contuviera todas las obligaciones establecidas por la Ley federal del Trabajo y por otra, capaz de inspirar suficiente confianza en los usuarios de que dispondrían de un eficiente servicio para el manejo de sus mercancías, garantizado por la solvencia de la empresa.

**Objeto de las Empresas.**- El objeto de las empresas de servicios portuarios es la prestación de servicios públicos de maniobras en zonas bajo jurisdicción federal; servicios marítimos portuarios, servicios portuarios en general, y actividades conexas de las vías generales de comunicación que les sean autorizadas de acuerdo a las leyes y disposiciones respectivas.

Están constituidas como sociedades anónimas de capital variable y lógicamente sujetas a las disposiciones contenidas en la Ley de Sociedades Mercantiles; su-



3.7. ORGANIGRAMA TIPO DE LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

patrimonio está constituido por las aportaciones de los socios, operando también con un subsidio del Gobierno Federal.

En cuanto a la estructura orgánica adoptada, es variable de acuerdo a la magnitud de las operaciones y a la amplitud de las actividades de cada empresa, sin embargo en todos los casos se ha procurado mantener los mismos principios estructurales.

Las empresas de servicios portuarios que se encuentran operando en la actualidad son las siguientes:

P U E R T O	INICIACION DE OPERACIONES
1. Veracruz, Ver.	23 de agosto de 1973
2. Coatzacoalcos, Ver., y Salina Cruz, Oax. (Empresa de Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.)	2 de marzo de 1973
3. Progreso y Yucalpetén, Yuc.	14 de septiembre de 1972
4. Ensenada, B.C.	16 de noviembre de 1972
5. Guaymas, Son.	27 de marzo de 1972
6. Mazatlán, Sin.	22 de junio de 1973
7. Manzanillo, Col.	16 de junio de 1971
8. Lázaro Cárdenas, Mich.	10. de junio de 1974
9. Acapulco, Gro.	31 de enero de 1974
10. Puerto Madero, Chis.	26 de abril de 1975

La prestación del servicio público de maniobras y el manejo de las mercancías en tierra, en la mayoría de los Puertos se realiza a través de las Empresas de Servicios Portuarios, que están constituidas como sociedades mercantiles y de capital mayoritario del Gobierno Federal con excepción de la correspondiente en Veracruz y el Gremio Unido de Alijadores en Tampico, que es una cooperativa.

En los Puertos de San Carlos, B.C.S., Vallarta, Jal., Tuxpan, Ver. y Puerto Madero, Chis., las maniobras y otros servicios portuarios son proporcionados por el Estado.

### 3.8.- Fideicomisos para Equipo Marítimo y Portuario.

Con el propósito de facilitar a las organizaciones de trabajadores y a las ----

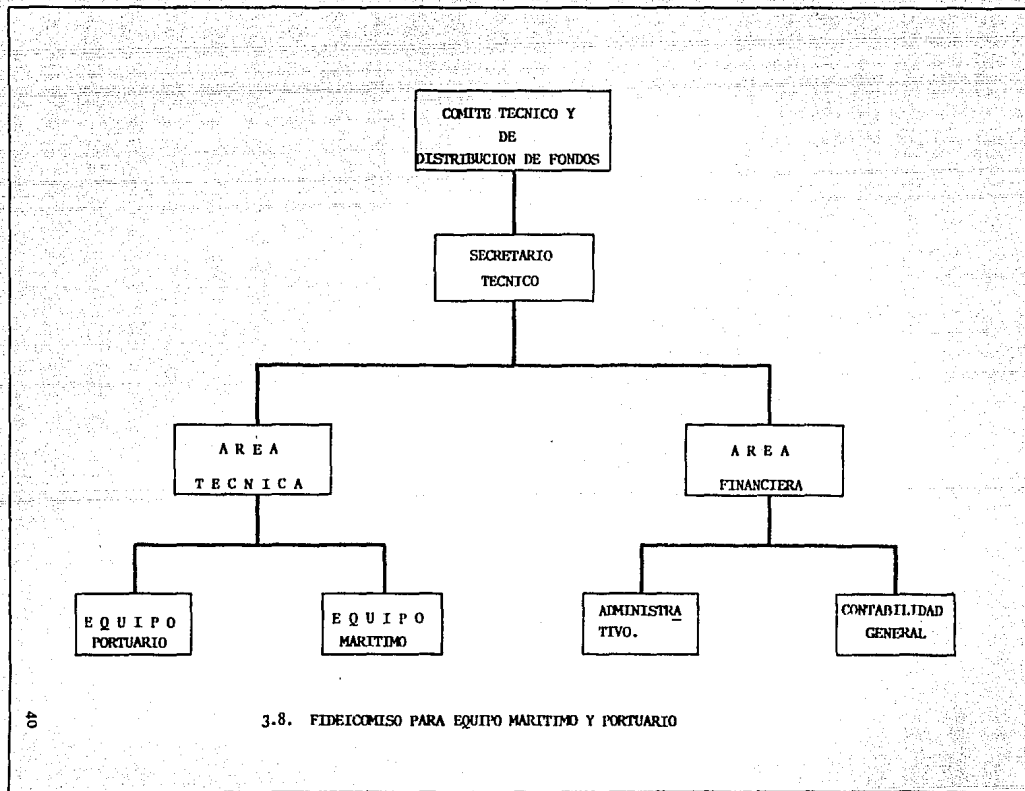
empresas de servicios que se estaban creando, la compra de maquinaria y equipo adecuado para el eficiente desarrollo de las actividades portuarias, el 16 de octubre de 1971 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Acuerdo -- que autoriza a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a constituir un fideicomiso con el objeto de adquirir y transmitir a los permisionarios o concesionarios de los servicios públicos federales de maniobras marítimas, remolcadores y otras embarcaciones auxiliares; grúas, montacargas, plataformas y demás equipo necesario para la prestación de los servicios, pudiéndolo proporcionar en venta, arrendamiento, o cualquier otro título legal".

El fideicomiso fue constituido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y su desempeño encomendado a Nacional Financiera, S.A., con un patrimonio inicial de un millón de pesos aportados por el Gobierno Federal. Su administración está a cargo de un Comité Técnico y de Distribución de Fondos, que decide con intervención de los interesados, las adquisiciones y arrendamientos de maquinaria y equipo que deba efectuar la fiduciaria, así como determinar las especificaciones, precios, formas de pago, garantías y demás condiciones que deban establecerse en cada operación. También le corresponde resolver los términos en que los equipos se pondrán a disposición de los concesionarios de servicios, cuidando siempre la rentabilidad de las operaciones. De la misma manera es función del Comité Técnico autorizar la obtención de financiamientos y demás medidas necesarias para el mejor aprovechamiento del patrimonio del fideicomiso.

El referido Comité Técnico y de Distribución de Fondos se integra por representantes de los siguientes organismos:

- Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Secretaría de Marina
- Comisión Nacional Coordinadora de Puertos
- Almacenes Nacionales de Depósito

Además participaban anteriormente las Secretarías de la Presidencia y la de Industria y Comercio, las que al desaparecer, su participación posiblemente vaya a ser sustituida por la de Programación y Presupuesto, y por la de Patrimonio y Fomento Industrial. Participan también un representante de los trabajadores --



portuarios del Litoral del Golfo y otros más del Litoral del Pacífico, un representante designado de común acuerdo por los navieros nacionales de altura y de cabotaje y uno más con la representación de la Asociación Nacional de Agentes - Consignatarios de Buques, A.C. , y de la Confederación de Agentes Aduanales de la República Mexicana.

### 3.9.- Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.

En el Diario Oficial de la Federación del 30 de mayo de 1975, por acuerdo Presidencial se establece la creación de un fideicomiso denominado "Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios" cuyo objetivo fundamental es entre otros, la realización de estudios orientados a determinar la conveniencia de establecer nuevos polos de desarrollo que abarquen las instalaciones de nuevos recintos portuarios y paralelamente a ellos, en su caso, los desarrollos turísticos, industriales y pesqueros que sean viables en función de las características del área.

Este fideicomiso queda bajo la responsabilidad de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público como fideicomitente y de acuerdo al artículo 3o. del decreto de su constitución, el patrimonio queda integrado por.

"La aportación inicial del Gobierno Federal así como el valor de los estudios y obras que en la materia haya realizado cualquier dependencia gubernamental.

Los porcentajes de aportaciones que le correspondan por concepto de ingresos a otros fideicomisos similares.

Las aportaciones que decidieran hacer los Gobiernos de los Estados y Municipios y de los particulares, y...

Con el producto de sus operaciones, así como por lo demás recursos que se obtengan por cualquier otro medio legal"

Las funciones encomendadas a este organismo se mencionan en el artículo 2o. del acuerdo de su creación en la siguiente forma:



**Artículo segundo.**- El Fideicomiso cuya constitución dispone este acuerdo, tendrá como finalidad promover la realización de nuevos desarrollos portuarios para lo cual deberá:

I.- Auxiliar a las dependencias competentes en la realización de los desarrollos portuarios y el fortalecimiento de los ya existentes, en los términos que le sean señalados por las mismas autoridades.

II.- Promover ante las autoridades federales, estatales y municipales la ejecución de las obras de infraestructura que se requieran o el complemento de las existentes en las áreas que sean señaladas.

III.- Fomentar y orientar la inversión hacia aquellos proyectos de desarrollo portuario de interés nacional

IV.- Estudiar y sugerir a quien corresponda, las operaciones que sean necesarias y convenientes para los desarrollos portuarios.

V.- Administrar los programas y realizar todas las operaciones que se requieran para el cumplimiento de sus fines, ya sea directamente o por cuenta de terceros.

Quedando hasta ahí el texto original del artículo segundo, en posterior acuerdo de mayo de 1976 se reforma y adiciona para quedar como sigue:

VI.- Efectuar las obras que se requieran tanto para la creación del puerto como de la zona urbana, de acuerdo con la planeación general elaborada por la Secretaría de Marina, y poner a disposición de ésta, los terrenos que se requieran para la creación del recinto portuario.

**Nota.**- Es importante hacer notar la duplicidad que existe entre las funciones de las fracciones II y VII de este decreto, con las encomendadas a la Dirección General de Operación Portuaria en las fracciones VI, I, II y III de su reglamento. En la misma forma existe duplicidad entre las funciones de la fracción IX de este decreto y algunas de las establecidas para la C.N.C.P. especialmente en su segundo párrafo.

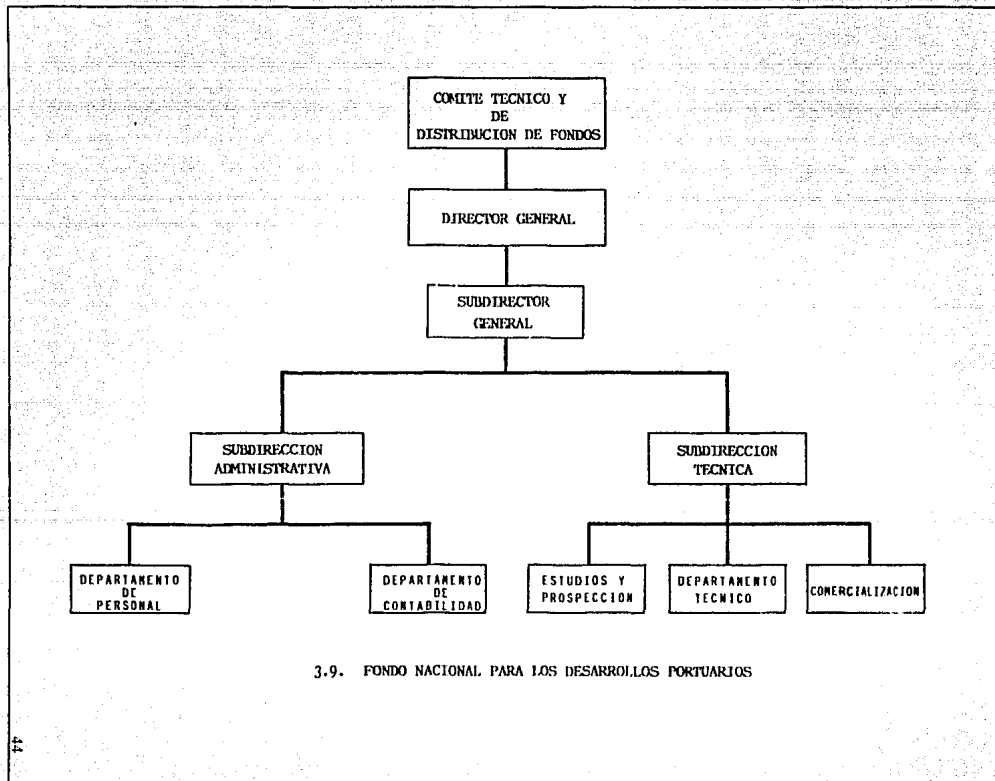
\* Todas las menciones que en este artículo se hagan sobre la Secretaría de Marina, actualmente deben referirse a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

VII.- Construir y operar las instalaciones así como las obras que presten un servicio público a las embarcaciones de acuerdo con los lineamientos que fije la Secretaría de Marina.

VIII.- Realizar las operaciones que se requieran, respecto de las superficies enajenables, en el entendido de que en caso de aportación o venta, el valor base para la operación, en ningún caso será menor al señalado por el avalúo que practique la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.

IX.- Programar, organizar, coordinar y ejecutar en su caso, las medidas de promoción y fomento a los desarrollos portuarios con la Secretarías de Estado, dependencias y organismos descentralizados, empresas de participación estatal, comités técnicos de fideicomisos, autoridades estatales y municipales para que en el campo de sus respectivas funciones se cumplan con los planes oficiales -- que ha elaborado la Secretaría de Marina.

El funcionamiento de este fondo está dirigido por un Comité Técnico y de Distribución de Fondos que está integrado por representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Marina, Hacienda, y del Patrimonio y Fomento Industrial, así como por un representante de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.



#### **4. LA ADMINISTRACION PORTUARIA EN MEXICO**

##### **4.1. Antecedentes**

##### **4.2. Entidades Portuarias Federales**

**4.2.1. Dirección General de Marina Mercante**

**4.2.2. Dirección General de Operación Portuaria**

**4.2.3. Dirección General de Obras Marítimas**

**4.2.4. Dirección General de Dragado**

**4.2.5. Dirección General de Señalamiento Marítimo**

**4.3. Dependencias y Organismos Federales dependientes del Poder Ejecutivo que de alguna u otra forma intervienen en la actividad portuaria del país.**

**4.4. Trabajadores Portuarios**

**4.5. Usuarios**

#### 4.1. ANTECEDENTES.

México, con sus 10,000 Km<sup>2</sup> de litorales distribuidos entre los Océano Pacífico y Atlántico, es un País con una situación privilegiada para desarrollar con grandes ventajas el comercio marítimo internacional, además de otras actividades no menos productivas como la explotación de los recursos marinos que contempla importantes renglones entre los que podemos mencionar la pesca, extracción de minera y petróleo; industrialización de especies vegetales, etc.

A pesar de lo anterior, México nunca ha sido una Nación de gran tradición marítima, prestando mayor atención a la explotación de los recursos terrestres (agricultura, ganadería, minería, etc) y a la utilización de los transportes carretero y ferroviario para la movilización de personas y mercancías.

Lo anterior se explica en gran parte por la vasta frontera que nuestro País tiene con los Estados Unidos de Norteamérica, Nación que por su gran poder económico ha supeeditado una importante parte de la economía mexicana a la suya, de tal manera que el intercambio comercial con nuestros vecinos, por vía terrestre había sido hasta hace unos cuantos años la regla general en el desarrollo de nuestro comercio internacional.

Sin embargo la necesidad de dotar a nuestro País de adecuadas zonas portuarias para desarrollar el comercio marítimo, se planeó desde el año de 1555, cuando el Concilio Mexicano solicitó al Rey de España la construcción de un muelle en el Puerto de Veracruz para hacer más segura la carga y descarga de las naves (naos) que a él llegaban.

Desde la llegada de los españoles y durante la época de la colonia fueron surgiendo puertos de heterogéneas características. En el Golfo de México se crean como primeros Puertos los de Veracruz y Campeche; el primero como principal vía de comunicación con España y el segundo para la construcción de barcos aprovechando las maderas de la región.

En el litoral del Pacífico, Acapulco se convierte en el principal punto del comercio con Filipinas (mediante la llamada nao de China) y San Blas se desarrolla como Puerto estratégico para base de operaciones en exploraciones de conquista y como fortificación naval militar.

Después de lograr la independencia de México, surgen nuevos puertos con diferentes finalidades específicas. A fines del siglo XIX se crea al amparo de compañías ferroviarias el sistema transísmico Salina Cruz-Coatzacoalcos, cuya finalidad era proporcionar a las cargas servicio de paso entre los Océanos Pacífico y Atlántico. Este sistema después de operar con gran éxito durante unos cuantos años, perdió casi todo su movimiento con la apertura del Canal de Panamá que -- proporcionaba un servicio más rápido y económico.

El puerto de Tampico empieza a desarrollarse ligado a la actividad petrolera en tanto que Veracruz por contar con mejores comunicaciones con las ciudades de -- México y Puebla sigue como principal puerto comercial de la República.

Durante el gobierno del General Porfirio Díaz se emprendieron una serie de ---- obras encauzadas al mejor aprovechamiento de los recursos marítimos del País -- que comprendían la modernización y ampliación de los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz como primera etapa de un ambicioso proyecto para impulsar el desarrollo portuario del País; sin embargo a pesar de haberse concluido la primera etapa, el proyecto hubo que suspenderse por la revolución de 1910.

Una vez terminado el movimiento revolucionario y conforme va desapareciendo la agitación política, se empiezan a sentar las bases legales para promover el armónico desarrollo de los puertos mexicanos.

La primera Ley de Secretarías y Departamento de Estado del 25 de diciembre de -- 1917 asigna a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los -- asuntos relativos a puertos, faros y marina mercante. Lo concerniente a la administración de las aguas de propiedad federal, observaciones meteorológicas, -- estudios y explotación de la flora y la fauna del País, se asigna a la Secretaría de Agricultura y Fomento; y la policía sanitaria de los puertos se consigna como responsabilidad del Departamento de Salubridad y Asistencia.

En el año de 1939 se crea el Departamento de la Marina Nacional, el cual es elevado a la categoría de Secretaría de Estado por Ley del 31 de diciembre de 1940. En esta dependencia se centralizan todos los asuntos nacionales del mar, unificando funciones que anteriormente se encontraban dispersas.

Posteriormente en el año de 1958, la Ley establece tres modificaciones en ----

cuanto a los asuntos de la competencia de la Secretaría de Marina, atribuyendola posesión y administración de las zonas marítimo-terrestres a la Secretaría del Patrimonio Nacional, los asuntos relativos a la pesca son encomendados a la Secretaría de Industria y Comercio, y lo relativo a la autorización de tarifas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

A contar de entonces la asignación de funciones a la Secretaría de Marina se mantiene sin modificaciones substanciales hasta el 1o. de enero de 1977 en que entra en vigor la nueva Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial del 29 de diciembre de 1976 y que entre sus principales modificaciones en el aspecto marítimo deja a la Secretaría de Marina el despacho de los siguientes asuntos:

- Organizar, administrar y preparar a la Armada
- Ejercer la soberanía en aguas territoriales así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.
- Organizar y administrar el servicio de policía marítima.
- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas.
- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales.
- Programar y ejecutar trabajos de investigación oceanográfica en aguas de jurisdicción federal.

Los asuntos relacionados con la administración de la Marina Mercante Nacional, comunicaciones y transportes por agua, construcción, reconstrucción y conservación de puertos, señalamiento marítimo, administración y operación de puertos, quedan encomendados a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, habiéndose creado para tal efecto la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

De lo anterior podemos observar que la Secretaría de Marina absorbe en su mayor parte funciones exclusivamente militares y en menor proporción actividades científicas y de investigación, en tanto que la parte correspondiente a las comunicaciones y transportes por agua incluyendo los servicios conexos a estas actividades, quedan encuadrados dentro de la esfera de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Paralelamente a todas las modificaciones mencionadas que han sido encaminadas a lograr una cohesión lógica en la reglamentación para operar y administrar eficientemente los puertos, se ha seguido trabajando lenta pero firmemente, en crear una adecuada infraestructura portuaria que contempla desde la adecuación y rehabilitación de las instalaciones existentes hasta la creación de nuevos puertos como son los de Lázaro Cárdenas en el estado de Michoacán, inaugurado el 10. de junio de 1974 y el Puerto Madero, Chiapas (antes San Benito) que inició sus operaciones el 10. de junio de 1975.



#### 4.2. Entidades Portuarias Federales.

El sistema portuario mexicano, está representado por las autoridades portuarias, mismas que se encuentran dentro del marco de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, el cual establece que el sistema administrativo que rige a los puertos nacionales, es la administración estatal, es decir que la construcción, conservación y explotación del puerto corresponde directamente al Estado.

La Administración Estatal es ejercida por el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como otras dependencias que atienden aspectos específicos indispensables en el funcionamiento y control de los puertos nacionales, dichas dependencias y organismos federales dependen directamente del Poder Ejecutivo, e intervienen en una u otra forma en la actividad portuaria del país.

Aunque la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, establezca que para la administración de los puertos se designa a la Secretaría de Marina, actualmente corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la administración de los puertos nacionales, ya que así lo expresa la Ley Orgánica de la Administración Pública.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, administra los puertos a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, misma que fue creada exclusivamente para atender asuntos de la navegación y de los puertos.

De esta Subsecretaría dependen cinco direcciones de las cuales dos intervienen directamente en la administración de los puertos y las otras tres se encargan de la parte técnica, las direcciones a que nos referimos son: Dirección General de Operación Portuaria, Dirección General de Marina Mercante, Dirección General de Obras Marítimas, Dirección General de Dragado y Dirección General de Señalamiento Marítimo.

En el Diario Oficial de la Federación del 18 de julio de 1977, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publica su Reglamento Interior, en el cual expresa las funciones de cada uno de sus organismos.

A continuación describiremos brevemente su contenido:

#### 4.2.1. Dirección General de Marina Mercante

1. Organizar y fomentar la Marina Mercante Mexicana para cubrir los tráficos de pesca, de cabotaje y de altura.
2. Promover y ordenar la navegación.
3. Dar trámite a las solicitudes de concesiones, permisos y a las autoridades de contratos de servicios de navegación, así como a las relativas a la ocupación de áreas en las zonas federales portuarias y marítimo-terrestres, e intervenir en su caso en los procedimientos de caducidad y revocación de los mismos.
4. Tramitar la solicitud de concesión y permiso para la prestación de servicios en vías generales de comunicación por agua.
5. Supervisar los planos para la construcción de nuevas embarcaciones en el país y para las que sufran modificaciones, ejecutar inspecciones técnicas durante su construcción y a las que se encuentren en servicio, así como a embarcaciones que se imparten, incluyen revisión de planos y expidiendo los certificados correspondientes.
6. Tramitar los abanderamientos, las matrículas, el traslado de dominio, el cambio de puerto de matrícula, la dimisión de bandera y la baja de embarcaciones.
7. Resolver sobre amarres, desguacés\* y abandonos a favor de la nación.
8. Llevar el Registro Público Marítimo Nacional.
9. Tramitar la expedición y cancelación de los títulos y demás documentos requeridos por el personal de la Marina Mercante.
10. Intervenir en todo lo relativo a la educación naval mercante profesional y en la capacitación del personal subalterno.

11. Dirigir y coordinar las actividades de las Capitanías de Puerto y sus delegaciones y la policía de puertos.
12. Conocer de los accidentes marítimos, e informar respecto a la contaminación de las aguas y efectuar las actuaciones que correspondan.
13. Dar trámite a las solicitudes de permisos para funcionamiento de las agencias consignatarias de buques, y representantes de los navieros, así como llevar el control de las mismas.
14. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones sobre navegación y seguridad de la vida humana en el mar y proponer las sanciones que procedan en casos de infracciones.
15. Opinar en materia de tarifas aplicables al transporte por agua.
16. Intervenir en la negociación de convenios internacionales sobre transporte marítimo, contaminación y seguridad de la vida humana en el mar.
17. Fomentar la organización de sociedades cooperativas, cuyo objeto sea la prestación de servicios de transportación marítima.

#### 4.2.2. Dirección General de Operación Portuaria

La Dirección General de Operación Portuaria, nace al ser modificada la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1972, en el cual se le asigna el manejo y operación de los puertos, estableciéndosele como objetivos generales la eficiente operación de las instalaciones portuarias de uso público propiedad de la Nación.

Las funciones de la Dirección General de Operación Portuaria se encuentran en el Artículo 30 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Corresponde a la Dirección de Operación Portuaria:

1. Administrar las instalaciones portuarias de uso público y fijar las normas de operación de las instalaciones portuarias privadas.
2. Aplicar los sistemas de operación adecuados a las características de cada uno de los puertos.
3. Regular el tráfico marítimo, asignar el uso de instalaciones y coordinar los medios de transporte, dentro de los recintos portuarios.
4. Representar a la Secretaría, ante las autoridades y los organismos privados en los asuntos de administración y operación portuaria.
5. Tramitar las solicitudes de concesiones y permisos para la prestación de servicios portuarios y vigilar el cumplimiento de los otorgados.
6. Proponer las obras e instalaciones complementarias que requieran los puertos en operación, estudiar las necesidades de éstos y sugerir las medidas adecuadas.
7. Llevar los registros del movimiento portuario.
8. Ejecutar trabajos de conservación de edificios, de obras de instalaciones y de equipo portuarios.
9. Dirigir y coordinar las actividades de las Superintendencias de Operación Portuaria.
10. Estudiar y proponer cuotas por derechos de puerto y opinar en materia de tarifas, por cuenta a los servicios portuarios.

#### 4.2.3. Dirección General de Obras Marítimas

Las funciones de la Dirección General de Obras Marítimas se encuentran en el Artículo 31 del Reglamento Interior de Trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Corresponde a la Dirección General de Obras Marítimas :

1. Intervenir en la planeación, la localización, el proyecto y la construcción de los puertos.
2. Proyectar, construir y conservar las obras portuarias y de defensa, así como los bienes inmuebles ligados a la operación de los puertos y a las señales marítimas.
3. Planear, proyectar y construir los puertos e instalaciones marinas del Gobierno Federal y tramitar el otorgamiento de concesiones y permisos, que le sean solicitados.
4. Vigilar que las obras se ejecuten conforme a los contratos de obra.
5. Llevar el catastro de las instalaciones portuarias, marítimas, fluviales y lacustres del país.
6. Deslindar las zonas portuarias y federales marítimo-terrestre.
7. Planear, proyectar, construir y conservar las obras relativas a la navegación interior.
8. Cooperar en la prevención de la contaminación del mar, ríos y lagunas.
9. Participar en los trámites relacionados con la Adquisición de terrenos necesarios para construcción de obras portuarias.

#### 4.2.4. Dirección General de Dragado

El artículo 32 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establece las funciones de la Dirección General de Dragado.

1. Programar y realizar los dragados de construcción y conservación coordinadamente con la Dirección General de Obras Marítimas.

2. Atender las solicitudes de dragado de otras dependencias federales, organismos descentralizados, empresas de participación estatal y particulares.
3. Coadyuvar, cuando las condiciones lo permitan, en los trabajos de relleno de zonas insalubres y de las aprovechables para ampliar las áreas urbanas e industriales en los puertos.
4. Ejecutar el dragado necesario en los ríos.
5. Abrir las barras en esteros y lagunas.
6. Autorizar el dragado que realicen otras dependencias federales, entidades paraestatales y particulares.
7. Aplicar los programas de entrenamiento y capacitación técnica que sean necesarios.
8. Proponer oportunamente el cambio del equipo en general.
9. Fijar las especificaciones técnicas para la adquisición de equipo y maquinaria.

#### 4.2.5. Dirección General de Señalamiento Marítimo

Corresponde a esta Dirección:

1. Operar y conservar las señales de navegación en puertos, costas, mares, lagos y ríos.
2. Programar la obra civil, los asuntos de señalamiento y los alimentación de energía.
3. Establecer las especificaciones para la adquisición de equipo de señalamiento.
4. Realizar los estudios técnicos y económicos correspondientes, sobre las necesidades del señalamiento marítimo.

5. Proyectar técnicamente e instalar las señales marítimas.
6. Proyectar el mejoramiento de las señales instaladas de acuerdo con las normas y exigencias nacionales e internacionales.
7. Formular y proponer sistemas de operación de señales a los organismos que los soliciten o utilicen.
8. Diseñar y contruir partes mecánicas, eléctricas y electrónicas para el señalamiento.
9. Elaborar cuadernos de faros, avisos a los marinos y demás documentos para auxilio y seguridad a los navegantes en aguas nacionales.
10. Coordinar con la dependencia correspondiente, la comunicación por radio, de avisos a los marinos.
11. Coordinar con la Secretaría de Marina la elaboración de derroteros\* y portulanos\*\*.
12. Elaborar las normas y reglamentos concernientes a la conservación, mantenimiento y reparación de las señales marítimas.

\* Camino o ruta que lleva el barco.

\*\* Colección de planos de varios puertos, Atlas Marítimo.

4.3. Dependencias y organismos federales dependientes del Poder Ejecutivo que de alguna u otra forma intervienen en la actividad portuaria del país.

Secretaría de Marina.

Dentro de su esfera de competencia en la actividad portuaria, le corresponde la vigilancia de las costas y vías navegables; la organización y administración del servicio marítimo, asesoría militar para la construcción de toda clase de vías de comunicaciones por agua y sus partes integrantes, organizar y prestar los servicios de sanidad naval.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Tiene a su cargo todo lo relacionado con el estudio, revisión, fijación, aprobación, modificación y cancelación de las tarifas y sus reglas de aplicación para los servicios en vías generales de comunicación, transporte marítimo y fluvial, servicios marítimos, portuarios y servicios de maniobras en zona federal; a través de su Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, participando a la vez en dichas regulaciones, una comisión consultiva de tarifas con representación de los sectores de usuarios y maniobristas.

Realiza la construcción y acondicionamiento de Puertos y el dragado y balizamiento de puertos y costas, desarrollando estas actividades a través de sus Direcciones Generales de Obras Marítimas, Dragado, Señalamiento Marítimo, concesiones en los puertos en lo referente a instalaciones y actividades portuarias.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Se encarga de la recaudación de los derechos arancelarios, del control de la mercancía de exportación e importación, de la administración de las bodegas fiscales, de la dirección de los servicios aduanales, etc., teniendo una importante función dentro de la actividad portuaria.



### Secretaría de Gobernación.

Regula el tráfico de entrada y salida de pasajeros a nuestro país, por los puertos: inmigrantes, turistas, repatriados, deportados, residentes, diplomáticos, tripulaciones en tránsito, etc., vigilando que se cumplan las disposiciones migratorias en vigor, con un Delegado en cada Puerto.

### Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFIN).

Ejerce básicamente la regulación del comercio marítimo, supervisando además, el desarrollo y control de la Industria pesquera del país, se encarga también de la fijación de aranceles.

### Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH).

Ejerce sus funciones a través de un Delegado en cada puerto, realizando una sistemática revisión fito-sanitaria sobre los productos agropecuarios que pasan por los puertos nacionales, vigilando el cumplimiento de los requisitos de sanidad en la importación y exportación de especies vegetales y animales.

### Secretaría de programación y presupuesto.

Es responsable del estudio, autorización y control de las inversiones del Estado en obras de infraestructura portuaria.

### Secretaría de Salud.

Ejerce sus funciones a través de un Delegado en cada puerto, mismo que interviene en la regulación y control de las condiciones de higiene y salubridad, tanto en los puertos como en los buques que arriban a ellos, estando facultada para la vigilancia de los aspectos sanitarios del movimiento marítimo, saneamiento ----

ambiental de los puertos, control de plagas y fumigación de buques y transportes terrestres.

### Secretaría de Pesca.

Interviene en los asuntos relativos a cualquier actividad pesquera que se realice en los puertos, expedición de permisos de pesca, fijación de vedas y en general, todo lo que afecte a la explotación y conservación de la fauna marina.

### Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Se encuentra responsabilizada de la observancia y aplicación de las leyes laborales dentro de la actividad portuaria, interviene en los contratos de los trabajadores portuarios y vigilando así mismo el desarrollo de las relaciones obrero-patronales.

#### 4.4. Trabajadores Portuarios.

Son los recursos humanos con que se cuenta en los puertos, y está integrado por personal calificado y no calificado.

Los trabajadores se encuentran organizados en sindicatos y cooperativas, son socios de las empresas de servicios portuarios, por lo tanto, el valor de las acciones suscritas por ellos ascienden a un 38% de la suma total de los capitales sociales de dichas empresas.

Las escrituras constitutivas les otorgan representación permanente en los Consejos de Administración, independientemente de que sean o no accionistas, de esta manera, los trabajadores participan de la toma de decisiones de sus fuentes de trabajo.

En virtud de que las empresas se establecieron con el fin de la prestación de servicios y no de lucro, han operado con utilidades de las que los trabajadores han invertido pagando a sus accionistas dividendos que fluctúan entre el 2% al 10% sobre el capital pagado.

Actualmente los trabajadores permanentes o eventuales gozan de vacaciones, de pensiones sobre jubilación, seguro social, de cursos de capacitación y del Infontavit.

Asimismo se está llevando a cabo un programa nacional de capacitación técnica y administrativa portuaria para planificar, aplicar y supervisar las actividades de adiestramiento.

En el Centro de Capacitación del Obrero Portuario de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, que funciona en las Oficinas Centrales, se determinan los métodos de enseñanza, objetivos técnicos y preparación de materiales, con las técnicas más avanzadas de instrucción y con la asesoría de técnicos nacionales y extranjeros.

Los trabajadores portuarios han alcanzado con este programa la seguridad social adecuada, tanto para ellos como para sus familias.

Los miembros del Gremio Unido de Alijadores de Tampico y de la Cooperativa de Estibadores en Coatzacoalcos, así como los demás sindicatos y las empresas permisionarias, cubren cotizaciones al Instituto Mexicano del Seguro Social, de manera que los trabajadores y sus familiares obtienen protección constante y permanentemente durante todo el año.

En lo referente a los cursos de capacitación, se seleccionan de los mismos trabajadores a quienes se capacitan para impartir en los centros locales de capacitación de cada puerto, los cursos, seminarios y prácticas a sus compañeros.

Estos cursos abarcan los aspectos técnicos, sociales y culturales.

Como un reconocimiento a la labor del trabajador portuario, los organismos interesados, apoyados por el Presidente de la República, instituyeron el 29 de enero para celebrar el "Día del Trabajador Portuario", estimulando públicamente al trabajador que haya sido merecedor por sus méritos y por el interés en la ejecución de sus labores a dicho reconocimiento.

#### 4.5. Usuarios.

Se le dá este nombre a la persona física o moral que emplea las facilidades portuarias tanto físicas como personales para el manejo de su carga.

Los usuarios generalmente tramitan o efectúan sus operaciones comerciales o de negocios a través de un Agente Naviero, cuando se trate de las embarcaciones o bien de un Agente Aduanal cuando se trate de la mercancía.

El usuario en el sistema portuario mexicano actual, participa en algunos puertos en la composición del capital y del consejo de administración de las empresas de servicios portuarios, también el trabajador portuario participa en empresas establecidas en los puertos; esta actitud del gobierno de invitar al usuario a tomar parte activa en las actividades portuarias, ha dado resultados positivos, pues se observa una estrecha colaboración y aportación de experiencias y puntos de vista por parte de éstos, interesados siempre en el buen funcionamiento operacional del puerto, ya que ellos serán los beneficiados.

En el año de 1975 se formó la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo (AMUTMAC), su capacidad negociadora se sustenta en los volúmenes de carga del sector privado a los que se suman los muy importantes que maneja el sector público, las dependencias que utilizan este servicio participan en la asociación por acuerdo Presidencial.

## **5. ASPECTOS LEGALES**

### **5.1. LEGISLACION QUE RIGE LOS PUERTOS NACIONALES**

- 5.1.1. LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.**
- 5.1.2. LEY QUE CREA LA COMISION NACIONAL, COORDINADORA DE PUERTOS.**
- 5.1.3. DECRETOS QUE ESTABLECEN LAS ZONAS FRANCAS**
- 5.1.4. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO**

## 5.1. LEGISLACION QUE RIGE LOS PUERTOS NACIONALES.

Las Leyes que rigen los Puertos nacionales se encuentran claramente expresas en:

- **La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

La cual en sus artículos 27, 42, 48, 73 (Fracción XVII), 89 y 99 determinan la propiedad y las partes integrantes del territorio nacional, faculta al Congreso para la expedición de leyes sobre las Vías Generales de Comunicación, faculta al Presidente de la República Mexicana, para habilitar toda clase de puertos, y la distribución de los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría.

- **La Ley General de Vías de Comunicaciones.**

En su artículo 8 establece que: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicio conexo a estas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus reglamentos.

- **La Ley de Navegación y Comercio Marítimo.**

Establece que la Suprema Autoridad Marítima radica en el Ejecutivo Federal y se ejerce por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y directamente en los Puertos por conducto de la Superintendencia de Operación y Desarrollo, de las Capitanías de Puerto y de las Delegaciones de la propia Secretaría según se determine por esta.

- **El código aduanero.**

Por los acuerdos dictados sobre la Administración Portuaria, cabe mencionar la Ley Orgánica de la Administración Pública.

### 5.1.1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 27.- La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponden originariamente a la nación.

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

Son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional, las aguas marinas interiores, las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente con el mar, las de los lagos interiores de formación natural, las de los ríos y sus afluentes, las de las corrientes constantes, las de los lagos, lagunas esteros cuyos vasos, zonas o riberas estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades.

### Capítulo II.- De las Partes Integrantes del Territorio Nacional.

#### Artículo 42 en su fracción IV y V.

El territorio nacional comprende la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;

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

#### Artículo 48 partes integrantes del territorio nacional.

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



**Sección III.- De las Facultades del Congreso.**

**Fracción XVII.-** Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre partes y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción Federal.

**Artículo 89. Facultades y obligaciones del Presidente.**

**Fracción XIII.-** Habilitar toda clase de Puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación.

**Artículo 90.-** Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de Secretarios que establezca el Congreso por una Ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría.

### 5.1.2. Ley que crea la "Comisión Nacional Coordinadora de Puertos".

Por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1970, se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, cuyo contenido se expresa a continuación:

**Artículo 1o.-** Se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos con el objeto de coordinar en los Puertos Marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte que operen en ellos así como los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

La Comisión será el órgano encargado de coordinar en los puertos el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las diversas dependencias del Ejecutivo Federal, en las materias a que se refiere el párrafo anterior y en cuanto a -- bienes del dominio marítimo.

**Artículo 2o.-** La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, estará integrada por un representante de la Secretaría de la Presidencia, que será el Titular - del Ramo y que fungirá como Presidente de la misma; y un representante de cada una de las Secretarías de Agricultura y Ganadería, Comunicaciones y Transportes, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Industria y Comercio, Marina, Patrimonio Nacional, Salubridad y Asistencia y del Trabajo y Previsión Social, - que serán los Subsecretarios correspondientes, así como por el Secretario General del Departamento de Turismo.

También formarán parte de la Comisión, con voz y voto, un representante de cada uno de los siguientes organismos públicos; Instituto Mexicano de Comercio - Exterior, Petróleos Mexicanos, Ferrocarriles Nacional de México, Almacenes Nacionales de Depósito, Compañía Nacional de Subsistencias Populares.

Asimismo se invitará a participar en la Comisión con voz y voto a cuatro representantes que designen de común acuerdo las Organizaciones de trabajadores portuarios, cualquiera que sea su personalidad jurídica; un representante de la - Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio; un representante de la Confederación de Cámaras Industriales; un representante de la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana; un representante de - las empresas autorizadas de autotransporte de Servicio Público Federal; un --

representante designado de común acuerdo entre la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana y el Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior; un representante de los navieros nacionales de altura; un representante de los navieros de cabotaje consignatarios de buques, y un representante de la Confederación Nacional de Cooperativas.

Artículo 3o.- Por cada representante propietario, se designará un suplente, y los emolumentos de uno y otro serán cubiertos por las entidades de que procedan.

Artículo 4o.- Los miembros de la Comisión serán nombrados y removidos libremente por quien tenga la facultad de designarlos.

Artículo 5o.- Para el cumplimiento de los acuerdos y resoluciones de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos habrá un Vocal Coordinador Ejecutivo y un Vocal Secretario, que serán designados por el C. Presidente de la República.

El Vocal Secretario lo será de la Comisión, tendrá el carácter de auxiliar del Vocal Ejecutivo y lo substituirá en sus ausencias temporales.

Artículo 6o.- El Vocal Coordinador Ejecutivo, será el Delegado de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 7o.- La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, tendrá el personal que requiera para el ejercicio de sus funciones, el cual quedará incorporado al régimen del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.

Artículo 8o.- Los gastos que demande el funcionamiento de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y sus delegaciones, serán con cargo al Presupuesto de Egresos de la Federación.

Artículo 9o.- La Comisión funcionará con la asistencia de su Presidente y de la mayoría de los miembros, siempre que incluya la mitad de los representantes de las dependencias del Ejecutivo de la Unión, así como del Vocal Coordinador Ejecutivo, que tendrá derecho a voz pero no a voto. Las resoluciones se tomarán por mayoría de votos de los presentes y el Presidente tendrá voto de calidad.

Las resoluciones de la Comisión que haya pedido el Presidente de la República y-

las que a juicio de aquella lo ameriten, serán sometidas a dicho alto mandatario por conducto del Presidente de la Comisión.

**Artículo 10.-** La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos ejercerá sus funciones en los puertos por conducto de Delegados Coordinadores, que serán nombrados por la propia Comisión y dependerán directamente del Vocal Coordinador Ejecutivo.

**Artículo 11.-** El Vocal Coordinador Ejecutivo podrá designar Delegados Coordinadores, con objeto de que suplan las faltas temporales de los titulares que designe la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

**Artículo 12.-** El Delegado Coordinador de cada Puerto, será auxiliado por una Junta Coordinadora y una Comisión Consultiva, como sigue:

I.- Las Juntas Coordinadoras se integrarán con un representante de cada una de las dependencias del Poder Ejecutivo señaladas en el artículo 2o. y tendrán como funciones estudiar y proponer la mejor forma de coordinar en cada puerto sus atribuciones sobre problemas relacionados con el transporte, tráfico, manejo, aduanal, entrada y salida de personas al país, de sanidad y cuarentena, de turismo y en general, con las atribuciones a cargo de cada una de dichas dependencias.

II.- Las Comisiones Consultivas, se integrarán por los representantes de los organismos descentralizados, empresas de participación estatal; trabajadores cualquiera que sea su tipo de organización: concesionarios: permisionarios: usuarios y, en general, de los sectores directamente interesados en las actividades portuarias y tendrán como funciones opinar y sugerir medidas para el desarrollo, operación y funcionamiento de cada puerto.

**Artículo 13o.-** La Junta Coordinadora de cada puerto funcionará de acuerdo con las siguientes bases:

I.- Será presidida por el Delegado Coordinador del Puerto.

II.- Se reunirá periódicamente, cuando menos una vez por mes.

III.- Se regirá por el reglamento interior que apruebe la Comisión Nacional Coordinadora.

**Artículo 14o.-** La Comisión Consultiva de cada puerto, funcionará con arreglo a las siguientes bases:

I.- Estará presidida por el Delegado Coordinador del Puerto.

II.- Se reunirá periódicamente por lo menos una vez al mes y actuará en pleno o por medio de comités.

III.- Podrá concurrir a sus sesiones cualquier persona que acredite un interés legítimo previa solicitud al Delegado Coordinador en la que expresará el o los asuntos que pretenda plantear.

IV.- El número de miembros de cada Comisión Consultiva será variable, según lo exijan las características del Puerto.

V.- Se levantará acta pormenorizada de las sesiones que realice.

VI.- Se regirá por el reglamento interior que apruebe la Comisión Nacional Coordinadora.

**Artículo 15.-** El Delegado Coordinador decidirá los asuntos de su competencia en los terminos dispuestos por esta ley, y en su caso remitirá a las distintas dependencias del Ejecutivo aquellos asuntos que les corresponda atender.

### 5.1.3. Decretos que establecen las zonas francas.

El régimen de zonas francas opera en los principales Puertos de Altura del Golfo y del Pacífico de México, y consisten en áreas destinadas a las operaciones de manejo de mercancías sin la intervención directa de la Aduana Marítima, agilizándose así la operación en los barcos, como efecto de la creación de éstas zonas francas, se agilizarán los trámites de despacho de mercancía y que actualmente pueden realizarse en 7 días, ya que este sistema ha facilitado la coordinación de las Dependencias que intervienen en el proceso aduanero marítimo.

Como un resultado de la Zona Franca se unificaron los procedimientos operativos, simplificándose así mayor eficiencia y agilización del manejo de mercancías, esta labor es realizada por los permisionarios de la Zona Franca en coordinación con los trabajadores portuarios y los usuarios de los Puertos.

El servicio de almacenaje lo proporciona la Zona Franca en dos formas: el almacenamiento en tránsito y el almacenamiento estacionario.

El almacenamiento en tránsito es el que se emplea para la consolidación de la mercancía de exportación para la mercancía cuyo trámite de importación esta en proceso, durante los primeros 15 días no causan ningún cobro por concepto de almacenaje, sin embargo en este sistema al expirar este tiempo se inicia un cobro bastante considerable durante un período máximo de 90 días, el cual causa abandono tácito la mercancía.

El almacenamiento estacionario es el que se emplea para consolidar mercancía por un tiempo mayor al de 15 días y sus cuotas son diarias desde el momento en que se usa la facilidad y no son honerosa.

#### 5.1.4. Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Se exponen los artículos que se refieren a la Administración de los Puertos Mexicanos, o que se relacionen con las actividades que mencionaremos en nuestro tema.

##### CAPITULO I De la aplicación de la Ley.

Artículo 1. Serán objeto de esta ley: la navegación marítima portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

##### Del régimen administrativo de la navegación De las autoridades marítimas

Artículo 15. La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

Artículo 16. La autoridad marítima se ejerce:

I.- Por la Secretaría de Marina, directamente o por conducto de las Superintendencias de Operación Portuaria, de las capitánías de Puerto y de las Delegaciones de la propia Secretaría, según se determine por ésta.

Artículo 19. Los Superintendentes de Operación Portuaria, los Capitanes de Puerto y los Delegados de circunscripciones administrativas nombrados por la Secretaría de Marina tendrán a sus ordenes el personal portuario; ordenarán el movimiento en el puerto; la inspección de las embarcaciones, de la carga y en general ejercerán las atribuciones que correspondan a su calidad de autoridades marítimas, dentro de la jurisdicción que se les asigne.

##### CAPITULO II. De los Puertos

##### SECCION A.- De su régimen y operación

Artículo 33.- El Ejecutivo Federal, en los decretos, respectivos, determinará el establecimiento de los puertos, fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el recinto que corresponda; señalará las obras e instalaciones públicas que deban considerarse incorporadas a los mismos o afectas a su funcionamiento.

Artículo 34.- Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

Artículo 35.- Cualquiera que sea la clasificación y naturaleza de los puertos mexicanos, estarán sujetos a las disposiciones de orden general que dicte la autoridad marítima.

Artículo 43.- Las administraciones portuarias no responderán por daños causados a las mercancías por su manejo durante su permanencia en Puerto, ni por cualquier otra causa, a menos que haya culpa directa de la administración o de sus funcionarios.

Artículo 44.- Por su objeto, instalaciones y servicios, los puertos pueden ser de altura, de cabotaje, de pesca o deportivos.

Por su régimen de funcionamiento los puertos pueden ser de administración estatal o de administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta ley.

Artículo 46.- Las reglas de administración y de operación de cada puerto serán --acordes con su régimen jurídico. Las tarifas o precios de los servicios portuarios se fijarán considerando la categoría del puerto y la importancia de su tráfico.

#### SECCION B.- De los puertos de administración estatal.

Artículo 47.- Los puertos de administración estatal serán operados directamente por la Secretaría de Marina. Dicha operación comprenderá las obras, instalaciones y servicios portuarios.

Artículo 48.- La administración portuaria estará encomendada a una Superintendencia de la cual dependerá la Capitanía de Puerto, en las cuestiones relativas a su operación y administración, o en su caso a cargo de la segunda, según lo determine el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Marina.



## SECCION C. De los puertos de Administración descentralizada.

Artículo 50.- La administración descentralizada de los puertos a que se refiere el segundo párrafo del artículo 44, se organizará de acuerdo con la ley que para el efecto expida el Congreso de la Unión.

Artículo 51.- La entidad descentralizada que deba administrar y operar un puerto, reunirá los requisitos que señale la ley el decreto respectivo.

Artículo 52.- No podrán ser directores o miembros de los organismos de administración y vigilancia de un puerto descentralizado, los funcionarios de elección popular en ejercicio o los militares o miembros de la armada en servicio activo.

Tampoco es compatible el desempeño de dichos cargos con el ejercicio de actividades particulares en relación con la navegación y el tráfico marítimo.

## CAPITULO III. De las normas generales a que está sujeta la navegación marítima.

Artículo 53.- La navegación marítima se divide en navegación de altura y navegación de cabotaje. La segunda queda reservada exclusivamente a las embarcaciones mexicanas.

La Secretaría de Marina, en casos excepcionales y cuando el interés público lo exija, fijará rutas de navegación así como el número y tonelaje de las embarcaciones que deban realizar determinado tráfico. Las medidas que en ejercicio de esta facultad se dicten, estarán en vigor mientras dure la causa que las motivaron.

Artículo 63.- El remolque en los puertos y en alta mar, solo puede prestarse mediante autorización, excepto en caso de salvamento.

## LIBRO IV.

### Título unico.- De las maniobras en los Puertos.

Artículo 272.- Las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo y en general las que auxilian y complementen el comercio marítimo y el transporte por agua, dentro de los recintos portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal sometidas a la autoridad marítima son servicios portuarios conexos y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina, la --

cual los expedirá, según corresponda, para maniobras de servicio público de particular.

Tendrán preferencia para la obtención de los citados permisos, las empresas, cuyo objeto social sea la prestación de servicios portuarios; los armadores y navieros, consignatarios de buques, agentes aduanales y en general quienes realicen actividades que requieren de estos servicios.

Las relaciones entre permisionarios y sus trabajadores se regirán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 273.- El pago de las maniobras portuarias a que se hace referencia en el artículo anterior, se sujetará a las tarifas que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con intervención de la Secretaría de Marina tomando el parecer de la de Industria y Comercio y en su caso, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Artículo 274.- Las tarifas a que se refiere este capítulo se fijarán en cada caso tomando en cuenta la importancia del movimiento portuario; el costo de vida en la región; las condiciones técnicas, de mantenimiento y de la depreciación del equipo utilizado; la especialidad del personal que sea necesario para la realización de las maniobras, y todas aquellas circunstancias que por su importancia, sean de tomarse en cuenta en un momento determinado.

De la Legislación Portuaria en General, se desprende el Reglamento de operación en los Puertos de Administración Estatal, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril de 1975, su objetivo es la regulación y desarrollo del tráfico marítimo.

**SEGUNDA PARTE: CASO PRACTICO**

**6. PETROLEOS MEXICANOS COMO ENTIDAD QUE EJERCE LA ADMINISTRACION EN EL PUERTO DE VERACRUZ.**

**6.1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DE VERACRUZ**

**6.2. OBJETIVOS Y POLITICAS GENERALES DE PETROLEOS MEXICANOS**

**6.3. ORGANIGRAMA DE UN AREA PORTUARIA TIPO DE PETROLEOS MEXICANOS.**

**6.4. DESCRIPCION DE FUNCIONES POR AREA**

**6.5. ORGANIGRAMA DE PLAZAS DEL AREA DE ESTUDIO**

**6.6. DESCRIPCION DE FUNCIONES POR PUESTO**

## 6. PETROLEOS MEXICANOS COMO ENTIDAD QUE EJERCE LA ADMINISTRACION EN EL PUERTO DE VERACRUZ.

La evolución del Estado de Veracruz en el transcurso de este siglo se relaciona estrechamente con el inicio, crecimiento y expansión de la industria petrolera. Precisamente por la incidencia que tiene la actividad de Petróleos Mexicanos en su estructura, Veracruz se considera una entidad de prioridad alta en la política y estrategia institucionales en materia de desarrollo regional.

Desde principios de este siglo las actividades petroleras han transformado sustancialmente la estructura regional del Estado de Veracruz, de tal manera que se ha constituido en el eje dinamizador de otros sectores económicos.

El Puerto de Veracruz, está considerado como uno de los principales puertos de intercambio comercial a nivel nacional, motivo por el cual Petróleos Mexicanos estableció una Agencia de Ventas en ese lugar, cuyo fin era abastecer y distribuir a la Zona, de los diferentes productos derivados del petróleo, demandados por la población.

Petróleos Mexicanos realizó a partir de los años cuarenta, la construcción de un sinnúmero de caminos para permitir el acceso a las localizaciones petroleras y el desarrollo de las actividades de transformación industrial y de apoyo.

En el Puerto de Veracruz se llevan a cabo diversas actividades relacionadas con la recepción y embarque de productos por vía marítima, para tal efecto, Petróleos Mexicanos cuenta con instalaciones para dichas actividades. En 1982 Petróleos Mexicanos contrató la construcción de dos buquetanques (Casco 114 y 115), con Astilleros Unidos de Veracruz.

La actividad comercial petrolera en la ciudad de Veracruz gira en torno a las labores portuarias y está sustentada en varias instalaciones que conforman la terminal marítima; área de muelles, red de ductos y dos plantas de almacenamiento y distribución. La terminal marítima esta ubicada en la parte norte de la ciudad, donde se encuentra la zona portuaria.

La recepción de productos en la terminal se realiza casi en su totalidad por vía marítima y sólo una pequeña parte por carretera. La recepción por vía marítima se realiza en el muelle de PEMEX, que se encuentra conectado con la terminal por una red de ductos.

## 6.1. ANTECEDENTES DEL PUERTO.

Veracruz fue el primero y más importante puerto del país. Sirvió a los conquistadores de puerta y comunicación con la Ciudad. Hernán Cortés desembarcó en sus inmediaciones y durante siglos fue el punto de arribo o partida de las flotas de galeones que comunicaban a México con Cuba y España. Es un Puerto natural, posteriormente habilitado como puerto comercial, cuya ciudad está llena de acontecimientos desde aquella época.

Al frente de la Villar Rica de la Veracruz, fundada por Cortés, está el arrecife de la Gallega, donde los conquistadores levantaron el Fuerte de San Juan de Ulúa, que les sirvió de defensa para resistir a los insurgentes durante cuatro años, luego de iniciada la lucha por la independencia.

A este Puerto, por donde salió la producción de plata más grande de la historia -se estima que se exportaron durante 300 años cerca de 10 millones de toneladas del metal- y por donde también arribaron cargamentos de esclavos y más tarde la maquinaria y los equipos para el progreso de México. En 1873 se terminó la construcción del ferrocarril que comunicó al Puerto con la ciudad de México, lo cual aumentó su importancia en vísperas de la Revolución, aquella época en que Veracruz era una de las vías más transitadas al exterior y casi la única. Aún cuando era inadecuado como puerto, Veracruz creció por el tráfico tanto de mercancías como de pasajeros al Viejo Continente.

El puerto de Veracruz, como otros del Golfo de México, fue víctima también de los piratas y bucaneros. Registra la historia que en 1583 el pirata Lorencillo se adueño de la ciudad de la que poco pudo llevarse. Años después otro pirata, Nicolás de Agramonte, también lo asaltó, no sin perder muchos hombres de sus galeones, bombardeados desde el Fuerte de San Juan de Ulúa. Durante la Guerra de los pasteles, el puerto fue ocupado por las tropas francesas en 1838. En 1846, un ejército de los Estados Unidos comandado por el General Scott, también ocupó la ciudad luego de desembarcar sin ninguna dificultad. En 1861 las tropas de Napoleón llegaron al ya famoso puerto de Veracruz para invadir el país en apoyo de un efímero imperio y en 1914 fue bombardeado y ocupado nuevamente por las tropas norteamericanas. Veracruz fue capital del país al residir allí temporalmente los poderes federales, durante las administraciones del presidente Benito Juárez y del Primer Jefe Venustiano Carranza.

Fue a fines del siglo XII cuando la administración gubernamental construyó dos escolleras\* con las cuales se formó una bahía artificial con un canal de 200m. de longitud y una profundidad de 11m. desde la bocana ( y en los canales de acceso) - hasta los muelles de atraque en la zona de maniobras, donde su profundidad es de 10m. Como todos los demás puertos del país, creció en forma anárquica y carecía de los elementos modernos de los puertos de su categoría. Las maniobras eran lentas y caras y obligaban a las embarcaciones a permanecer muchos días estacionadas. Para cargas unas 100 ton. de azúcar se requería de un promedio de 200 hombres, durante 8 días. El promedio de descarga en el puerto era de 8 toneladas por hora y bodega. Los sindicatos de estibadores se multiplicaron de tal manera que se estorbaban unos a otros y daban ocasión a frecuentes problemas y dificultades en las operaciones.

Max Ebstein de la Agencia Internacional de Desarrollo, dice que en una época las compañías de seguros clasificaban al puerto de Veracruz como el tercero del mundo en relación a cantidad y frecuencia de robos de mercancía, solamente precedido por los de Hong Kong y Singapur. Agrega que "Veracruz ha sido, hasta hace poco, una de tantas ciudades con un puerto, y es ahora consciente de que muchas veces un puerto es para una ciudad".

El puerto cuenta con muelles fiscales de altura, de cabotaje, marginales, de turismo, petroleros y de mieles, más uno para la Armada. Además dispone de muy variados servicios, que han ido creciendo y aumentando a su vez la actividad portuaria. Actualmente la terminal marítima es de las mejor comunicadas del país. Tres líneas de ferrocarril, tres carreteras principales y 22 líneas de transporte terrestre, - además de un moderno aeropuerto, la conectan con la capital y el resto del país.

Veracruz cuenta con diez muelles. El primero, perpendicular al malecón, tiene una longitud de 181m y una anchura de 23m, con capacidad para 3 ton. de carga por metro cuadrado; alumbrado para maniobras nocturnas, defensas circulares, bitas\*\* para amarre y tomas de agua. El muelle número dos es igual de largo, con 66m de ancho y una capacidad mayor de 5 ton. de carga por metro cuadrado; defensas de hule, almacenes con 10 mil m<sup>3</sup> para carga, y servicio de aprovisionamiento de combustible.

\* Dique de defensa contra el oleaje en un puente

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA 79

En época reciente se realizaron otras obras, como los muelles 4 y 6; el primero con una longitud de 315m., 100m. de anchura y una capacidad para carga de 5 ton. por metro cuadrado; 3 almacenes con una capacidad de 39 mil metros cuadrados; alumbrado para maniobras nocturnas, vías a los lados y dos más en los almacenes.

Tiene otro muelle marginal con 730 m. de longitud, que se localiza entre el malecón y el islote de San Juan de Ulúa, parte del cual está concesionado a una empresa particular, con todos los servicios, incluidas dos vías de ferrocarril y una zona para maniobras directas a transporte de carga carretero. Hay otro muelle para turismo, situado en forma perpendicular al marginal, con 374 m. de largo, 30m. de ancho y los demás servicios, el cual en realidad es poco usado para maniobras de pasajeros. En todos estos muelles se registra una profundidad promedio de 10 a 12m. El puerto dispone, además, de servicios de vigilancia, tanto de la policía especial como de la municipal, y vigilancia aduanal.

Sin embargo, Veracruz llegó a tener el más alto índice de robos y pérdidas de mercancías, aún de grandes volúmenes, como ya se dijo, lo que provocó que las compañías de seguros clasificaran a la terminal marítima como inseguro y de alto riesgo. Además, con el transcurso del tiempo, surgieron múltiples organizaciones de trabajadores, cargadores y alijadores, que en un momento se disputaban las maniobras o se hacían sustituir por sus "segundos" -llamados "cujies" - lo que ocasionaba otros problemas.

Actualmente el puerto de Veracruz se moderniza. En 1970 el gobierno federal estableció la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y se inició, a través de la delegación correspondiente, la reestructuración de la terminal marítima. En una reunión de los trabajadores, que presidió el Licenciado Hugo Cervantes del Río, Secretario de la Presidencia y Presidente de la Comisión, se realizó la fusión de dos de las muchas organizaciones de trabajadores: la de Carretilleros y Jornaleros y la de Trabajadores Maniobristas de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz, con lo cual se dió un importante paso hacia la agilización de los servicios. Aún operan otros grupos como la Unión de Trabajadores Maniobristas, Carretilleros y Jornaleros de la Zona Marítima; el Sindicato de Cargadores y Abrigadores del Comercio y de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz, la Sociedad Cooperativa de Producción y Transportes "Aduana", y la Unión de Checadores y Trabajadores del Puerto de Veracruz, con las cuales se mantienen pláticas para lograr su unificación y organizar mejor este servicio, indispensable en el puerto.

Como ya se explicó, antiguamente la maniobra de carga era lenta y difícil, a un promedio de 8 ton. por hora. Con la reestructuración de los servicios se ha logrado en el primer año, acelerarla hasta 12 y 14 ton. por hora. Se empieza a "paletizar" el proceso y se proyecta utilizar los "contenedores" cuidando de no desplazar demasiados trabajadores para no provocar el desempleo, pero sí para mejorar la eficiencia a través de la mecanización.

Hay mayor coordinación entre los trabajadores que laboran a bordo de las embarcaciones y los que lo hacen en tierra, y han aceptado como necesaria y benéfica la mecanización.

Veracruz ha recibido en los últimos años un promedio de 1000 barcos por año de diferentes nacionalidades y tonelajes, y en los últimos años el promedio de carga movida a través de la terminal aumentó como resultado de la mejora en las operaciones. De 2.5 millones de toneladas que se movieron en 1968, aumentó a poco más de 4 millones en 1972, y a 5 millones en 1974. Tanto las exportaciones como las importaciones mostraron un incremento, pero estas en mayor porcentaje.

El gobierno federal opera un crédito del Banco Mundial por 250 millones de pesos - negociado para invertirlos en la mejora de las instalaciones de esta antigua terminal marítima. está en proceso la construcción de un equipo para manejar cereales, con capacidad para despachar o recibir 200 mil ton. al año; un muelle petrolero, y almacenes para mercancías en tránsito.



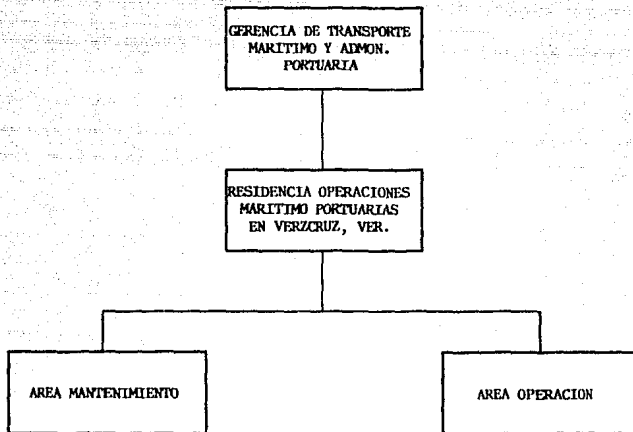
## 6.2. OBJETIVOS Y POLITICAS GENERALES DE PETROLEOS MEXICANOS.

### Objetivos.

- Proporcionar de manera eficiente y oportuna el mantenimiento preventivo y correctivo a las embarcaciones en tránsito propiedad de Petróleos Mexicanos, con objeto de que se encuentren en operación el mayor tiempo posible.
- Lograr el máximo aprovechamiento de los equipos e instalaciones portuarias, a fin de garantizar la continuidad de las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos de los buquetanques que arriben al Puerto.

### Políticas.

- Pugnar porque la programación en materia de Administración Portuaria involucre una sólida coordinación entre las actividades adjetivas potencializando los resultados de las sustancias.
- Propiciar el uso intensivo de las instalaciones portuarias de la Institución.
- Pugnar por la normalización, en el empleo de equipos u instalaciones portuarias, así como de los sistemas y procedimientos para el eficiente desarrollo de las actividades en el Puerto.
- Procurar mantener constante actualización del personal a través de programas de capacitación, a efecto de que cuenten con los elementos que faciliten la elaboración de estudios o análisis, para el mejor aprovechamiento de los modos y medios para administrar un Puerto.
- Cuidar que las acciones que se tomen para el cumplimiento de los programas de Administración Portuaria, sean efectuados dentro de un marco de seguridad para el personal, una garantía en la integridad de las instalaciones y una preservación del medio ambiente.
- Coadyuvar en el logro de una Infraestructura Portuaria acorde a la capacidad necesaria en el manejo de productos en las instalaciones de esta Terminal.



6.3. ORGANIGRAMA DE UN AREA PORTUARIA TIPO DE PETROLEOS MEXICANOS EN EL PUERTO DE VERACRUZ.

#### 6.4. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES POR ÁREA.

##### GERENCIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y ADMINISTRACIÓN PORTUARIA.

- Planear, dirigir, administrar, operar y mantener en óptimas condiciones las instalaciones portuarias de la Institución, llevando la coordinación general de todas las actividades que se desarrollen en ellas y proporcionando los servicios que demanden las Gerencias a cuyo cargo está el manejo de crudo, productos y carga seca.
- Participar en la elaboración del Plan Integral de Transporte, aportando la información sobre pronósticos de movimientos portuarios y de necesidades de instalaciones para hacer más eficiente el manejo de la carga y los servicios del puerto.
- Planear, controlar y evaluar la operación y uso de las instalaciones para almacenamiento ubicados en las terminales marítimas de la Institución y optimizar su capacidad, a través de una adecuada programación.
- Dirigir, controlar y evaluar la carga y descarga de productos derivados del petróleo y de materiales y equipos, en los muelles y/o monoboyas de la Institución.
- Autorizar los programas de operación portuaria, con la participación de las Gerencias involucradas, con objeto de efectuar la carga y descarga oportuna de los barcos que transportan crudo, productos y carga seca.
- Planear, programar y supervisar el mantenimiento preventivo y correctivo que se proporcione tanto a instalaciones portuarias como a monoboyas de la Institución.
- Inspeccionar, organizar y controlar que todas las instalaciones portuarias cuenten con sistemas de seguridad y protección del medio ambiente; y coadyuvar con la Gerencia de Protección Ambiental en la elaboración del Plan de Contingencias.

- Coadyuvar en el logro de una infraestructura portuaria acorde a la capacidad necesaria para el manejo en las instalaciones de la Institución, tanto de productos derivados del petróleo como de carga seca.
- Coordinar, proyectar y supervisar la programación del dragado que se realice con equipo propio de terceros o de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los puertos, canales, ríos, lagunas y parajes en general, en los que Petróleos Mexicanos requiera operar.
- Mantener constantes relaciones con Secretarías de Estado y dependencias gubernamentales relacionadas con la administración de puertos, para mantenerse al tanto de innovaciones técnicas y legales al respecto, representando a Petróleos Mexicanos en su caso.
- Formular y llevar a cabo los programas de transportación por vía marítima y -- fluvial de crudo, productos y carga seca en forma coordinada con las dependencias usuarias.
- Proponer al comité Interno de Construcción, Arrendamiento y/o Fletamiento de Embarcaciones, la contratación de las embarcaciones necesarias para el transporte marítimo de crudo, productos petrolíferos y petroquímicos y carga seca -- tanto para tráfico de altura como de cabotaje.
- Proporcionar el servicio de transporte marítimo requerido por las ramas usuarias de acuerdo con las leyes, normas y procedimientos en vigor.
- Formular y llevar a cabo los programas de mantenimiento para obtener un mayor rendimiento de las embarcaciones propiedad de la Institución y prolongar su vida útil.
- Establecer medidas de seguridad para protección del personal y de las embarcaciones y vigilar su observancia.
- Difundir y vigilar el cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos vigentes sobre seguridad marítima, tanto nacionales como internacionales.

## RESIDENCIA DE OPERACIONES MARITIMO PORTUARIAS EN VERACRUZ, VER.

- Dirigir las actividades correspondientes a la operación y mantenimiento de las instalaciones y embarcaciones de su jurisdicción con el fin de cumplir con los programas de distribución y traslado de productos petrolíferos y petroquímicos por vía marítima, que Petróleos Mexicanos debe satisfacer como parte de sus principales responsabilidades.
- Dirigir las actividades del Puerto de acuerdo al Programa de Operación central, verificando que la ejecución de las maniobras portuarias y operación de las unidades de Transporte Marítimo, se realicen de acuerdo a las normas y métodos de trabajo establecidos.
- Dirigir las actividades de acuerdo al programa de operación central, relacionadas con el mantenimiento de las embarcaciones e instalaciones portuarias de su jurisdicción, supervisando se realicen conforme a las normas de seguridad establecidas.
- Controlar el movimiento portuario de carga y descarga de hidrocarburos de importación o exportación y carga seca, vigilando que todas las embarcaciones de la Institución que operen dentro de la zona, cuenten con los certificados necesarios para la navegación.
- Controlar el adecuado y oportuno cumplimiento de las órdenes de trabajo correspondiente a las embarcaciones e instalaciones portuarias, proponiendo en caso necesario, la celebración de contratos con talleres particulares.
- Controlar los sistemas, equipos de seguridad y contra incendio, de las instalaciones portuarias y de las embarcaciones que operen en la Zona, se encuentren en óptimas condiciones de servicio.
- Realizar y controlar el movimiento portuario de carga y descarga de hidrocarburos y carga seca, así como el tránsito de vehículos y personas en el muelle.
- Coadyuvar con la Gerencia de Protección Ambiental en el desarrollo del Plan de contingencias en caso de derrame de hidrocarburos en mar y tierra.

- Dirigir, coordinar y programar la prestación de los servicios portuarios, así también las operaciones de carga y descarga de productos en buquetanques y -- chalanes que arriben o salgan del Puerto.
- Supervisar que los servicios portuarios sean prestados de acuerdo a la norma-- tividad existente en la materia.
- Realizar análisis de la estadía de buques en puerto, con el fin de detectar -- las causas que dan origen a las demoras y proponer los medios para su solu-- ción.
- Realizar el trámite de los documentos necesarios para las embarcaciones, ta-- les como: permisos para entrar al Puerto, pedimento de despacho, patente de -- sanidad, constancia de haber cubierto los derechos del Puerto y las cargas -- por servicios, comprobante de pago por daños causados a instalaciones portua-- rias, etc.
- Realizar el suministro a las embarcaciones de combustible, agua potable, avi-- tuallamiento, limpieza, etc., de acuerdo a las necesidades que se presenten.
- Aplicar las tarifas establecidas para los prestatarios de servicios portua-- rios según la determinación a nivel central.
- Verificar que los muelles, dársenas y canales de acceso reúnan las condicio-- nes de seguridad y funcionalidad necesarias para su operación eficiente.
- Elaborar y revisar en coordinación con el responsable del Barco la bitácora - de muelle.
- Dirigir y coordinar las maniobras de entrada, atraque, desatraque y salida -- del Recinto Portuario, haciendo las recomendaciones que procedan a fin de evi-- tar contratiempos en las operaciones.
- Establecer la coordinación adecuada con la Capitanía de Puerto, el Sindicato-- de Prácticos y otros grupos involucrados en la ejecución de servicios portua-- rios para proporcionar atención al buque.
- Concertar y controlar los contratos de concesionarios de servicios, vigilando que éstos sean proporcionados según lo acordado, así como coordinar los pagos que la Institución realice por dichos servicios.

## AREA MANTENIMIENTO

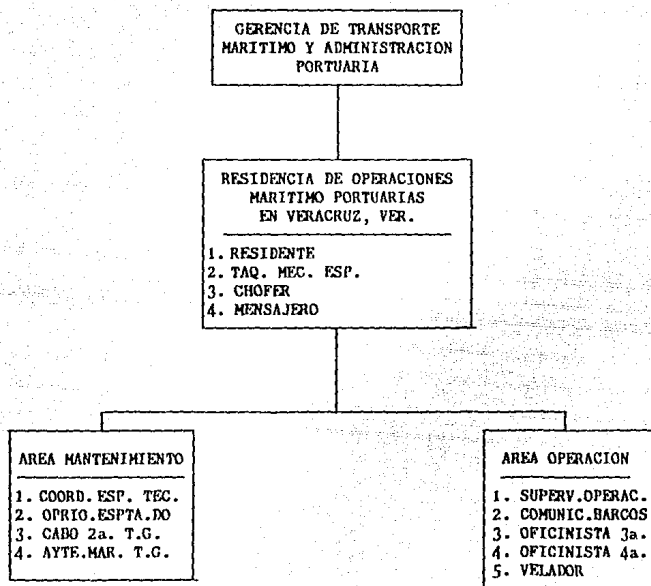
- Supervisar el cumplimiento del programa de inspección de embarcaciones en tránsito propiedad de la Institución.
- Dirigir y organizar todas las actividades necesarias para realizar el mantenimiento preventivo, correctivo y programado a las embarcaciones en tránsito de la Institución, optimizando la utilización de los recursos humanos, materiales y financieros, abatiendo los tiempos y costos.
- Coordinar con la Ayudantía Administrativa la implantación de los procedimientos para obtener los costos de las reparaciones mayores y de emergencia, a fin de contar con tarifas que permitan establecer presupuestos de reparaciones.
- Realizar análisis para la celebración de contratos con talleres de terceros para la reparación de embarcaciones y equipos que no se puedan ejecutar con recursos propios.
- Aprobar las solicitudes de materiales, refacciones, equipos y herramientas que se requieran para llevar a cabo las reparaciones.
- Supervisar que se cumplan las recomendaciones de las Casas Clasificadoras y de la Dirección General de Marina Mercante, con el fin de mantener a las embarcaciones dentro de clasificación.
- Vigilar que se cuente con bancos de información de cada embarcación con la finalidad de facilitar su mantenimiento.
- Estructurar los programas de reparaciones mayores, menores y de emergencia.
- Desarrollar sistemas de control de órdenes de trabajo a realizar en los talleres, con objeto de llevar el seguimiento de éstas y obtener el costo que implica su ejecución.
- Supervisar en coordinación con el área de seguridad, la aplicación de las medidas preventivas de la ocurrencia de accidentes de trabajo y en caso que éstos ocurran, emprender acciones correctivas, así como verificar que la documentación requerida sea la adecuada.

- Inspeccionar los trabajos de mantenimiento civil de las instalaciones portuarias y terrestres al ser ejecutados por terceros.
- Verificar que los canales y dársenas de maniobras mantengan calados operativos para la Flota Petrolera.
- Elaborar informes de los trabajos de mantenimiento civil a las instalaciones de la Residencia.
- Fiscalizar las existencias de materiales, refacciones, equipo, etc., relacionados con su área, generando solicitudes de suministro con el fin de dotar oportunamente a sus órganos usuarios.
- Mantener en condiciones de servicio los muelles, instalaciones, canales de navegación, dársenas de maniobras y señalamiento marítimo asignado a esta Residencia.
- Fiscalizar que se realicen los trabajos de mantenimiento conforme a normas, especificaciones y procedimientos establecidos.
- Vigilar en coordinación con el área de Seguridad y Protección Ambiental que las instalaciones y equipo contraincendio destinado para muelle como son: manijas, hidrantes y demás accesorios, se encuentren en óptimas condiciones de servicio.
- Proponer mejoras a las vías de acceso, así como a proyectos de obras nuevas que se integren al servicio del Puerto.
- Supervisar la ejecución de las obras de dragado y señalamiento marítimo con equipo propio y de terceros, así como las obras y señalamiento de cooperación coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Llevar a registro de los trabajos de dragado y señalamiento marítimo que se efectúen y proporcionar informe de los calados en las áreas de maniobras.



## AREA OPERACION

- Dirigir y coordinar la prestación de los servicios portuarios, así como las operaciones de carga y descarga de productos derivados del petróleo y carga seca en buquetanques y chalanes que arriben o salgan del Puerto.
- Controlar tanto la situación diaria de buques en el Puerto como los movimientos portuarios, emiendas, etc., para poder realizar las programaciones correspondientes y acordar con el Departamento de Ventas la programación oportuna de buques.
- Aplicar los métodos de operación para la ejecución de las maniobras de carga y descarga de las embarcaciones, almacenamiento y tránsito de mercancías.
- Supervisar que los servicios portuarios prestados se realicen adecuadamente y que los prestatarios proporcionen los servicios de acuerdo a las normas establecidas.
- Supervisar que los métodos de trabajo empleados sean acordes con las características de los productos que se manejan.
- Realizar el análisis de estadía de buques en Puerto, con el fin de detectar causas que dieron origen a las demoras y planear los medios para su solución.
- Elaborar el anteproyecto anual de necesidades de equipo, personal, recursos financieros, etc., que requiera la Residencia para mejorar la prestación de los servicios portuarios.
- Verificar que las instalaciones portuarias, reúnan las condiciones de seguridad y funcionalidad para cada una de las operaciones.
- Programar la recepción o entrega de productos, comprobando que éstos reúnan las características adecuadas, según los requerimientos establecidos.



**6.5. ORGANIGRAMA DE PLAZAS DEL AREA DE ESTUDIO**

## 6.6. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES POR PUESTO

### RESIDENCIA DE OPERACIONES MARÍTIMO PORTUARIAS EN VERACRUZ, VER.

#### RESIDENTE

- Dirigir las actividades correspondientes a la operación y mantenimiento de las instalaciones y embarcaciones de su jurisdicción, a fin de cumplir con los programas de distribución de productos petrolíferos y petroquímicos por vía marítima, que Petróleos Mexicanos debe satisfacer como parte de sus principales responsabilidades.
- Dirigir las actividades del Puerto de acuerdo al programa de operación central, verificando que la ejecución de las maniobras portuarias y operación de las unidades de Transporte Marítimo, se realicen de acuerdo a las normas y métodos de trabajo establecidos.
- Dirigir las actividades de acuerdo al programa de operación central, relacionadas con el mantenimiento de las embarcaciones e instalaciones portuarias de su jurisdicción, supervisando se realicen conforme a las normas de seguridad establecidas.
- Controlar el movimiento portuario de carga y descarga de hidrocarburos de importación o exportación y carga seca, vigilando que todas las embarcaciones de la Institución que operen dentro de la zona, cuenten con los certificados necesarios para la navegación.
- Controlar que los sistemas y equipos de seguridad y contra incendio, de las instalaciones portuarias y de las embarcaciones que operen en la zona, se encuentren en condiciones de servicio.
- Dirigir, coordinar y programar la prestación de los servicios portuarios, así también las operaciones de carga y descarga de productos en buques tanques y chalanas que arriben o salgan del Puerto.
- Verificar que los muelles, dársenas y canales de acceso reúnan las condiciones de seguridad y funcionalidad necesarias para su operación eficiente.

- Establecer la coordinación adecuada con la Capitanía de Puerto, el Sindicato de Prácticos y otros grupos involucrados en la ejecución de servicios portuarios para proporcionar atención al buque.

#### TAQUIMECANOGRAFO ESPAÑOL

- Tomar con rapidez dictado taquigráfico en español y transcribirlo a máquina, al tacto con ortografía, eficiencia y limpieza, a una velocidad mínima de cuarenta palabras por minuto.
- Formular, sin dictado, acuses de recibo, oficios de remisión y correspondencia rutinaria similar.
- Entregar su trabajo debidamente cotejado.
- Preparar oportunamente los elementos necesarios para la ejecución de su trabajo, marcar las copias de la correspondencia llevar registro numerico consecutivo, adherir los anexos.

#### CHOFER

- Tener a su cargo vehículos automóviles, equipos de autotransporte para carga y pasaje con capacidad de 7½ toneladas métricas como máximo, debiendo estar capacitado para conducir el vehículo que se le asigne con la propiedad, pericia y cuidado requeridos, observando los reglamentos de transporte, tránsito y seguridad establecidos en los lugares por donde transite.
- Efectuar con el vehículo, los viajes que le ordene su superior a los lugares que se le indique, debiendo conducir con propiedad y el cuidado necesarios para la protección de la unidad, la carga que transporte o para evitar molestias al pasaje. Dirigir a su Ayudante y Obreros Generales que tenga asignada la --

- Establecer la coordinación adecuada con la Capitanía de Puerto, el Sindicato de Prácticos y otros grupos involucrados en la ejecución de servicios portuarios para proporcionar atención al buque.

#### TAQUIMECANOGRAFO ESPAÑOL

- Tomar con rapidez dictado taquigráfico en español y transcribirlo a máquina, al tacto con ortografía, eficiencia y limpieza, a una velocidad mínima de cuarenta palabras por minuto.
- Formular, sin dictado, acuses de recibo, oficios de remisión y correspondencia rutinaria similar.
- Entregar su trabajo debidamente cotejado.
- Preparar oportunamente los elementos necesarios para la ejecución de su trabajo, marcar las copias de la correspondencia llevar registro numerico consecutivo, adherir los anexos.

#### CHOFER

- Tener a su cargo vehículos automóviles, equipos de autotransporte para carga y pasaje con capacidad de 7½ toneladas métricas como máximo, debiendo estar capacitado para conducir el vehículo que se le asigne con la propiedad, pericia y cuidado requeridos, observando los reglamentos de transporte, tránsito y seguridad establecidos en los lugares por donde transite.
- Efectuar con el vehículo, los viajes que le ordene su superior a los lugares que se le indique, debiendo conducir con propiedad y el cuidado necesarios para la protección de la unidad, la carga que transporte o para evitar molestias al pasaje. Dirigir a su Ayudante y Obreros Generales que tenga asignada la --

unidad en las operaciones que se requieran para efectuar la carga y descarga de los materiales y objetos que deben transportarse, ejecutando con el vehículo o equipo los movimientos, operaciones y maniobras que sean necesarios, cuando la carga se efectúe con la intervención de una cuadrilla, deberá cerciosarse que la carga quede bien distribuida y asegurada.

- Cuando sea necesario y así se le indique, hacer las gestiones que se requieran para recoger pasajeros, recoger y entregar carga, efectuar embarques y desembarques en el ferrocarril y demás relacionadas con el transporte de que se trata.
- Al iniciar su trabajo habitual, revisar el funcionamiento del vehículo a su cargo y sus accesorios, cerciorándose de que está en condiciones de servicio, así como las dotaciones de agua, combustible, lubricantes y presión de aire en los neumáticos.
- Si durante el servicio sufre la unidad a él asignada, algún desperfecto y éste puede ser arreglado sin necesidad de herramientas especiales, se encargará de hacerlo sin esperar la intervención de personal especializado, salvo en el caso en que éste requiera demasiado tiempo.
- Deberá procurar que el equipo a él encomendado se encuentre limpio y debidamente lubricado, haciendo personalmente estas labores cuando fuese necesario. Si así se le solicita, deberá informar sobre el kilometraje recorrido, consumo de combustible y lubricantes, reparaciones que se le han efectuado a la unidad mientras ha estado a su cargo u otros datos que sobre la misma se requieran, siempre que cuente con los elementos necesarios para dar tal información.

#### MENSAJERO

- Entregar y recoger correspondencia y documentos, ya sea dentro del mismo departamento en que preste sus servicios o fuera de él, debiendo recabar en los casos en que se le indique, el correspondiente acuse de recibo; recoger y llevar paquetes de poco peso, pero que no excedan de quince kilos.

- Llevar mensajes y recados dentro y fuera de la oficina los que podrán ser verbales, pero de preferencia por escrito.
- Cuando así se requiera atender a las personas que deseen tener acceso a la oficina, comunicando su presencia.
- Ayudar en la obtención de copias en la máquinas de reproducción "Ditto" y Mimiógrafo; ayudar en el acondicionamiento para la operación de dichas máquinas; preparar la papelería necesaria y ordenar las copias obtenidas.

## AREA DE MANTENIMIENTO

### COORDINADOR DE ESPECIALIDAD TECNICA

- Supervisar que se cumplan las recomendaciones de las Casas Clasificadoras y de la Dirección General de Marina Mercante, con el fin de mantener a las embarcaciones dentro de clasificación.
- Inspeccionar los trabajos de mantenimiento civil de las instalaciones portuarias y terrestres al ser ejecutados por terceros.
- Verificar que los canales y dársenas de maniobras mantengan calados operativos para la Flota Petrolera.
- Fiscalizar las existencias de materiales, refacciones, equipo, etc. relacionados con su área, generando solicitudes de suministro.
- Fiscalizar que se realicen los trabajos de mantenimiento conforme a normas, especificaciones y procedimientos establecidos.
- Proponer mejoras a las vías de acceso, así como a proyectos de obras nuevas -- que se integren al servicio del Puerto.
- Supervisar la ejecución de las obras de dragado y señalamiento marítimo con -- equipo propio y de terceros, así como las obras y señalamientos de cooperación coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Analizar las necesidades y deficiencias de la red contraincendio, garzas, bombas y sistema de alumbrado a fin de proponer la sustitución o modificación requerida.
- Realizar análisis para la celebración de contratos con talleres de terceros para la reparación de embarcaciones y equipos que no se puedan ejecutar con recursos propios.
- Aprobar las solicitudes de materiales, refacciones, equipos y herramientas que se requieran para llevar a cabo las reparaciones.



## AREA DE MANTENIMIENTO

### COORDINADOR DE ESPECIALIDAD TECNICA

- Supervisar que se cumplan las recomendaciones de las Casas Clasificadoras y de la Dirección General de Marina Mercante, con el fin de mantener a las embarcaciones dentro de clasificación.
- Inspeccionar los trabajos de mantenimiento civil de las instalaciones portuarias y terrestres al ser ejecutados por terceros.
- Verificar que los canales y dársenas de maniobras mantengan calados operativos para la Flota Petrolera.
- Fiscalizar las existencias de materiales, refacciones, equipo, etc. relacionados con su área, generando solicitudes de suministro.
- Fiscalizar que se realicen los trabajos de mantenimiento conforme a normas, especificaciones y procedimientos establecidos.
- Proponer mejoras a las vías de acceso, así como a proyectos de obras nuevas -- que se integren al servicio del Puerto.
- Supervisar la ejecución de las obras de dragado y señalamiento marítimo con -- equipo propio y de terceros, así como las obras y señalamientos de cooperación coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Analizar las necesidades y deficiencias de la red contra incendio, garzas, bombas y sistema de alumbrado a fin de proponer la sustitución o modificación requerida.
- Realizar análisis para la celebración de contratos con talleres de terceros para la reparación de embarcaciones y equipos que no se puedan ejecutar con recursos propios.
- Aprobar las solicitudes de materiales, refacciones, equipos y herramientas que se requieran para llevar a cabo las reparaciones.

### OPERARIO ESPECIALISTA (Diversos Oficios)

- Hacer los trabajos de metalización o recubrimiento metálico, usando los equipos especiales para este objeto y los alambres de alimentación apropiados para cada caso, ya sea acero al carbón, aceros inoxidable, aluminio, cobre, plomo, metal monel, cadmio, bronce, etc. Preparar las piezas que han de metalizarse usando chorro de arena de cuarzo o de acero, o bien haciendo ranuras apropiadas en el torno, debiendo usar esta máquina-herramienta.
- Ejecutar toda clase de trabajos relacionados con la vestidura interior de autos móviles y equipos de autotransporte, efectuando los trazos, cortes, costuras y demás trabajos que se requieran; debiendo conocer las telas y demás materiales que se emplean en la vestidura, así como el uso apropiado de éstos. Utilizar las máquinas herramientas que se requieran en el desempeño de sus labores. Efectuar el cambio de cristales y empaque de los mismos, así como la reparación de los mecanismos para el movimiento de éstos, reparación y ajuste del herraje y de la cerrajería.
- Llevar a cabo trabajos de instalación, reparación y desmantelamiento.
- Solicitar el material, herramientas y equipo necesario para la ejecución de los trabajos a él encomendados, conservando en buenas condiciones lo que se le proporcione.

### CABO DE SEGUNDA (TRABAJOS GENERALES)

- Auxiliar en las maniobras para poner a flote o botar al agua las embarcaciones que requieran los servicios del varadero o dique, ejecutando con el personal a sus órdenes los trabajos, operaciones y maniobras que le ordene su superior, ejecutando movimientos en las válvulas, colocando, removiendo y transportando y acondicionando bloques, calzos, cuñas y demás material que se requiera para estos trabajos.

- Todas las maniobras y trabajos necesarios para limpiar los cascos, cubiertas y estructuras de las embarcaciones y chalanes tales como: picar, rascar, cepillar, baldear y pintar las embarcaciones, chalanes, sus instalaciones y equipos utilizando las herramientas y materiales y operando los equipos que se le proporcionen para estos trabajos.
- Trabajos de mantenimiento, conservación, limpieza y pintura de diques, varaderos y sus equipos e instalaciones.
- Transportar y manejar los materiales que se utilicen en los trabajos indicados en los incisos anteriores.
- Transportar, estibar y desestibar toda clase de materiales herramientas, útiles, víveres, combustibles, maquinaria y equipos de o para uso de las embarcaciones y chalanes de o a las embarcaciones, bodegas, patios y talleres, utilizando los medios de transportación que se le proporcionen.
- Ejecutar sus labores en los muelles, varaderos, diques a bordo de las embarcaciones y donde sea necesario desempeñar las labores que le corresponden.

#### AYUDANTE DE MARINA (TRABAJOS GENERALES)

En diques, varaderos y muelles.

- Auxiliar en las maniobras para poner a flote o botar al agua las embarcaciones que requieran los servicios del varadero o dique, ejecutando los trabajos y maniobras que le ordene su superior, manejando válvulas, colocando calzos, cuñas y materiales para estos trabajos.
- Todas las maniobras y trabajos necesarios para limpiar los cascos, cubiertas y estructuras de las embarcaciones en reparación, tales como picar, rascar, cepillar, baldear y pintar las embarcaciones y sus equipos, utilizando los materiales y equipos que se le proporcionen para estos trabajos.

- Trabajos de mantenimiento, conservación, limpieza y pintura en los diques y varaderos.
- Transportar y manejar los materiales que se utilicen en los trabajos indicados en los incisos anteriores.
- Transportar, estibar y desestibar toda clase de materiales, herramientas, utiles, viveres, combustibles, maquinaria y equipos de o para uso de las embarcaciones y chalanes, de o a las embarcaciones, bodegas, patios y talleres, utilizando los medios de transportación que se le proporcionen.
- Labores de mantenimiento, conservación, limpieza y pintura a bordo de embarcaciones y chalanes en reparación, usando y manejando los equipos que para ello se le proporcionen.

## AREA DE OPERACION

### SUPERVISOR DE OPERACIONES

- Dirigir y coordinar la prestación de los servicios portuarios, así como las operaciones de carga y descarga de productos derivados del petróleo y carga seca en buquetanques y chalanes que arriben o salgan del puerto.
- Dirigir y coordinar las maniobras de entrada, atraque, desatraque y salida de embarcaciones del recinto portuario, haciendo las recomendaciones que procedan a fin de evitar contratiempos en las operaciones.
- Aplicar los métodos de operación para la ejecución de las maniobras de carga y descarga de las embarcaciones, almacenamiento y tránsito de mercancías.
- Verificar que las instalaciones portuarias, reúnan las condiciones de seguridad y funcionalidad para cada una de las operaciones.
- Elaborar el anteproyecto anual de necesidades de equipo, personal, recursos financieros, etc., que requiera la Residencia para mejorar la prestación de los servicios portuarios.
- Realizar el trámite de los documentos necesarios para las embarcaciones, tales como: permisos para entrar al puerto, pedimento de despacho, patente de seguridad, constancia de haber cubierto los derechos del puerto y los cargos por servicio, comprobante de pago por daños causados a instalaciones portuarias, etc.
- Realizar el suministro a las embarcaciones de combustible, agua potable, avituallamiento, limpieza, etc. de acuerdo a las necesidades que se presenten.
- Elaborar y revisar en coordinación con el responsable del barco la bitácora de muelle.
- Vigilar que se encuentren en condiciones de servicio las instalaciones y equipo contraincendio destinado para el muelle como son: mangueras, hidrantes y demás accesorios.

- Programar y supervisar la realización de prácticas de seguridad y simulacros de contraincendio usando el equipo móvil, estacionario y semifijo de las instalaciones portuarias, llevando un control estadístico de las mismas.
- Programar el mantenimiento de los equipos de contraincendio, seguridad, supervivencia y protección ambiental, a fin de que estén siempre disponibles y en condiciones de servicio.
- Elaborar estudios de las inspecciones periódicas a las instalaciones portuarias, para la prevención de la contaminación del medio ambiente por derrames en líneas, drenajes pluviales, y áreas verdes.

#### COMUNICADOR DE BARCOS

- Estar pendiente del movimiento de barcos de acuerdo con el programa o instrucciones respectivas.
- Preparar anticipadamente el arribo de los barcos, la documentación necesaria, efectuar los trámites correspondientes ante las autoridades marítimas, Capitanía de puerto, cuerpo de Prácticos y demás oficinas federales, subsanando cualquier diferencia u omisión que se presente de acuerdo con sus obligaciones; acompañar si la hora de llegada de las embarcaciones que vengan en tráfico de altura o cabotaje propiedad de la empresa o a su consignación, a las personas que legalmente deban intervenir en su comunicación con tierra, siendo responsable del retraso que se sufra, de no estar oportunamente, para que se lleve a cabo esta maniobra; recabar al llegar a bordo, el Diario de Navegación y toda la documentación de tráfico y atender cualquier solicitud que se le haga relacionada con la existencia de su combustible o con cualquier asunto relacionado con la embarcación que se supervisa.
- Tramitar ante las autoridades marítimas, Inspección Fiscal del Petróleo, Capitanía de Puerto y demás oficinas federales, los documentos requeridos para embarques marítimos, fluviales y bombeos de carga y descarga.

- Presentar dentro del plazo legal, los comprobantes relativos de la embarcación de que se trate a la Capitanía de Puerto, aduana y demás autoridades, - siendo de su exclusiva responsabilidad el no cumplir con este requisito y de las sanciones que se impongan por infracciones a las leyes respectivas, distribuir a donde corresponda, la documentación de buques, chalanes y cualquier otra clase de embarcaciones, relacionados con la carga, descarga y embarques en general, como: boletas de aforo, reportes de laboratorio, facturas consulares y comerciales, certificados de origen, estados de peso de carga y descarga y aquellos otros que amparen o tengan conexión con estas operaciones; revisar los avisos de embarques que se formulen para cargamentos, pañoles y muestras embarcadas en las terminales.
- Atender con cortesía a los representantes de las autoridades que intervengan en la comunicación de los transportes marítimos.

#### OFICINISTA DE TERCERA

- Desempeñar, bajo su responsabilidad, labores de trámite comerciales o generales de oficina que, siendo de carácter rutinario, requieren para su ejecución el llevar registros ó estadísticas que implican esencialmente labores de clasificación, control de diversos conceptos y cálculos exceptuándose de estos últimos los que expresamente se citan en reglamentos de categorías superiores.
- Encargarse de archivos que cuenten, tanto con expedientes clasificados, como con expedientes ordinales o consecutivos, incluyendo correspondencia, documentación, informes y reportes, con todas las labores inherentes a su manejo, como recibo, registro, clasificación, distribución, control y despacho de correspondencia, localización de antecedentes y demás labores auxiliares. Está obligado a desempeñar todas estas labores en conjunto cuando el archivo que se le encomiende tenga un promedio mensual de expedientes en movimiento de -

- mil doscientos uno a mil ochocientos. El promedio mensual de expedientes en movimiento se calculará sumando el número de días en que cada expediente se archive correspondencia o documentos durante el mes.
- Formular oportunamente reportes, resúmenes, informes y la correspondencia rutinaria en relación con el trabajo a él encomendado, de acuerdo con su categoría y el sistema establecido en el departamento donde preste sus servicios.
- Tener a su cargo registros por diversos conceptos con fines de control o estadística, como control de equipo y maquinaria, registro de los movimientos de carrotanques y furgones, registros de avisos de embarque, así como estadísticas tales como acumulados de ventas por clientes o por productos, estadísticas de Listas de Raya y otras similares, debiendo efectuar todas las operaciones y verificaciones inherentes a los trabajos anteriores, suministrando la información que se le solicite y preparando los informes que se requieran.

#### OFICINISTA DE CUARTA

- Encargarse de archivos que cuenten, tanto con expedientes clasificados, como con expedientes ordinales o consecutivos, incluyendo correspondencia, documentación, informes, reportes, con todas las labores inherentes a su manejo, como recibo, registro, clasificación, distribución, control y despacho de correspondencia, localización de antecedentes y demás labores auxiliares.
- Formular oportunamente los reportes e informes rutinarios que requieran la obtención de la información y datos necesarios y que se refieran a las actividades desarrolladas por el departamento en que labore, en su jurisdicción local, y que dicha información deba ajustarse al sistema establecido, haciendo las operaciones numéricas y demás que sean necesarias, como informes de conservación y mantenimiento, bombeo, operación y mantenimiento de equipos, resúmenes auxiliares de cuentas y otros similares, con los datos obtenidos de sus registros o que le sean proporcionados.



- Efectuar trámites sencillos y rutinarios relacionados con las actividades de la dependencia en que preste sus servicios, para los cuales el procedimiento está claramente establecido, debiendo preparar la documentación necesaria.- Auxiliar a sus superiores a efectuar los trámites a ellos recomendados.

#### VELADOR

- Despachar combustible a las embarcaciones y vehículos al servicio del Superintendente, debiendo vigilar el muelle, embarcaciones, chalanes, carga y demás efectos propiedad de la empresa, que se encuentre en el muelle.
- Recibir, amarrar y largar los cabos de las embarcaciones que atraquen y desatraquen al muelle, debiendo vigilar las amarras y labores de las defensas durante su guardia.
- Avisar oportunamente a su superior de los combustibles, útiles e implementos de trabajo que necesite para ejecutar sus labores.
- Hacer los reportes que orden su superior relacionados con el servicio, instalaciones y equipo a su cuidado.
- Recibir y ejecutar las ordenes de su superior en los trabajos que se le encomienden, relacionados con su servicio, las cuales podrán ser en forma verbal o por escrito.

## CONCLUSIONES

En base a lo que es un puerto marítimo se puede concluir que un puerto es un conjunto de instalaciones en las cuales se llevan a cabo una serie de actividades para lograr el intercambio de mercancías, ya sea por vía marítima o terrestre.

Los diferentes regímenes de administración portuaria nos dicen que no existe un modelo común de administración para todos los puertos del mundo, el régimen adoptado será de acuerdo a las características físicas, sociales y económicas de cada país; por lo tanto no podemos decir que un régimen de administración sea más adecuado que otro, sino que estará dado por dicho país en donde actúa.

México a través de su evolución busca la manera más adecuada de administrar sus puertos, para ello toma en cuenta a todos los organismos y leyes que de alguna manera intervienen en la actividad portuaria del país.

Petróleos Mexicanos a través de la Gerencia de Transporte Marítimo y Administración Portuaria es uno de los organismos que ejerce la administración en el Puerto de Veracruz y de acuerdo al análisis de la estructura orgánica de dicho organismo podemos decir que es una entidad que maneja la administración del puerto de una manera adecuada tratando de llevar a cabo sus objetivos y políticas establecidos mediante una buena planeación, a su vez tiene bien definidos los niveles jerárquicos y sus funciones están definidas claramente de acuerdo al área y al puesto.

En lo que se refiere a la selección de su personal se lleva a cabo conforme a las especificaciones del puesto para su eficaz funcionamiento, a su vez el personal seleccionado es capacitado para que desempeñe su trabajo lo mejor posible. La comunicación existente dentro de dicho organismo no es suficientemente clara y precisa, pero trata de superar las fallas estableciendo una coordinación y vigilando las acciones de cada individuo y grupo, con el fin de realizar del modo más eficaz los planes.

Por otro lado nos dimos cuenta que Pemex tiene un sistema que le permite medir los resultados actuales y pasados en relación con los esperados, con el fin de saber si ha obtenido los resultados que esperaba.

## GLOSARIO DE TERMINOS

<b>Altura</b>	Término relativo a alta mar
<b>Bitá</b>	Elemento metálico o de otro material, bien anclado, que sirve para que las embarcaciones se amarren.
<b>Cabotaje</b>	Transporte marítimo de carga y de personas entre puertos -- del mismo país.
<b>Contenedor</b>	Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, en la que se guardan mercancías para facilitar su manejo, su preservación y su transporte.
<b>Dragado</b>	Operación que consiste en excavar o limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, etc.
<b>Muelle</b>	Obra de atraque para embarcaciones, sobre el que se efectúan operaciones de carga o descarga de mercancías y de embarque de pasajeros.
<b>Operación Portuaria</b>	Conjunto de técnicas dirigidas a la adecuada utilización y a la optimización de los servicios portuarios.

## BIBLIOGRAFIA

1. Nagorski Bohdan. Los Problemas portuarios en los países en desarrollo. Editorial Temas Marítimos, México, 1974 pag. 39.
2. Stehli H. "Tipología de los puertos", en Manual de Gestión de Puertos, Instituto de Económica Marítima, Bremen 1979 pag 25.
3. Organización de las Naciones. Manual de Administración y Legislación Portuaria, Nueva York 1970 pag. 5.
4. Magaña Coria, Carlos. La administración en los puertos, México, D.F.1971, pag. 1.
5. Bustamante Alumada, Roberto. "Introducción al problema portuario", en Curso de administración y operación portuaria". Centro de Educación Continua, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, D.F. 1972.
6. Diagnostico de los efectos regionales de la actividad petrolera en el Estado de Veracruz. Petróleos Mexicanos, Marzo 1987.
7. Administración de Empresas.- Primera parte.- Autor Lic. Agustín Reyes Ponce.- Editorial Limusa-México 1970.
8. Los Puertos Mexicanos.- Federico Ortiz JR., Testimonios de Fondo. Fondo de Cultura Económica Dr. 1976.
9. Memorias del primer congreso nacional de desarrollo marítimo y portuario. - Petróleos Mexicanos
10. Administración y Explotación portuaria.- Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
11. La Administración Portuaria Autónoma. Tesis Profesional 1983.- Luis Ermilo Nuñez c.