

HE 771
083

g. 1/2017

LA MARINA MERCANTE MEXICANA

TODO HA SURGIDO DEL AGUA:
TODO ES SUSTENTADO POR EL AGUA;
CONCEDENOS ¡ OH ! OCEANO,
TU ETERNO REINAR

(J. W. GOETHE)

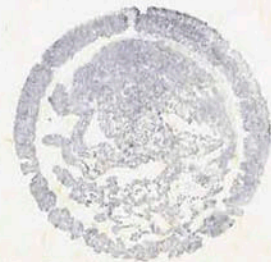
LIC. JOSE E. SALGADO Y SALGADO

MEXICO, D. F.

1970

I N D I C E

	<i>Página</i>
I N T R O D U C C I O N.....	1
A).- L E G I S L A C I O N.....	9
B).- A U T O R I D A D E S.....	23
C).- P U E R T O S.....	33
D).- A S T I L L E R O S.....	57
E).- E M P R E S A S A R M A D O R A S.....	62
C O N C L U S I O N E S.....	74
B I B L I O G R A F I A.....	80



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA MARÍTIMA
BIBLIOTECA CENTRAL

"INTRODUCCION".

Aceptando las declaraciones del candidato a la presidencia de la República Mexicana por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), - Lic. Luis Echevarría Alvarez, cuando afirmó en la primera parte de su campaña política en la Ciudad de Colima:

"México, es un país privilegiado por la extensión de sus litorales. Tiene más de diez mil kilómetros de costa --- tanto sobre el Océano Pacífico y el Golfo de California --- como sobre el Mar de las Antillas y el Atlántico, al que ha dado su nombre en la parte que baña su costa orient--- tal. Esa posición geográfica sugiere que nuestra econo--- mía sea pendular y vaya del mar a las montañas, del alti--- plano a las llanuras costeras ... No obstante, los mexica--- nos aún no hemos aprovechado como debiéramos nuestra--- enorme potencialidad marítima ni los vastos recursos que el océano pone a nuestro alcance". (1)

Es que nos proponemos presentar el presente plan de trabajo pa--- ra iniciar una verdadera política marítima, que ayude al desarrollo eco--- nómico del país.

El problema marítimo se compone de los siguientes aspectos fun--- damentales:

1. - "El Progreso de México debe cimentarse cada vez más en un mayor número de elementos, dijo Echeverría". El Día, México, viernes - 5 de diciembre de 1969, año VII, núm. 2682, p.2 Director General Enrique Ramírez y Ramírez.

- A). - Pesca;
- B). - Turismo;
- C). - Plataforma Continental y lecho o fondo marítimo; y
- D). - Marina Mercante.

El pueblo mexicano ha vivido de espaldas al mar, llevando más bien una existencia continental o mediterránea, dejando hasta ahora que por él, las grandes potencias marítimas los hagan casi todo, y desde -- luego no en su favor.

Sin embargo, no podemos aceptar que no tenemos antecedentes marinos, pues Bernal Díaz del Castillo en su "Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España " afirmaba que el gran Moctezuma comía pescado traído del Golfo de México todos los días.

Más tarde se siguió en ese afán, primero se construyeron buques, de madera tan buena en Campeche que la misma Corona Española los adquiría para la flota real.

Asimismo fué desde México que se estableció la primera ruta al Oriente, en que se trazó el mapa para hacerlo por el hábil navegante y cosmógrafo, el monje agustino, Andrés de Urdaneta el 3 de octubre -- de 1565 en que regresó de las Filipinas a Acapulco.

También es cierto que el primer servicio de cabotaje netamente americano, se realizó en las costas del Golfo de México, cuando el balandro "San Francisco", construido en Campeche, realizó su viaje inau--

gural desde ese lugar hasta Veracruz en 1580. (2)

Es pues que fieles a estas pocas traciones marineras heredadas de nuestros ancestros, debemos acrdarnos de que nos resta por aprovechar íntegramente el mar y nuestras costas.

El programa que se forme debe seguir lineamientos apropiados para que efectivamente rinda provecho y beneficio el mar al país.

Nos interesamos especialmente por el problema de la Marina -- Mercante, pues de la pesca y el turismo ya se presentaron ponencias y soluciones en las reuniones de la Paz, Baja California Sur, el 16 de diciembre de 1969 y de Chapala, Jalisco, del 2 de diciembre del mismo año, respectivamente. (3)

Por lo que respecta a los problemas de la Plataforma Continental y al del Fondo o Lecho Marítimo, podemos indicar que México ha -- dado los pasos necesarios, para en el primero iniciar la explotación de

2. - Bernal Díaz del Castillo. Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España. México, Editorial Porrúa, S.A., 1960. (Biblioteca Porrúa Núm. 6 2 Vols.
Mariano Cuevas S.J. Monje y Marino. La Vida y los tiempos de -- Fray Andrés de Urdaneta. México, Editorial Layac, 1943 (Españoles en América, núm. II). XV y 417 pp.
Raziel García Arroyo. Biografía de la Marina Mexicana (Semblanzas Históricas.) México, Secretaría de Marina, 1960. 234 pp.
3. - "Reunión Nacional de Estudio para el Desarrollo del Turismo Interior. Chapala, Jalisco, 2 de diciembre de 1969". El Día. México, D.F., lunes 15 de diciembre de 1969, año VIII, núm. 2692. Suplemento No. 29. 36 pp.

minerales y petróleo desde la Proclama de Avila Camacho del 29 de octubre de 1945 y fortalecida dicha posición con la firma de la Convención sobre la Plataforma Continental en Ginebra el 29 de abril de 1958, con lo que nuestro pueblo ha iniciado la obtención de esa riqueza con que la naturaleza nos ha dotado. (4)

Tratándose del lecho marítimo podemos hacer notar que en la última Asamblea General de las Naciones Unidas, el 6 de diciembre de 1969, nuestro representante defendió la tesis de que los fondos marinos son patrimonio común de la humanidad y que hasta en tanto no se legisle sobre el particular ninguna nación debe realizar actos de dominio en la zona. (5)

Por eso, y así descontados estos tres elementos, sólo nos queda el de la Marina Mercante. No hay que pensar que se trata de barcos unicamente, antes por el contrario son muchos elementos que la integran: legislación, puertos, astilleros, empresas armadoras y autoridades que participan en su organización y control.

Formando un pequeño cuadro nos quedaría así:

Marina Mercante:

A). - Legislación:

4. - César Sepúlveda. Derecho Internacional Público. Mexico, Editorial Porrúa, S.A., 1960. pp. 142 a 147.
5. - "Naciones Unidas. Propone México que mientras no se regule la explotación del Fondo del Mar, ningún país realice actos de dominio" El Día. México, D.F., domingo 7 de diciembre de 1969, año VIII, núm. 2684. p. 7.

a). - Convenios y acuerdos internacionales.

b). - Leyes Nacionales.

B). - Autoridades:

a). - Secretarías de Estado.

b). - Organismos descentralizados y Comités Intersecretariales.

c). - Organismos internacionales.

C). - Puertos:

a). - Localización e instalaciones.

b). - Organización.

c). - Trabajadores.

d). - Comunicaciones con su "hinterland" o zona de influencia.

D). - Astilleros:

E). - Empresas Armadoras:

a). - Petróleos Mexicanos, (PEMEX).

b). - Transportación Marítima Mexicana (TMM).

Como podrá observarse es muy amplio el cuadro que abarca la Marina Mercante y no, como siempre, que se habla de ella únicamente se piensa en buques.

Hasta ahora poco se ha hecho por la Marina Mercante, pues no se han seguido planes coordinados que le den toda la fuerza y la coloquen,

sino en las primeras, por lo menos en un buen lugar, pues ello le permitirá discutir abiertamente y al mismo nivel con las potencias marítimas, como lo hace hoy día el Brasil nuestro gran hermano de la América.

Tampoco se deben dictar medidas aquí, allá y por el otro lado, si éstas no obedecen a un buen plan trazado, ya que ello no resolverá en nada el problema, antes por el contrario lo agravará pues no contamos con el cuadro completo.

No es este el primer trabajo que sobre este particular se hace, debemos recordar los estudios que hizo el Banco de México, S.A.: "Estudio sobre México. Economía. Transporte. Navegación". de 1949.

Más tarde el Secretario de Marina del régimen de Ruiz Cortines, general Rodolfo Sánchez Taboada, presentó su: "Programa del Progreso Marítimo" en 1953.

En base a ese programa la Netherland's Engineering Consultant (NEDECO), a contrato de la Secretaría de Marina, realizó el "Estudio general sobre el Programa del Progreso Marítimo de México". en 1954.

También se cuenta con el estudio de la navegación marítima, --- dentro de la obra monumental del ingeniero Jorge L. Tamayo: "Geografía General de México" de 1962.

Por último y recientemente nuestra tesis para obtener el grado-

académico de licenciado en Relaciones Internacionales de la U.N.A.M.:
"El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas inter-
nos e internacionales", que mereció mención honorífica del Premio de
Economía del Banco Nacional de México, S. A. y el Premio de la Secre
taría de Marina en 1967.

Aquí se han señalado con precisión los problemas que se soportan
y las soluciones que se les puede dar, pero no se han tomado en cuenta
en general, con lo que muchos de los temas no solo no han sido resuel-
tos, si no por el contrario se han ido agravando más y más con el co--
rrer del tiempo.

A).- LEGISLACION.

a). - Convenios y acuerdos internacionales.

Los siguientes son los convenios y acuerdos internacionales que nuestro país ha suscrito y ratificado hasta la fecha:

1. - Convenio Internacional de la Haya, del 18 de octubre de 1907, sobre aplicación a la guerra marítima de los principios del Convenio de Ginebra de 1864, sobre régimen de los buques mercantes enemigos al empezar las hostilidades; sobre transformación de buques mercantes en buques de guerra; sobre restricciones al ejercicio de derecho de captura y sobre bombardeo por fuerzas navales en tiempo de guerra; y sobre los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima.

2. - Convenio para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales de la Haya del 18 de octubre de 1907.

3. - Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Dominicana, el 29 de marzo de 1890, en vigor el 11 de julio de 1891, día del Canje de Ratificaciones. A éste se une el cambio de notas diplomáticas del 15 de febrero de 1934 y 5 de mayo del mismo año.

4. - Tratado de comercio celebrado con la República de Costa Rica, firmado el 4 de febrero de 1946 y en vigor el cambio de ratificaciones el 16 de marzo de 1950.

5. - Tratado de Comercio celebrado con la República de El Salvador, el 14 de diciembre de 1950, del que parece no haber ratificaciones.

Estos tres últimos acuerdos señalan fomento a la navegación y sobre este aspecto cláusula de la nación más favorecida.

6. - Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordajes de Bruselas del 23 de septiembre de 1910, ratificada el 10. de febrero de 1913.

7. - Convención Internacional para la Unificación de Ciertas reglas en materia de Asistencia y Salvataje Marítimo de Bruselas del 27 de septiembre de 1910, ratificada el 10. de febrero de 1913.

8. - Convenio número 8 de la O. I. T., relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio de Génova del 15 de junio de 1920, ratificado el 20 de mayo de 1924.

9. - Convenio número 9 de la O. I. T., relativo a la colocación de la gente de mar de Génova del 15 de junio de 1920, ratificado el 10. de septiembre de 1939.

10. - Reconocimiento del derecho de uso de bandera a favor de los Estados sin costa marítima, de Barcelona del 20 de abril de 1921, ratificado el 17 de abril de 1935.

11. - Convenio número 16 de la O. I. T. relativo al examen médico obligatorio de los menores empleados a bordo de los buques, de Ginebra del 25 de octubre de 1921, ratificado el 9 de marzo de 1938.

12. - Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos de Ginebra del 9 de diciembre de 1923, ratificado el 5 de marzo de 1934.

13. - Código Sanitario Panamericano de la Habana del 14 de noviembre de 1924; que por disposición del Reglamento Sanitario Internacional de Ginebra de 1951 sigue en vigor salvo los artículos: 2, 9, 10, 11, 16, a 53, 61 y 62; ratificado el 10 de marzo de 1929.

14. - Convenio número 21 de la O. I. T. relativo a la simplificación de la inspección de los emigrantes a bordo de los buques, de Ginebra del 26 de mayo de 1926, ratificado el 9 de marzo de 1938.

15. - Convenio número 22 de la O. I. T. relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar, de Ginebra del 7 de junio de 1926, ratificado el 12 de mayo de 1934.

16. - Convenio número 23 de la O. I. T. relativo a la repatriación de la gente de mar, de Ginebra del 2 de junio de 1926, ratificado el 12 de mayo de 1934.

17. - Convenio número 27 de la O. I. T. relativo a la indica

ción del peso en los grandes fardos transportados por barco, de Ginebra del 30 de mayo de 1929, ratificado el 12 de mayo de 1934.

18. Convenio número 53 de la O. I. T. relativo al mínimo de capacidad profesional de los capitanes y oficiales de la marina mercante de Ginebra del 6 de octubre de 1936; ratificado el 10. de septiembre de 1939.

19. - Convenio número 55 de la O. I. T. relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar de Ginebra del 6 de octubre de 1936, ratificado el 15 de septiembre de 1939.

20. - Convenio número 58 de la O. I. T. por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños en el trabajo marítimo de Ginebra del 22 de octubre de 1936, ratificado el 18 de julio de 1952.

21. - Convención relativa a la Organización consultiva Marítima Intergubernamental de Ginebra de 1948, ratificada el 21 de septiembre de 1954.

22. - Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de Ginebra del 29 de abril de 1958, ratificada el 17 de agosto de 1966.

23. - Convención sobre alta mar de Ginebra del 29 de abril de 1958, ratificada el 2 de agosto de 1966.

24. - Convención sobre la Plataforma Continental de Ginebra del 29 de abril de 1958, ratificada el 2 de agosto de 1966.

25. - Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar de Ginebra del 29 de abril de 1958, ratificada el 2 de agosto de 1966.

26. - Convenio número 108 de la O. I. T. relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar de Ginebra del 13 de mayo de 1958, ratificado el 11 de septiembre de 1961.

27. - Convenio número 112 de la O. I. T. relativo a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores de Ginebra del 19 de junio de 1959, ratificado el 9 de agosto de 1961.

28. - Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de Londres de 1960, ratificado el 22 de junio de 1966 y en vigor el 27 de junio de 1967.

29. - Reglamento Sanitario Internacional de Ginebra de 1951 y sus modificaciones de 1955, 1956 y 1961.

30. - Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1954, ratificado el 10 de mayo de 1956, no siéndolo aún sus enmiendas adoptadas en Londres en 1962, lo que nos traerá graves problemas con los sucesos que se han

presentado últimamente en Mazatlán por la rotura del oleoducto de la --
Termoeléctrica "Rafael Buerna", lo que aconteció el 4 de enero de 1970
y que provocó la enérgica protesta del buque italiano "Principessa Car-
la" y la presentación de la demanda por los daños sufridos en el casco -
del mismo al mancharse de chapopote.

También se ha causado gran daño a la flora y la fauna de la -
región y por supuesto que representa gran peligro por ser fácil foco de
una conflagración, máxime que ocho días después de la rotura el petró-
leo seguía brotando.

Deben asimismo tenerse en cuenta las nuevas enmiendas a -
la Convención firmadas el 21 de octubre de 1969 en Londres.

Así como los Convenios de Bruselas que versan sobre la in-
tervención en el Alta Mar en los casos de accidentes debidos a la conta-
minación del petróleo y el de la responsabilidad civil por daños ocasio--
nados por la contaminación del petróleo, suscritos el 29 de noviembre -
de 1969. Ambas convenciones fueron auspiciadas por la IMCO.

31. - Convenio de Transporte por agua de la Asociación Lati-
noamericana de Libre Comercio de Montevideo del 30 de septiembre de
1966, ratificado el 6 de marzo de 1967.

Desde luego cabe advertir que, de acuerdo con Malvagni y -
T. K. Thommen, hasta 1968 había 92 convenios internacionales. Ade--

más que muchos de los acuerdos aquí mencionados y listados, habiendo sido ratificados, no necesariamente han entrado en vigor, pues no han sido publicados por el Diario Oficial de la Federación, pues falta un elemento para la obligatoriedad; la publicidad. Por otra parte tres son bilaterales y dos regionales, con lo que en la realidad solo hemos adoptado 26 convenios internacionales. (7)

Con lo que podemos ver, lo poco que se ha cuidado este aspecto marítimo. Es cierto que algunos acuerdos internacionales contradicen nuestra Constitución, pero son los mínimos, y eso basta con no aceptarlos, pues de otra manera nos olvidamos de que el aislamiento nacional en materia marítima constituye un gran peligro, pues no podremos defender nuestra flota mercante, ni evitar graves conflictos -- que se pueden suscitar con navíos extranjeros; además de que su conocimiento depende el evitar un mal uso de las naves, del mar, de los re

7. - Comercio Exterior de México. México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., 1964. Cuadro 1-X, p. 375.

Atilio Malvagni. "Convenciones Marítimas Internacionales". La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), 1968, pp. 825 a 936.

José Eusebio Salgado y Salgado. El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e internacionales. México, - edición del autor, 1967. pp. 178 a 185.

T. K. Thommen. Reglamentación Internacional sobre el Transporte Marítimo. TD/32/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, diciembre de 1968. IV y 39 pp.

"Marea Negra en Mazatlán". El Universal. México, domingo 11 de enero de 1970. año LIV, tomo CCXVIII, núm. 19230. pp. 1 y 7.

"Shipping. - International Action on Oil Pollution", Keesing's Contemporary Archives. Keynsham. Bristol, Keesing's Publications; Vol. XVII, December 6-13, 1969-1970. p. 23709

emitir el "Decreto por el que se delimita el mar territorial mexicano en el interior del Golfo de California", como se hizo en el Diario Oficial del 30 de agosto de 1968; ya que dicho Golfo es parte del Territorio Nacional de acuerdo con las tesis válidas de la Bahía o Golfo Histórico y Vital, que recogió la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, además de que México ha venido sosteniendo en los últimos años tesis sobre este particular que no dejan lugar a dudas, como la Declaración de Principios sobre el Régimen Jurídico del Mar del 4 de febrero de 1956 y otros documentos de carácter histórico.

Esto claramente nos habla del poco cuidado que se tiene para estudiar los casos que se presentan a resolución. No se examinan acuerdos internacionales, leyes nacionales, aspectos históricos, económicos y geográficos. Pues de otra manera no se puede realizar nunca una adecuada política nacional.

b). - Leyes Nacionales.

Varias son las leyes que directa e indirectamente se ocupan de la Marina Mercante, desde la Constitución donde encontramos artículos que hablan de estos problemas: 27; 30; 32; 42; 48; 73 (fracciones XIII, XVII y XXIX); 76 (fracción I); 89 (fracciones, I, II, X y XIII); 104 (fracciones I y II); 118 (fracción I); 123 y 133.

Desde luego esas disposiciones son muy limitadas y se han dicta-

do otras normas, pero ni la principal; Ley de Navegación y Comercio -
Marítimos del 10 de enero de 1963. Diario Oficial del 21 de noviembre --
del mismo año; ni las demás pueden ser consideradas buenas, antes por
el contrario están totalmente divorciadas de la realidad imperante en es
te renglón.

La Ley de Navegación es; a pesar de que significa un breve avan
ce; incongruente, llena de errores jurídicos, incompleta y sobre todo -
descuida aspectos que el mismo país ha aceptado al ratificar acuerdos
y convenios, además recoge figuras ya inexistentes en el medio maríti-
mo, en fin se destruyó en ella, por el Congreso de la Unión, lo que de -
progresista ofrecía el adelantado proyecto original que presentara el --
distinguido jurista Raúl Cervantes Ahumada, al hacerle reformas absur-
das.

Tenemos también la Ley de Vías Generalss de Comunicación, 30
de diciembre de 1939, que es un ordenamiento anticuado y bosoletto, su-
aplicación significa limitación en el ritmo de desarrollo del país, máxi-
me que muchas de sus disposiciones pueden considerarse derogadas por
la anterior. Su Libro Tercero está dedicado a las comunicaciones por -
agua, pero es necesario que se reforme o se expida una nueva ley que es
té coordinada con las demás y que signifique verdaderamente deseo de --
progreso al país.

El Código Aduanero en su título tercero examina lo que llama: --

Tráfico Marítimo. Este ordenamiento es del 30 de diciembre de 1951 en vigor el 1.º de abril del año siguiente. Los grupos interesados en el comercio exterior, del que forma parte el comercio marítimo, han solicitado continuamente a las autoridades la modificación o emisión de un nuevo código que incluya aspectos tales como los relacionados con los acuerdos de la ALALC, que se vea lo referente a "container", que permita -- una mayor agilidad a los procesos de importación y exportación y sobre todo que impida que la Secretaría de Hacienda recurra a la emisión de -- simples oficios, circulares y otros documentos de menor categoría para subsanar las deficiencias del Código, lo que jurídicamente es inaceptable.

Existen otros ordenamientos jurídicos como la Ley de Cabotaje, su Reglamento; Ley de Puertos Libres Mexicanos y su Reglamento; Ley del Impuesto sobre portes y pasajes; Ley de Secretarías y Departamentos de Estado; Ley General de Bienes Nacionales, etc; y un sin número de Reglamentos, ediciones, reformas, etc. que de acuerdo con el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMI) llegan ya a 50. (8)

8. - La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Anuarios de 1965, -- 1966, 1967, 1968, y 1969.

Constitución Política Mexicana. - México, Ediciones Andrade, S. A. 1959. (colección de hojas sustituibles), décima edición XLI, 537 y 118 pp.

Leyes y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes. México, Ediciones Andrade, S. A., 1964 (colección de hojas sustituibles, quinta edición) 2 Vols.

Código de Comercio Reformado. México, Ediciones Andrade, S. A., -- 1964, (colección de hojas sustituibles, duodécima edición). 2 Vols.

Muchas de esas leyes se contradicen, otras han sido derogadas por la ley de Navegación y Comercio Marítimos en ciertos aspectos, dejando parte de ellas en vigor, todo esto no permite tener un cuadro jurídico adecuado para desarrollar y llevar adelante la Marina Mercante, - pues ésta no puede permitirse el lujo de que la legislación nacional ignore la realidad y los usos y costumbres del medio marítimo, y sobre todo, que las disposiciones jurídicas detengan su avance.

Así, debemos revisar nuestras leyes, unificar criterios, dar -- fuerza a la idea mexicanizadora del transporte marítimo y de todos los componentes de la marina mercante nacional, que iniciara Venustiano Carranza a través de la Constitución Política Mexicana de 1917, al incluir en ella el artículo 32, más tarde con la disposición del 10. de junio de 1917 que dió a nuestra marina el sello nacional definitivo y por -- último la declaración de que sólo los mexicanos por nacimiento podrán -- obtener concesiones para construir, explotar o establecer una vía de co -- municación con lo que únicamente basta legislar atinadamente sobre el particular.

Luego es necesario reducir el número de disposiciones jurídicas al mínimo posible, pero con un contenido amplio que unifique realmente y coordine la marina mercante con todos los otros medios de transporte y sobre todo con la economía del país a la que debe contribuir a -- fin de acelerar nuestro desarrollo económico, político y social.



La legislación deberá incluir todo lo referente a autoridades, --- puertos, el mar y su explotación, el buque y su explotación, los contratos, la seguridad de la vida humana en el mar, las compra-ventas marí-timas y el trabajo en el mar y necesariamente incluir los datos sobresalientes de los acuerdos internacionales suscritos por el país.

Con esto se dará el primer paso efectivo en el camino al mar, no hay que olvidar las experiencias de las grandes naciones marítimas y -- aprovechar aquello útil y efectivo a nuestra realidad, para en ese sentido ahorrar esfuerzos.

O sea, se deben revisar las legislaciones más adelantadas por - técnicos especializados y juristas, en este sentido aprovechar los Institutos de Derecho Comparado o de Investigaciones Jurídicas de las Uni-- versidades Nacionales para que ellos nos doten de una legislación pro--- gresista y congruente, que evite las contradicciones.

B).- AUTORIDADES.

a). - Secretarías de Estado:

En atención a la disposición de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, la máxima autoridad marítima es el Ejecutivo de la Federación, lo que es constitucionalmente correcto, si se tiene en cuenta que entre las facultades concedidas al presidente de la República se encuentran la de habilitar puertos, aduanas marítimas, disponer de la fuerza armada terrestre, marítima y aérea, etc. (9)

Donde encontramos ya un error administrativo es en la delegación de tal autoridad en la Secretaría de Marina, pues se cambió lo que atinadamente dispusiera Venustiano Carranza en la Ley de Secretarías de Estado del 25 de diciembre de 1917, que el Departamento de Marina-Mercante, como Dirección General, pasara a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

De tal lugar, técnicamente hablando, no debió salir nunca, ya que no podemos olvidar que la marina mercante es un medio de comunicación y un servicio de transporte más, por cierto hoy día el más económico que se conoce.

Para sostener nuestra afirmación nos basamos en el Sistema administrativo que poseen las grandes potencias marítimas y algunos de nuestros hermanos de la América Latina

9. - Artículo 89 Constitucional.

República Federal de Alemania: Ministerio de Transporte; Fran-
cia: Ministerio de Transportes; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlan-
da del Norte: Ministerio de transportes; Estados Unidos: Secretaría de--
los Transportes; Argentina: Secretaría de Transportes; Brasil: Secreta-
ría de Transportes; etc.

Ello no debe hacernos ignorar el esfuerzo que han hecho dos --
grandes figuras desde nuestra Secretaría de Marina; que de acuerdo con
nuestra vigente ley de Secretarías y Departamentos de Estado se ocupa-
de la marina mercante; por resolver el problema nacional de la marina
mercante, sin lograrlo desafortunadamente por muchas razones: los --
generales Heriberto Jara y Rodolfo Sánchez Taboada.

Las principales razones con que se tropieza son:

Presupuesto limitado; administración inadecuada derivada del-
inoperante y obsoleto Reglamento Interno, 19 de febrero de 1941, que -
la rige; limitación en la acción a favor de la marina mercante, por es--
tar sometida a la de guerra; falta de control efectivo sobre todo lo ma--
rítimo; inexistencia de una verdadera coordinación de los transportes --
terrestres, marítimos y aéreos; en fin divorcio de la realidad existente
en el momento actual en este renglón.

Pero no solo es responsable de tal situación la Secretaría de --
Marina, si no también armadores, otras autoridades, empresarios, in-

dustriales, comerciantes, trabajadores y en fin todos los ligados a la --
marina mercante de manera directa o indirecta, pues no hacen caso de --
las propuestas y llamadas de dicha institución a fin de resolver en con--
junto toda la problemática planteada en este renglón.

Es pues urgente una revisión administrativa para adecuarla a -
un sistema más técnica y de acuerdo con la ciencia de la administración
pública. Así como se ha venido haciendo a través de los manuales de --
organización del Gobierno Federal, la Comisión de Administración Pu--
blica de la Secretaría de la Presidencia debe estudiar y resolver este --
problema técnico.

Si no fuera posible, en este caso y como solución crear un Con--
sejo Nacional de los Transportes, a fin de que éstos queden adecuada---
mente coordinados y contribuyan al desarrollo económico del país.

No podemos dejar de reconocer que las propias autoridades de
la Secretaría de Marina han comprendido el problema; lo que se puede--
observar de la lectura del libro que se publicó bajo sus auspicios en no--
viembre de 1969: "La Opinión Pública y la Marina Nacional". (10)

b). - Organismos Descentralizados y Comités Intersecretaria--
les.

El principal organismo descentralizado, por estar directamen--

10. - La Opinión Pública y la marina nacional. México, Ediciones de la--
Secretaría de Marina, 1969. 495 pp.

te ligado con la marina mercante; es el de la Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos, la que recibe su carácter de la delegación hecha por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en su favor.

Su creación obedece a la Ley de Puertos Libres Mexicanos del 17 de septiembre de 1946 y le rigen además los Reglamentos de la ley del 14 de diciembre de 1946 y de régimen interior del 13 de mayo de 1942.

Tal sistema se estableció con el fin de traer beneficios y sobre todo buscar el desarrollo económico y social de la Zona donde se encuentran establecidos: Coatzacoalcos, Ver.; Salina Cruz y Matías Romero, Oax.; y Topolobampo, Sin. (11)

Sin embargo, salvo el pequeño superavit tenido por Coatzacoalcos, años atrás, el sistema no ha funcionado debido a su poca autonomía. (12)

El sistema ha dado frutos en otras naciones, a tal grado que, el Gobierno de ellas no ha tenido que realizar gastos e inversiones, antes por el contrario ha recibido ayuda económica para su función administrativa.

11. - Manual de Organizaciones del Gobierno Federal 1969-1970. México Secretaría de la Presidencia, Comisión de Administración Pública, 1969. pp. 673 y 674.

12. - Coatzacoalcos seguirá dando beneficios gracias a que forma parte de la zona industrial de la petroquímica.

Aquí podemos pensar seriamente en la necesidad de estudiar reformas al sistema, dándole más fuerza y autonomía, al mismo tiempo que se estudie la necesidad del establecimiento de autoridad portuaria y empresa maniobrista portuaria.

Existen un buen número de Comisiones intersecretariales, que de nueva cuenta tenemos que concluir pocos logros han alcanzado, es más podemos decir que son de las instituciones poco útiles que se han creado hasta la fecha.

Salvo la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), que ha hecho algunos estudios interesantes, que han sido poco difundidos por cierto, las demás que a continuación enumeramos, deberían desaparecer en favor del Consejo Nacional de Transportes: Comisión de la Marina Mercante Mexicana; Comisión Técnica Consultiva de las Vías Generales de Comunicación; Consejo Nacional de Comercio Exterior, en lo relativo a marina mercante poco ha hecho; Comisión Técnica de Estudios de los Convenios Bilaterales, igual que la anterior; Comisión Intersecretarial para la Región en el Muelle de Progreso en Yucatán, Comisión Intersecretarial para Estudios y Reglamentación de los servicios de maniobras portuarias en los muelles de Veracruz; etc.

Nombres interesantes y sugerentes, pero sin fondo efectivo, sin conocimiento de la realidad y divorcio total de la vida marítima.

No sirve de nada crear tantos organismos e instituciones que a la larga no hacen nada después, es pues el medio marítimo el que requiere con mayor urgencia una reforma administrativa total.

Desde la Secretaría de Marina hasta la última Comisión deben ser transformadas para dar solución a un problema ya tantos años soportado.

c). - Organismos Internacionales:

Una de las preocupaciones mundiales es la búsqueda de la unificación internacional del Derecho Marítimo, desde luego en base al deseo de las Naciones Unidas y no en el de ciertas potencias marítimas.

Así la ONU propició las Conferencias sobre el Derecho del Mar de 1958 y 1960, la creación de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) en cuyo seno se discute hoy día la legislación internacional del transporte marítimo en consideración a la propuesta del delegado de la RAU y el apoyo unánime de los países en desarrollo, México entre ellos, y los países socialistas.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y su Junta ejecutiva establecieron la Comisión del Transporte Marítimo, la que debe presentar constantes e importantes estudios sobre el transporte marítimo mundial.

Otros organismos que han desempeñado labores muy importan-

tes son la OIT y la OCMI, pues han resuelto los aspectos laborales y de seguridad de la vida humana en el mar, así como el evitar por todos -- los medios la contaminación de tan importante fuente de vida.

La OIT ha hecho el Código Internacional del Trabajo, en cuya -- sexta parte se encuentra lo relacionado con el Trabajo en el mar.

La OCMI, ha hecho de la seguridad en el mar su acción princi-- pal, lo que puede decirse ha realizado bien hasta ahora.

A estos organismos México pertenece, siendo además muy im-- portante conocer que participa directamente en las comisiones de Trans-- porte Marítimo de la UNCTAD y de Derecho Mercantil Internacional.

El estudio del Derecho Marítimo Internacional o la Legislación del Transporte Marítimo por parte de la UNCTAD y la UNCITRAL no es una duplicidad de esfuerzos, si se tiene en cuenta que los organismos -- existentes que se ocupaban del derecho marítimo no estudiaban aquellas cuestiones jurídicas que son de especial importancia para los países en-- desarrollo. (13)

Existen otros organismos internacionales, gubernamentales y -- privados que se ocupan de los aspectos que regulan la marina mercan-- te: Comité Marítimo Internacional (CMI), a la que pertenece la Asocia--

13. T. K. Thommen. Reglamentación Internacional sobre transporte marítimo, Nueva York, Naciones Unidas, 1968. TD/32/Rev. 1. p. 38.

ción Mexicana de Derecho Marítimo creada en 1965; Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, al que México pertenece; - Asociación de Derecho Internacional, de la que no forma parte nuestro país; Instituto de Derecho Internacional en el que sí hay representantes individuales de México; Cámara Internacional de la Marina Mercante, - no hay ningún asociado mexicano, pero si de todas las potencia maríti -- mas; Cámara de Comercio Internacional, en la que hay una asociación - nacional; Federación Internacional de Armadores, no hay asociación na -- cional, pero si propietarios de buques de las grandes potencias maríti -- mas, Unión Internacional de Seguro de Transportes, en la que sí tene -- mos representación a través de una asociación nacional; Asociación In -- ternacional de Balisamiento Marítimo, de la que no formamos parte; Co -- misión Electrotécnica Internacional, de la que no formamos parte; Orga -- nización Internacional de Unificación de Normas, de la que sí formamos parte; Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo de la -- cual hemos llegado a ocupar la vicepresidencia; Confederación Interna -- cional de Organizaciones Sindicales Libres, de la que también hemos -- ocupado la vicepresidencia. (14)

Es importante tener en cuenta todos los organismos internacio -- nales ligados de forma directa e indirecta con las cuestiones marítimas, para no desconocer lo actuado en ellos y en un momento dado no estar -- desorientados en asuntos internacionales marítimos.

14. - Ibedem. p. 7



Sin embargo, debemos auspiciar por todos los medios el fortalecimiento del Comité de Transporte Marítimo de la UNCTAD y la UN -
CINTRAL. Con ello cumpliremos aquello que antes nos proponíamos: -
evitar el aislamiento nacional en materia marítima a fin de defender --
nuestra flota mercante y hacer con ello un buen uso de las naves, el --
mar, los recursos marinos, etc.

C).- PUERTOS.

a). - Localización e instalaciones:

Los puertos de altura con que cuenta el país son los siguientes:

1. - Golfo de México: Tampico, Veracruz, Coahuila de Zaragoza, con la terminal petrolera en Minatitlán y la de la petroquímica en Pajaritos; y Progreso.

2. - Océano Pacífico: Ensenada, Morro Nuevo o Venustiano Carranza, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz.

3. - Golfo de California: Guaymas, la Paz y Santa Rosalía. Estos no deberían serlo, por encontrarse en un mar nacional.

Existen otros puertos, pero los mencionados pueden ser considerados los más importantes. Cabe destacar que Veracruz es el puerto dedicado por excelencia a la importación más importante y Tampico lo es a la exportación.

Pero eso no hace de ellos puertos privilegiados y a la altura de los grandes, modernos e importantes puertos de Europa, Estados Unidos y Japón. (15)

Se han descuidado de tal manera Tampico y Veracruz, que día con día vemos como grandes volúmenes de carga para México proceden-

15. - También pueden considerarse algunos latinoamericanos como Buenos Aires, Santos y el hermoso ejemplo de Guayaquil, que personalmente estudiamos en su operación.

tes de Europa y los que salen de nuestro país, lo hacen por Brownsville y Houston en Texas, por ser los costos de operación más bajos que en los puertos nacionales, no obstante que es más elevado el precio de la mano de obra.

La razón, no es otra que la rapidez de carga y descarga, con lo cual la estadía del buque es muy limitada, lo que provoca bajos fletes. Es decir están mejor equipados para reducir los tiempos muertos.

Esto es vital para la economía del transporte marítimo, pues el buque gana más estando navegando, que atracado.

Para demostrar nuestra afirmación bástenos ver el estado de los puertos nacionales que fueron construidos por los ingleses de la casa "F.S. Pearson and Sons, Ltd.", guardan el mismo trazo que se les dio en 1902, con muy pocas reformas o nuevas instalaciones. (16)

Veracruz, no solo no ha cambiado sino que se le limitó su crecimiento al no respetarse el plano original de obras, lo que se puede comprobar al compararlo con lo que existe hoy día. Es decir no están los muelles que deberían ir del malecón al rompeolas del sureste.

Por lo que respecta a Tampico apenas se están terminando los muelles petroleros en concreto, pues antes lo eran de madera. Los pa-

16. - En Veracruz por ejemplo las instalaciones de UNPASA y de Aluminio. En Tampico el muelle yesero, etc.

verdaderos
tios de la aduana siguen siendo ~~varaderos~~ lodazales en épocas de lluvia,
la iluminación anticuada, etc.

Tampico, asimismo, se ve materialmente abarrotado por el --
número de buques que lo visitan y que impiden el rápido manejo de car-
gas de fácil descomposición.

Recientemente un buque se preparaba a cargar 10,000 cajas de
naranja fresca para mercados sudamericanos, sin embargo notificado -
de que no había muelle se dirigió primero a Veracruz y al salir para --
Tampico su situación había empeorado debido a que el número de buques
en espera había aumentado y el exportador mexicano se encontraba en -
el trance de perder su naranja que necesitaba refrigeración y con ello -
un mercado internacional que había obtenido.

Todo debido a que en los muelles fiscales de Tampico solo pue-
den atracar cinco buques y no hay bodegas frigoríficas.

Generalizando podemos señalar que faltan bodegas; frigorífi---
cos; silos, salvo Guaymas que ya tiene uno; o patios suficientes para --
maniobras.

Hay puertos que no tienen en todos sus muelles tomas de agua-
potable, petróleo u otros combustibles.

El equipo es en su gran mayoría anticuado y limitado, pues no
sirve para auxiliar a la operación de carga y descarga de los buques, --

los que siempre se valen de sus propias plumas, lo cual retrasa la operación de estiba.

Muchas veces las obras de reforma, ampliación y modificación, en vez de solucionar un problema lo agravan. Acapulco puede darnos importantes ejemplos de ello.

Efectivamente su muelle, al ser defectuosamente construido su relleno redujo en mucho el calado favorable que el lugar ofrecía.

También este puerto tiene una bodega nueva construída a mitad de la ciudad, con lo que se puede pensar seriamente que no ofrece tal servicio, al estar alejada del muelle, con lo que se dificultan, duplicándose, las maniobras y elevando el costo operacional.

Nuestros puertos tampoco están capacitados para manejar los modernos sistemas de "containers", ni se usa el tipo de cargas paletizadas para mover más rápidamente grandes volúmenes y con ello evitar largas estadías.

Precisamente el éxito de Guayaquil ha sido el manejo de cargas paletizadas y la grandeza de Rotterdam está en el uso de este sistema y de los "containers".

Otra grave situación es la de la lentitud de las obras que se inician en algunos puertos, abandonándose muchas en etapas avanzadas.

Aquí recordamos el caso de Manzanillo, que visitamos ante la afirmación de que las obras del estero de San Pedrito eran de menor importancia de la que se les daba en Marina.

Así se informó que se construían dos dársenas y bodegas en concreto, con amplios canales de acceso para recibir buques de gran calado, a fin de mover un mayor volumen de carga, sobre todo ahora que se inicia la explotación del mineral de Peña Colorada.

Esto no es así, pues fué decepcionante encontrar solo una dársena sin concluir, no había bodegas y sus canales de acceso eran estrechos, que habían empezado a azolverse por abandono. Todo esto por que las obras se habían casi paralizado.

Efectivamente, se inició con tres turnos diarios y extraordinarios en caso de días feriados, pero de pronto se recortó el personal, se desaparecieron los turnos mixtos y nocturnos, no se volvió a hablar de extraordinarios, en fin que de la segunda dársena ni siquiera se había puesto el emplilotado.

No obstante pudimos ver que en el muelle petrolero se trabajaba firmemente para dar mejor atención en él a los modernos buques con que actualmente cuenta PEMEX, lo que habla bien de su dirección general.

Respecto a las instalaciones portuarias recientemente hicieron-

declaraciones algunos técnicos de la Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria. (17)

Dichas declaraciones son importantes y revelan interés aún --- cuando incurran en ciertas contradicciones, ejemplo lo tenemos cuando se pregunta uno de ellos:

"¿De qué serviría por ejemplo, que en Mazatlán se construyeran 300 metros más de muelles, si este puerto no tiene tráfico?". (18)

Importante afirmación, pero curiosamente piden más adelante inversiones en Tuxpan, un puerto que no puede tener vida por muchas -- razones adversas, especialmente la de la barra que se forma en la desembocadura del río Tuxpan, y que impide la entrada de embarcaciones de regular calado. (19)

Urge pues modernizar nuestros puertos existentes, principalmente aquellos de mayor movimiento dotándolos de servicios efectivos como ya lo señalabamos en un trabajo anterior al indicar que era necesario:

17. - Federico Ortiz. "La red Portuaria del País en malas condiciones". Excelsior. México, D.F., sábado 3 de enero de 1970, año LIII, tomo I, núm. 19292. pp. 1-A, 15-A y 20-A.
Federico Ortiz. "Proponen soluciones para mejorar la red Portuaria en ambos Litorales." Excelsior. México, D.F., Domingo 4 de enero de 1970, año LIII, tomo I, núm. 19293. pp. 1-A y 8-A.
18. - Federico Ortiz. Op. cit.
19. - Jorge L. Tamayo. Geografía General de México. México, Instituto de Investigaciones Económicas, 1962. Vol. IV. p. 554.

- a). - Mecanizarlos al máximo, dotándolos de gruas suficientes; una con capacidad por lo menos de 150 toneladas; elevadores; bandas de transporte; electroimanes potentes; etc.;
- b). - Construir bodegas de todos tipos para guardar cargas a granel, blancas y productos de fácil descomposición;
- c). - Reformar y modernizar todo el balizamiento y la iluminación portuaria;
- d). - Dotar los muelles con suficientes vías férreas y patios para que pueda realizarse una estiba directa del barco al carro de ferrocarril o autotransportes;
- e). - Poner tomas de agua potable y combustibles en todos los muelles;
- f). Mantener un calado suficiente, constante y uniforme en los canales de acceso a las dársenas. Procurando que su profundidad esté a tono con los modernos buques hasta donde sea posible;
- g). - Dotarlos de buenas comunicaciones con sus zonas de influencia;
- h). - Construir edificaciones para la autoridad portuaria y las otras autoridades que tengan o deban desempeñar actividades con motivo del comercio exterior o el tránsito de personas. Lo mismo que aque

llas instalaciones y almacenes que alberguen a la empresa maniobrista;

i). - Separar adecuadamente los muelles petroleros, con el fin de evitar conflagraciones o siniestros de graves consecuencias.

j). - Crear muelles especiales, con todos los implementos requeridos para los granos, los minerales, las mieles y el azúcar entre otros; y

k). - Eliminar trámites innecesarios para evitar gastos superfluos, así como operaciones inútiles. (20)

No deben construirse nuevos puertos, hasta que los existentes reúnan las condiciones anteriores. Pero si tuvieran que hacerse buscar lugares adecuados como la Bahía de Magdalena, la Bahía de Acapulco, Huatulco o la cavidad marina al sur de Matamoros: que tienen profundidad suficiente con lo que favorecen la construcción y abaratan los costos de la misma, según lo señala Jorge L. Tamayo en su ya mencionada obra.

b). - Organización.

De acuerdo con nuestra vigente Ley de Navegación y Comercio-Marítimos los puertos nacionales se pueden clasificar:

20. - José E. Salgado. "Los Puertos están enmohecidos". Transformación. México, Cámara Nacional de la Industria de Transformación, Julio de 1968, Vol. VIII, núm. 56 p. 11.

1. - Por su objeto;
2. Por sus instalaciones y servicios; y
3. Por su funcionamiento.

A su vez la primera se puede dividir en:

- I. - Altura:
- II. - Cabotaje; y
- III. - De pesca o deportivos.

Los de la segunda son de gran variedad; mineraleros, graneleros, yeseros, petroleros, militares, etc.

El tercer grupo está también dividido en:

- A). Puertos de administración estatal; y
- B). - De administración descentralizada.

Nadie discute ya las dos primeras grandes clasificaciones, que son las tradicionales y más antiguas.

Hoy día la tendencia es la de dar autonomía a los puertos, pues debe considerarse al puerto, no solo como un servicio, sino como un -- negocio útil y necesario para alcanzar el desarrollo económico.

Así lo recomendó la UNCTAD a los países en desarrollo, también lo ha hecho la CEPAL dando ejemplo de ello en el Mercado Común-Centroamericano, donde su recomendación ha prosperado a tal grado -

que hoy día existe hasta una Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias. (21)

Ventajas parecidas encontramos en Guayaquil y Santos en Sudamérica. Los estudios para dar solución a Valparaíso, Montevideo y Río de Janeiro.

Hay proyectos sobre este particular en Marina y en la Secretaría de la Presidencia, que por cierto no son uniformes y sí contradictorios, lo que nos habla de falta de coordinación y planeación.

No se puede aceptar que el puerto sea manejado por diversas instituciones privadas o estatales, es un buen ejemplo el de Tampico, en el que hay un muelle yesero concesionado a la empresa Yeso de México, S.A., los muelles petroleros de PEMEX, muelles fiscales, minerales, etc.

Tampoco es aceptable el número de autoridades que tienen intervención en un puerto porque dificultan el manejo de las cargas, en vez de agilizar las maniobras:

Marina, Gobernación, Salubridad y Asistencia Pública, Agricultura y Ganadería, Industria y Comercio, Hacienda y Crédito Público, Defensa Nacional, Patrimonio Nacional, Comunicaciones y Transportes, --

21. - Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario. Guatemala 9 a 13 de septiembre de 1968. E/CN.12 CCE/SC.3/24. 11 de octubre de 1968. pp. 31 a 38.

Obras Públicas, etc.

Urge pues la creación de la administración portuaria y por ende el establecimiento de la autoridad portuaria.

Un ejemplo de que ésto es benéfico, lo tenemos en Guayaquil, Ecuador creó la autoridad portuaria de Guayaquil en 1958 y para construir y modernizar el puerto pidió un préstamo de 13 millones de dólares en 1959, que ya cubrió con todo e intereses, dándose el lujo de proporcionar dinero al Gobierno de su país para construir el puente sobre el Río Guayas y una carretera de Quito a la frontera con Colombia.

Los trabajadores se manifiestan favorablemente al sistema --- pues afirman:

a). - Entre mejor servicio se preste hay más utilidades y por ende nuestros ingresos aumentan.

b). - Su mecanización no nos desplaza pues la máquina viene a aliviarnos del trabajo pesado y la autoridad se preocupa porque no exista zozobra en el futuro con respecto a posibles desplazamientos.

c). Tenemos mayor seguridad social.

d). - Por último los beneficios son mayores, pues no tenemos que preocuparnos por maquinaria e instalaciones. (22)

Otro dato importante sobre Guayaquil es el del servicio que --

22. - Resumen de las respuestas que me dieron algunos trabajadores que entrevisté durante mi visita a Guayaquil.

proporciona, que ha permitido declarar a varios capitanes de buques - -
que:

"...es de recuperación de itinerarios. Eso está probando que es el mejor servicio... trabaja todas las horas del día y de la noche, de modo que uno puede -- contar con un servicio ágil, oportuno y permanente". -
(23)

La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio lo ha consi
derado como lugar privilegiado para enlace entre los países miembros,
es decir como gran centro de transbordo. (24)

Sin embargo hoy día tiene que enfrentarse a dos grandes problemas:

1. - Sus instalaciones ya son insuficientes para el movimiento -
que ha adquirido en el transcurso de los años.

Para ello tienen ya planeadas obras de ampliación consistentes en 12 atracaderos o muelles más, con sus respectivos patios de maniobras y bodegas.

2. - El Gobierno Central ha iniciado una política de favorecimiento a otros puertos, sin hacer estudios adecuados y sobretodo, frecuentemente, acude a solicitar préstamos de los fondos del puerto, para

23. - Guía de Puerto Marítimo de Guayaquil. Guayaquil, Autoridad Portuaria, 1969. p. 57.

24. "El Puerto de Guayaquil un ejemplo. El problema Puerto". ALAMAR Separata 6. Montevideo, primera quincena de marzo de 1966. pp. 1 y 2

obras estatales, con lo que ha detenido la solución anterior.

A pesar de ello la autoridad portuaria de Guayaquil ha propuesto al Gobierno Central un plan portuario adecuado e interesante:

- a). - Esmeraldas, puerto patrolero.
- b). - Manta, puerto pesquero.
- c). - Guayaquil, puerto de comercio internacional para otro tipo de mercancías no enumeradas en los otros puertos.
- d). - Puerto Bolívar, bananero.

Con lo cual trata de impedir la pérdida de su autonomía y grandesarrollo. Además de estar en efectiva posibilidad de contribuir al desenvolvimiento económico de Ecuador (25)

Este ejemplo no es único, hay muchos más a lo largo del mundo: Nueva York, Houston, Santos, El Havre, Rotterdam, Amberes, London, etc.

Una vez señalada la importancia, hay que hacer ver que la clasificación dada por nuestra ley de Navegación no es atinada, ni mucho menos completa.

En su trabajo altamente preparado, José María Quezada Chávez nos dice, que hay diversas clasificaciones para la administración de un puerto:

25. - Plática sostenida con algunos miembros del Directorio de la Autoridad Portuaria durante mi visita a Guayaquil.

A. Por su control:

1. - Estatal:

- a). - Total;
- b). - Parcial;
- c). - Una o varias entidades federativas;
- d). - Municipal.

2. - Autónomos.

3. Privados.

4. Compañías ferrocarrileras.

5. - Mixtos, o sea combinaciones de las anteriores.

6. - Puertos libres.

B. - Por su función, o sea busca:

1. Administración de la Navegación

2. - Para la promoción comercial y de tráfico.

3. - Facilidades ribereñas.

4. Desarrollo del transporte metropolitano.

Se llega a la conclusión de que el sistema adoptado hoy día es -
el de la autonomía; combinando las funciones antes señaladas; en las --
grandes naciones marítimas.

Así, se afirma que el sistema tiene grandes ventajas:

- a). Eficiencia y técnica científica, gracias al interés eco -
nómico que se persigue:

- b). - Libertad frente al orden político de la nación donde se encuentra;
- c). - Imparcialidad en el trato a cualquier persona, sistema de transporte, mercancías, etc. que entren al puerto.
- d). - Control por un cuerpo colegiado que reúne a todos los interesados en el progreso y desarrollo del puerto, con lo que solo un elemento de poder impone su voluntad y evita contradicciones en la solución de problemas;
- e). - Utilización de experiencias empresariales de los comerciantes e industriales que participan en el cuerpo colegiado;
- f). - Mejor servicio en todas las instalaciones portuarias;
- g). - Constante mejoramiento de las instalaciones y con ello el puerto siempre está al día en los adelantos de las técnicas de estiba en todos los renglones y tipos de carga;
- h). - Aumento constante del movimiento con lo que se acrecientan las utilidades de la empresa y del trabajador; e
- i). - Contribución al desarrollo económico y social del país.

(26) .

26. - José María Quezada Chávez. La autoridad portuaria. Su importancia para el comercio internacional de México. México, edición del autor para obtener su grado académico de licenciado en Relaciones Internacionales, Ha viajado para conocer de cerca la administración de Nueva York, Houston y Guayaquil.

Jean Latty Traité d'Economie Maritime. Les Ports Maritimes. - París, Ecole Nationale Supérieure du Génie Maritime, 1963. Tomo IV.

Ahora es preciso señalar que debe buscarse la manera de establecer el sistema en nuestros principales puertos de altura, que hoy día están sometidos directamente a la Secretaría de Marina, a través de las capitanías de puerto.

Además, teniendo participación constantemente otras dependencias, como ya lo señalamos y en ciertas ocasiones empresas particulares como en el caso del muelle yesero de Tampico o el de la sal de Morro Nuevo o Venustiano Carranza.

Es decir debemos convertir nuestros puertos no solo en un servicio social efectivo, sino en un medio de obtener divisas que contribuyan al desarrollo económico del país.

Para ello deberá dotársele de patrimonio propio a base de un préstamo, que recuperará más tarde con creces; darle jurisdicción necesaria para que se desarrolle sus actividades; al darle autonomía, permitirle que los medios económicos para cumplir con sus actividades los saque de los servicios que preste a las naves en su entrada o salida, así como en sus operaciones de carga y descarga; hacerla que posea la maquinaria y la categoría de empresa maniobrista; etc. O sea dictar un reglamento que contenga todos los elementos básicos y fundamentales de una autoridad y administración portuarias.

c). - Trabajadores:

De su actividad depende en mucho el buen éxito de la marina -

mercante nacional.

Tanto el trabajador de tierra, como el hombre del mar y el ma
rinero son uno de los pilares en los que descansa la grandeza futura de
nuestra organización marítima.

Es necesario que la marina mercante sea una verdadera fuente
de trabajo, que contribuya a terminar con el problema de la desocupa --
ción, y a cumplimentar el artículo 32 constitucional.

Pero necesariamente se deberá preparar adecuadamente al per
sonal en escuelas especializadas, pues día con día la mano de obra cali
ficada es imprescindible. Para ello fortalecer las Escuelas Náuticas -
existentes, elevarlas, al nivel universitario exigiendo la preparatoria y
levantando su nivel académico a base de programas más al día y sobre -
todo reales y de acuerdo con el desarrollo de la técnica de la navegación.

Crear escuelas para la gente de mar, a fin de que no se tenga -
que improvisar y que además ayuden a las oficialidad en la mejor con--
ducción de los buques modernos.

Establecer centros o escuelas técnicas para los trabajadores -
de tierra; estibadores, carretilleros, alijadores, etc. A fin de que se
adentren en el manejo de las más modernas maquinarias de estiba.

Buscar la unificación de los trabajadores en un solo sindicato, -

lo que facilitará a la larga el entendimiento entre patronos y trabajadores.

Tratar de acabar con los sistemas extraordinarios y establecer tres turnos de servicios, para ello mantener altos salarios y auspiciar el establecimiento de cuotas de tonelada/hora, para, que aumente la eficiencia del servicio.

Conceder los máximos beneficios de la seguridad social al trabajador y su familia, para evitar inseguridades futuras.

Estudiar constantemente el efecto de la maquinización, para evitar desplazamiento de trabajadores, acudir si es necesario en consulta a la Organización Internacional del Trabajo.

Aplicar una legislación laboral más adecuada al trabajo en el mar, acudir para ello al Código Internacional del Trabajo elaborado por la OIT, tomando en cuenta los máximos beneficios que la Constitución y la Nueva Ley Federal del Trabajo concede al trabajador, pues no hay que olvidar que el trabajador es la parte débil del contrato laboral.

Hacer ver al trabajador que este plan de acción es noble y provechoso, no sólo para él, sino para el propio país, que acelerará su desarrollo económico.

Dado que el trabajo en el puerto es duro y peligroso se deberá dar al trabajador un máximo de 40 horas semanales de jornal, al igual-

que a los empleados gubernamentales, para que el despacho de buques - sea efectivo y ágil. O sea, se establecerán tres turnos y dos secciones de la siguiente manera:

1a. - Sección de lunes a viernes.

2a.- sección de miercoles a domingo.

Distribuídas en tres turnos que son:

Primero de las 7.00 a las 15.00 horas; segundo de las 15.30 a las 23.00 horas y tercero de las 24.00 a las 7.00 horas.

Pueden rotarse secciones y turnos, si así se desea y procurar establecer sistemas de vacaciones escalonadas.

Es preciso también que piensen cuál importante es su función y que de ella depende en mucho, que los empresarios inviertan en una mayor proporción y cantidad fondos en la marina mercante.

No debe pensarse que con ello se pretende quitar ventajas a los trabajadores, antes por el contrario se piensa en este sistema para terminar con la explotación de los llamados " cuijes " o " pollos ".

El engrandecimiento de un medio económico debe buscar no solo el beneficio del empresario, sino del trabajador también y sobre todo del país.

Si el trabajador pone de su parte todo lo necesario, evitará que



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

en un futuro no muy lejano nuestros armadores no busquen otro pabellón que les favorezca, o por las condiciones laborales o fiscales, como sucede con los llamados pabellones de conveniencia: Liberia, Honduras, Panamá, Somalia, Líbano, Singapur y Túnez.

También permitirán e invitarán a que se realicen en este renglón importantes inversiones que coloquen a la marina mercante nacional entre las principales del mundo. Hay que reconocer en este sentido la actitud de los japoneses que han hecho del Japón hoy día la potencia marítima más importante del mundo.

Efectivamente el Japón tenía: lo. de julio de 1963; 23,987,079 toneladas, es decir el 11.3% del tonelaje mundial él sólo, representado por 211,660,893 toneladas de acuerdo con el informe del "Lloyd's Register of Shipping". (27)

d). - Comunicaciones con su "hinterland" o zona de influencia. -

La mayoría de los puertos señalados como importantes, tienen comunicaciones con sus zonas de influencia, es decir puede decirse que son puertas de entrada y salida.

Ahora bien, ¿Son buenas esas puertas?, o en otras palabras -- ¿Son buenas y suficientes sus comunicaciones con su zona de influencia?

Debemos decir que tal cosa no es así, Tampico no posee ca--

27.- "A. - Shipping. - World Tonnage Figures, 1969". Keesing's Contemporary Archives. Keynsham-Bristol, Keesing's Publications-Ltd., diciembre 13-20, 1969, vol. XVII, 1969-1970. p. 23722.

rreteras directas o ferrocarriles directos a las regiones de las que es-
puerta: Monterrey y su región industrial y México, D.F. y la suya, --
pues día con día ve aumentar su influencia debido al costo de Veracruz.

Acapulco no cuenta con servicio alguno de ferrocarril y Maza--
tlán no tiene ferrocarril a Durango, con lo que pierden importancia co--
mo puertos y limitan el manejo de cargas, pues elevan el costo de sus -
servicios.

Veracruz es sin lugar a duda el mejor comunicado de todos los
puertos nacionales: dos vías férreas, tres carreteras con numerosos ra
males y servicio aéreo diario.

A pesar de ello los costos de operación tan altos, han favoreci
do a Coatzacoalcos y Tampico, dándose el caso de que algunas cargas -
que podrían salir por Veracruz por ser puerta natural, lo hacen por --
cualquiera de los otros dos a pesar de las distancias.

El sistema carretero, que ha progresado indudablemente en --
forma acelerada, debe ser mejorado en cuanto a su trazo y consisten--
cia, pues el sistema de "containers" requiere tal revisión por ser de -
gran peso y pueden con el tiempo, acabar con las carreteras o no poder
moverse por el mal trazo.

Luego al venir la descentralización de la industria nacional, se
ría útil que se pensará seriamente en mejorar nuestras puertas de en--

trada y salida, pues a su costado las industrias prosperarán ciertamente, al bajar los costos de producción y exportación, que a la larga permitirán una mejor y mayor competencia de nuestros productos en los mercados internacionales.

Aquí cabe recordar que es necesario una revisión a nuestros transportes y su efectiva coordinación, para a la larga poder mover rápidamente nuestra producción a los mercados, nacionales e internacionales y con ello abaratar los costos de transporte y bajar los tiempos de movimiento de las cargas.

Es decir, adecuar nuestros sistemas carretero, ferrocarrilero y portuario, para dar el mejor servicio de transporte posible.

Dotar de carreteras y ferrocarriles suficientes a nuestros puertos y centros de producción. Aumentar y propiciar la construcción de caminos y ramales vecinales como medida económica, útil y necesaria.

O sea concluir los ejes verticales y horizontales del sistema vial y ferroviario: Carreteras y ferrocarriles costeros y centrales, así como carreteras y ferrocarriles transcontinentales y de ellos sacar los caminos y ramales vecinales, cuidando su trazo y calidad.

Aumentar los servicios aéreos a los puertos, especialmente de los grandes centros urbanos y productores, con lo que efectivamente se

dará solución a la comunicación del puerto con su zona de influencia.

(Reg. 2601)

Est. # 13

825

D). - A S T I L L E R O S:

Tenemos varios astilleros en el país siendo los principales: -

1. - Astilleros de Veracruz, S. A. (AVSA);
2. - Astilleros Unidos del Pacífico, S. A.; y
3. - Los dependientes de la Secretaría de Marina, Dirección General de Construcciones Navales, (principalmente Coatzacoalcos, Salina Cruz y Tampico).

Los dos primeros tienen capital mixto, estatal y privado, siendo su principal accionista el Gobierno Federal a través de la Nacional Financiera, S. A.

Hay que hacer notar que sus instalaciones son limitadas y su capacidad no permite por el momento hacer buques mayores de altura, precisamente por ello se han dedicado a las embarcaciones pesqueras, remolcadores y chalanes.

Los buques pesqueros elaborados por nuestros astilleros han recibido clasificación "Al-" por la "American Bureau of Shipping" y la "Lloyd's Register of Ships" (28)

Esto nos ha permitido convertirnos en exportadores de buques pesqueros a varios países: Brasil, Costa Rica, Kuwait, Nigeria, Pakis-

28. - Informe del Consejo de Administración de Nacional Financiera, S. A. a la XXXVI Asamblea General Ordinaria de Accionistas sobre el desarrollo y actividades de la Institución durante el ejercicio social del 1.º de julio de 1968 al 30 de junio de 1969. México, Nacional Financiera, S. A., 1969. p. 30.
José Eusebio Salgado y Salgado. El Desarrollo... pp. 110 y 128.

tán, Surinam, etc. (2)

Tal circunstancia debe hacernos pensar seriamente en la posibilidad de especializarnos en tal renglón, para aumentar nuestra calidad y con ello acrecentar la entrada de divisas al país.

Con ésto no queremos decir, que algún día no construyamos -- otro tipo de buques mayores, pero deberá ser cuando podamos cons--- truir a costos económicos, con precios ágiles y competitivos en el mercado mundial.

Entre tanto sería provechoso utilizar acuerdos de complementación con los países de ALALC para obtener buques mayores a cambio de nuestros pesqueros, remolcadores o chalanes.

También revisar aquellos acuerdos o convenios bilaterales comerciales celebrados con Polonia y Yugceslavia que en gran medida pueden favorecernos y obtener de ellos los buques que necesitamos para -- nuestra marina mercante.

Ahora bien, sería útil mejorar las instalaciones de nuestros as tilleros para la reparación normal, a fin de tener en el mejor estado de navegabilidad nuestros buques mercantes en servicio, especialmente pa ra que ya no tengan que ir a astilleros extranjeros.

Tales instalaciones deberán tener por lo menos diques con ca--
29. - idem.

pacidad para buques de hasta 30,000 toneladas de porte bruto o peso muerto; pues hay que recordar que ahora poseemos dos de hasta 25,660 toneladas, "Azteca" y "Maya", que pertenecen a Transportación Marítima Mexicana; por lo mismo deberán tener canales de acceso adecuados a los diques.

Todos ellos además deberán tener una división de trabajo tan atinada como los de AVSA: Construcción Naval, Reparación Naval y Elaboración de Productos industriales.

La primera, construcción naval, donde se construyan pesqueros, chalanes y remolcadores de alta calidad.

La segunda, reparación naval, dotarlas de diques adecuados a nuestra flota actual y con proyección a un futuro lejano. Es decir hacer diques secos o adquirir flotantes adecuados y satisfactoriamente equipados; por última contar con maquinaria-herramienta de alta precisión y capacidad.

La tercera, elaboración de productos industriales, será aprovechada para hacer todas las piezas necesarias a la construcción y reparación de naves, así como complementos para ellos: Torres de perforación que podrán instalarse a los chalanes, guinches, cargadoras, etc. (30)

30. - María Inmaculada Castañón C. y Juan González Bejarle. "Informe sobre el puerto de Veracruz." Revista ALAMAR. Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, septiembre de 1969. núm. 91. p. 31.

Con mejorar tales instalaciones mejoraremos el servicio de reparación a nuestras naves y con ello nos ahorraremos divisas y aumentaremos las fuentes de trabajo.

Por otra parte podremos dar servicio a los buques extranjeros que visiten nuestros puertos, pues ofreceremos eficiencia técnica y rapidez en la reparación de naves.

E). - EMPRESAS ARMADORAS.

a). - Petróleos Mexicanos.

Esta empresa estatal descentralizada, que debió su origen a la histórica expropiación nacional de petróleo, ha adquirido tal importancia, que hoy día se encuentra entre las principales firmas del mundo.

Su flota sufrió una transformación y renovación total, a tal grado que hoy día la edad promedio de la misma es de solo 6.3 años, lo que la coloca entre las más modernas del mundo y su tonelaje de porte bruto es ya de 355,448 toneladas.

Hay que señalar que en 1967 y 1968 fué la empresa, que en el ámbito de la ALALC, mayor número de unidades nuevas incorporó a su flota, lo que le valió el diploma del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMM). (31)

Por eso es necesario reconocer públicamente que el trabajo desarrollado por la actual dirección general ha sido altamente satisfactorio, pues ha cumplido lo que se señaló como política fundamental en su primer informe, 18 de marzo de 1965, ocasión en la que declaró:

-
31. - Flota Marítima 1969. México, Petróleos Mexicanos, Subdirección Comercial, Gerencia de Marina, 1969. s.n.p.
La Marina Mercante Iberoamericana 1969. Buenos Aires, anuario del IEMMI, 1969. pp. 755 a 773.
E. Bossello N., E. Amado C. y C.M. Bandala F. "Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos". Revista del Instituto Mexicano del Petróleo, México, IMC, enero de 1970, Vol. II, núm. 1 -- pp. 60 y 61.

"... El dinamismo de la industria petrolera hace que no podamos dar por establecidos los métodos y formas con que en el pasado se operó para el presente, ni los aconsejables en ésta para el futuro... ya que el cambio en las circunstancias demanda la constante reformulación de la política petrolera.

La contribución de Petróleos Mexicanos al desarrollo económico radica en el abastecimiento oportuno, con las mejores calidades posibles y a los menores precios costeables de combustibles, lubricantes y productos petroquímicos básicos.

[De ahí que la renovación de la flota haya sido tan importante, lo que puede calificarse de vital] .'' --
(32)

Tal actitud permitió ahorrar a la nación un gasto de 99.6 millones de pesos en alquilar buques extranjeros, así como, parecida cantidad en los gastos de conservación de las naves anticuadas que poseía, pues hay que reconocer que el 10. de julio de 1965, en que se tenía una edad promedio de 19 años de vida en los buques-tanque, al 10. de enero de 1970 se bajó a 5.5 años de promedio. (*)

Por otra parte se mejoró el servicio de distribución de los productos petroleros, lo que ahora es más oportuno por ello es adecuado reconocer la atinada labor de su director general el licenciado Jesús -- Reyes Heróles.

32. - Política Petrolera, México, Petróleos Mexicanos, 1965. pp. 5 a 7.

*. - E. Bosseloo y otros.op. cit. p. 69.

la renovación sigue, recientemente se incorporó al " Emiliano Zapata ", buque gasero construido en la Gran Bretaña, aquí cabe hacer ver a la empresa que esta política tan atinada debe continuarse y eliminar poco a poco aquellos buques de más de quince años, pues su mantenimiento es totalmente incosteable.

Es también altamente recomendable que se agilice más la organización de la institución, con el fin de hacer más expeditos los servicios de distribución.

Por otra parte, es preciso que se planeen mejor sus políticas de desarrollo e inversión, esto con el fin de no volver a seguir la práctica de alquilar barcos extranjeros y aquella pésima de comprar buques usados.

Buscar la manera de que se mejoren los astilleros para reparar bien los buques de las flotas, mayor y menor, petroleras si no se lograra, en ese caso pensar seriamente en invertir en talleres apropiados para ello.

Con todo esto se alcanzará el mantener siempre una flota petrolera al día y en servicio altamente calificado en la distribución, sobre todo oportuno.

b). - Transportación Marítima Mexicana, S. A. (TMM)

Empresa de capital mixto, 70% privado y 30% estatal, este úl-

timo representado por los Bancos de México y Nacional de Comercio Exterior y por la Nacional Financiera.

Se ha caracterizado por posiciones contradictorias en su política, manifestando públicamente que no recibe ayuda de ninguna especie - por parte del Estado; olvidando que éste ha suscrito el 30% de las acciones y ha dictado órdenes expresas para que las exportaciones e importaciones de las Secretarías y Departamentos de Estado, así como el de las empresas estatales y organizaciones descentralizadas le den preferencia a las naves nacionales.

Ahora bien, debemos asegurarnos que la TMM, cumpla adecuadamente con el servicio social que representa el ser una empresa transportista, desde luego aceptando que por ser empresa de capital privado-mayoritario tiene derecho a buscar su propio beneficio, o sea a las utilidades del capital.

Es ciertamente agradable la noticia llegada del extranjero que otro fuerte grupo capitalista nacional ha iniciado gestiones para formar su propia flota, con lo que tendremos una sana competencia.

En los medios marítimos franceses, norteamericanos y argentinos, este acto se da ya por hecho a partir de este año, y según la afirmación empezará con la ruta del Caribe. Ello obligará a T.M.M. a reforzar su política organizativa y comercial.

Sin embargo es grato saber que el presidente de la flota ha afirmado que:

" La marina mercante está en aumento, aún cuando están todavía lejanas las metas que nos hemos trazado ... y nosotros pensamos que ojalá hubiera muchas personas que nos ayudaran en ello ". (33)

La flota posee actualmente, en números cerrados 140,000 toneladas de porte bruto y tiene buques arrendados para dar un servicio más amplio.

En esto encontramos otra contradicción, pues arrenda buques - ya que afirma la empresa, crece el tráfico, pero por otra parte sus propios y mejores barcos los alquila a empresas extranjeras como el "MAYA" que está actualmente prestando servicio entre puertos del Mar del Norte y del Norte de Africa. (34)

Ya esto se había venido haciendo, debemos recordar el caso -- del buque "El Mexicano", que estuvo arrendado a una empresa norteamericana, la "State Marine Isthmian Agency" y el cual nuestro gobierno detuvo para que no transportara armas a un país en guerra, contradi---

33. - B. Betanzos. "Plan de la Marina para que México pueda competir con sus productos mundialmente". Ultimas Noticias de Excélsior - México, D.F., viernes 5 de diciembre de 1969. p. 11

34. - "Primer viaje de la motonave 'Maya' ". El Universal. México, D.F., sábado 4 de octubre de 1969, año LIV, tomo CCXVII, núm. - 19134 pp. 1 y 7.

trara en él uno de los medios para alcanzar un mayor desarrollo, desde luego, sin descuidar que debe atenderlo adecuadamente, así como servirlo.

También se debe recordar que nuestro país no puede darse el lujo de prescindir de los buques pues son indispensables para su comercio exterior.

Por otra parte es necesario que tomemos nota de que necesitamos una marina fuerte; como lo afirma el Banco Nacional de México, S. A.; pues podemos permitirnos con ello:

1. - Evitar fuertes fluctuaciones de los fletes y establecer rutas, tarifas, horarios y otros aspectos acordes a nuestras necesidades.
2. - Reducir la dependencia de las flotas extranjeras.
3. - Contribuir a la integración de nuestra América.
4. - Impulsar nuestras exportaciones, ya que nuestro propio transporte nos permitirá competir adecuadamente en los mercados internacionales.
5. - Promover las fuentes de trabajo.
6. - Corregir la balanza de pagos. (36)

36. - "Necesitamos una Marina Mercante fuerte". Examen de la Situación Económica de México. México, Banco Nacional de México, S. A., Vol. XLV, núm. 523, junio de 1969 p. 3

cursos marinos, etc.

Por lo tanto debemos participar en todas las conferencias internacionales para expresar nuestros puntos de vista y para ello enviar suficientes expertos a ellas, no uno o dos como se ha venido haciendo hasta la fecha, que además no pueden participar en todas las reuniones que se celebren a un mismo tiempo en diversas partes del mundo.

Hay que recordar dos casos de errores graves cometidos por estas razones: el del buque mercante "Acapulco" u el del Golfo de California en 1961 y 1968 respectivamente.

En el primer caso, para que el buque; en su viaje inaugural como mexicano, pudiera tomar pasajeros en Nueva York, ante la prohibición de la administración marítima de los estados Unidos para que se embarcara ciudadano norteamericano alguno por no observarse las disposiciones de la Convención de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, -- de la que Mexico no era parte; se ratificó "el vapor" la Convención de Londres del 10 de junio de 1948; olvidándose que estaba abierta para la ratificación la Convención de igual nombre de Londres del 17 de junio de 1960.

A pesar de tal medida, la pérdida que sufrió la empresa NATUMEX, propietaria del buque, ya sumaba millones de pesos.

El segundo caso fué mucho más grave, ya que se olvidaron acuerdos internacionales ratificados debidamente; pues no se debió jamás ---

Con todo esto bien cumplimentado, podremos decir que TMM si quiere y desea contribuir al progreso del país como lo han afirmado su presidente y su gerente en diversas ocasiones, señalándolo como uno de sus empeños más grandes. (37)

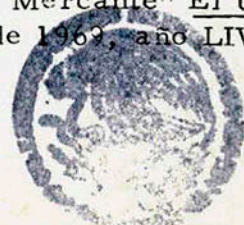
Creemos pues necesario repetir aquí nuestras conclusiones --- ofrecidas, con respecto a las empresas armadoras y las agencias marítimas que ofrecimos en otro de nuestros trabajos, pues aún las consideramos viables y oportunas.

Resumiendo, podemos afirmar y concluir, que las empresas deben ser objeto de una administración hábil con una adecuada planeación que substituya las dificultades que se presenten en el futuro; deben así-- mismo, sacrificar un poco su ganancia, para permitir un mayor y más-- rápido desarrollo del transporte marítimo.

Es preciso que revisen su política de operaciones y la adecuen a la reforma administrativa a que deben someterse.

El personal debe ser más conocedor de los problemas maríti-- mos; esto incluye desde el último funcionario hasta el presidente de las empresas; ya que los problemas técnicos, administrativos y financieros, unidos al control del tráfico, la navegación al servicio y el manejo de la carga en el sector de la marina de altura, requiere un personal adminis-- trativo altamente calificado y desafortunadamente en un país como el --

37.- Antonio Lara Barragán "Progresos de la Flota Mercante" El Uni--
versal, México, D. F. jueves 4 de diciembre de 1969, año LIV, to--
mo CCXVII, núm. 19194. pp. 1 y 11



nuestro, donde lo marítimo ha sido poco desarrollado, es difícil de encontrar, pero se puede hacer si se busca detenidamente.

Los accionistas tienen para ellos el Consejo de Administración y la Asamblea General, pero deben dejar a los técnicos la conducción de las empresas si es que desean verlas progresar.

La política constructora y renovadora de la flota debe sostenerse y no variarse, para alcanzar en un tiempo no muy lejano, de cinco a diez años, una edad promedio que vaya de los 5 a los 10 años.

No debe, bajo ningún pretexto, aún cuando sea económicamente ventajoso para las empresas, en tanto no se logre la creación de una flota suficiente, moderna y adecuada, permitir que se alquilen las naves nacionales al extranjero.

Para solucionar el problema de las cargas y la obtención de fletes, acudir a la creación de nuevas rutas, haciendo frente a las dificultades que se presenten con energía.

Con el fin de evitar delicadas situaciones, se prohibirá a las empresas armadoras nacionales, propietarias y operadoras de sus propios barcos, el realizar labor de representación de otros armadores nacionales o extranjeros. Debiendo revisar esto cuidadosamente y para ello legislar al respecto apropiadamente.

Sobre todo, debe propugnarse por que la flota sea ciento por ciento mexicana; no queremos manifestarnos con esto como nacionalistas rabiosos, queremos afirmar que los mexicanos ya estamos preparados ---

para asumir responsabilidades en el medio marítimo internacional, aún cuando sea una escasa minoría la que conoce dichos problemas; pues no hay porque dejar de lado a los nacionales que pueden ser útiles, especialmente cuando existe disposición constitucional de dar preferencia al mexicano.

También, para lograr ésto, es preciso que se establezca en la Ley de Sociedades Mercantiles, en el título correspondiente; y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su libro tercero; "Del comercio marítimo", Título I "De las cosas", Capítulo IV; "De la empresa marítima"; disposición expresa de que todas las empresas marítimas (armadoras y navieras) deben estar sujetas al régimen de sociedad por acciones nominativas.

Por otra parte, se debe disponer que toda empresa armadora y agencia naviera, que se cree bajo el régimen de sociedad por acciones nominativas deberá tener capital mexicano, debiendo ser plenamente comprobable.

Por todo lo hasta aquí expuesto, solicitamos una revisión de la formación e integración de las empresas armadoras y agencias navieras, a fin de que se cumplan con esas reformas legales, al mismo tiempo que es seguro que se descubran muchas irregularidades hasta ahora ocultas.

Sólo hasta entonces, podremos decir que verdaderamente --

contamos con una flota mercante mexicana, (38)

38. - José Eusebio Salgado y Salgado. El Desarrollo... pp. 72 a 74.

CONCLUSIONES.

Es necesario que reunamos ahora, en unas cuantas líneas nuestras conclusiones, desde luego, haciendo una vez más la recomendación de seguir el plan que hemos desarrollado a través del trabajo.

La Legislación, Convenios Internacionales y Leyes Nacionales, deben ser revisadas. Los primeros con el fin de suscribir aquellos que nos sean útiles y necesarios para evitar el mal uso del mar, las naves y los recursos marítimos. Las segundas, con el propósito de ponerlas al día, de acuerdo con la realidad imperante, y sobre todo para unificarlas y coordinarlas, eliminando su gran número, quitando todas las que sean obsoletas y contradictorias.

Debemos revisar la administración marítima, para ponerla técnicamente a la altura de la administración pública moderna, lo cual será desde la Secretaría de Marina hasta las comisiones intersecretariales, pasando por los organismos y empresas descentralizadas.

Buscar la manera de crear una fuerte Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que incluya a la flota nacional, y de no ser posible, crear un Consejo Nacional de los Transportes.

Estudiar los organismos internacionales, participar en el mayor número posible, pero apoyar preferentemente la acción de las Naciones Unidas y sus organismos especializados en todos los aspectos del Derecho y Transporte Marítimo: OIT, OCMI, UNCTAD, UNCITRAL, --

etc.

No dejar de enviar expertos; en número suficiente y de alta calidad; a las reuniones, conferencias, congresos, etc. internacionales relacionados con estos aspectos, para conocer satisfactoriamente su evolución y en caso necesario adoptar las resoluciones, convenios, acuerdos, etc. de ellos emanados.

Modernizar nuestros puertos; agilizar sus servicios; y dotarlos de autonomía, desde luego los principales y económicamente viables, a través de la autoridad y administración portuarias.

Pensar seriamente en su completa mecanización, sin descuidar al trabajador, no crear nuevos puertos hasta que no se hayan mejorado los existentes y seguir el plan que dejamos mencionado en el trabajo.

Los trabajadores; portuarios, marineros y marinos, deberán ser altamente capacitados; para ello mejorar las escuelas náuticas existentes, elevándolas a nivel universitario, con planes de estudio ágiles y al día, procurando dotarlas de buques-escuela.

Crear escuelas técnicas para el hombre del mar y el trabajador portuario, a fin de que ayuden de manera altamente calificada en la conducción y estiba de las naves.

Establecer tres turnos de trabajo y dos secciones de no más de

40 horas semanarias de labores, a fin de no suspender el movimiento --
portuario, salvo en los días señalados por la Constitución; acabar con --
los extraordinarios, mejorando los salarios y con ello terminar para --
siempre con el grave problema de los " cuijes " y " pollos ".

Desde luego, este sistema de turnos y secciones se aplicará --
igualmente a los empleados gubernamentales que participan en el despa --
cho y atención de los buques.

Dar al trabajador, asimismo, la máxima seguridad social y ha --
cerle ver que de su actitud depende en mucho la futura grandeza de nues --
tra marina mercante, sin que por ello se les quiten o disminuyan --
las conquistas que la Constitución y la nueva Ley Federal del Trabajo --
les han otorgado.

Mejorar las comunicaciones de los puertos con sus zonas de --
influencia, siguiendo el ejemplo de Veracruz para todos aquellos que --
son vitales para nuestro comercio exterior, a fin de que efectivamente --
sean puertas de entrada y salida.

Seguir adelante con nuestros astilleros en servicio, a fin de --
especializarlos al máximo en calidad, eficacia y técnica en la construc --
ción de buques pesqueros, remolcadores y chalanes y en reparaciones --
de buques de todo tipo; a fin de que con el tiempo y en mejores condicio --
nes económicas construir buques de mayor porte para nuestra flota mer

cante.

Mejorar las instalaciones existentes para servir mejor a nuestras propias embarcaciones en sus reparaciones, y ahorrar así a nuestra nación un fuerte gasto de divisas.

Por el momento adquirir las naves de porte mayor, necesarias a nuestra flota, en aquellos países cuyo comercio nos beneficia y que nos dan mejor trato y más facilidades: España, Polonia y Yugoslavia.

Sostener la mexicanización de nuestras empresas marítimas, - armadoras y navieras, obligándolas a ser de capital mexicano y sociedades por acciones nominativas, para comprobar fácilmente el primer presupuesto.

Mantener una política continua de renovación y adecuado mantenimiento, para evitar fugas de divisas en costosas reparaciones de nuestras embarcaciones.

Impedir que se alquilen nuestros buques al extranjero, hasta que no se consolide nuestra marina mercante. Para ello ampliar las rutas existentes.

Incluir en los convenios comerciales bilaterales a nuestra flota mercante; a fin de que reciba buen trato. Negociar, asimismo, nuestra participación en las conferencias de fletes que sirven a nuestro país.

Fortalecer el Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior (CONUTRACE), para evitar las constantes fluctuaciones en los fletes y con ello dejar de depender de las flotas extranjeras.

Agilizar sus servicios, organización administrativa y comercial, auspiciar la creación de la nueva empresa por crearse; y conceder créditos a la adquisición de buques modernos.

Una vez cimentado y cumplimentado todo lo antes dicho, podremos decir que México y los mexicanos deseamos aprovechar nuestro enorme potencial marítimo y los vastos recursos que la naturaleza puso a nuestro alcance.

Lic. José E. Salgado y Salgado.

BIBLIOGRAFIA.

Código de Comercio Reformado. México, Ediciones Andrade, S. A., 1964. (Colección hojas sustituibles), duodécima edición.
2 vols.

Comercio Exterior de México. México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., 1964.
XX y 717 pp.

Constitución Política Mexicana. México, Ediciones Andrade, S. A., 1959. (Colección hojas sustituibles), décima edición.
XLI, 537 y 118 pp.

Cuevas, S. J., Mariano.
Monje y Marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta. México, Editorial Layac, 1943. (Españoles en América, núm. II).
XV y 417 pp.

Díaz del Castillo, Bernal.
Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España . México, Editorial Porrúa, S. A., 1960. (Biblioteca Porrúa, núm. 6).
2 vols.

Estudio sobre México. Economía. Transporte. Navegación. México, Banco de México, S. A., 1949.
3 vols.

Estudio general sobre el Programa de Progreso Marítimo de México. La Haya, Netherlands Engineering Consultants (NEDECO), 1955. (Atlas Anexo).
VIII y 349 pp. (50 páginas con estadísticas).

Flota Marítima 1969. México, Petróleos Mexicanos, Subdirección Comercial, Gerencia de Marina, 1969.
s. n. p.

García Arroyo, Raziél.
Biografía de la Marina Mexicana. (Semblanzas Históricas). México, Secretaría de Marina, 1960.
234 pp.

Guía de Puerto Marítimo de Guayaquil. Guayaquil, Autoridad Portuaria, 1969.
57 pp.

Informe del Consejo de Administración de Nacional Financiera S. A., a la XXXVI Asamblea General Ordinaria de Accionistas sobre el desarrollo y actividades de la Institución durante el ejercicio social del 1.º de julio de 1968 al 30 de junio de 1969. México, Nacional Financiera, S. A. 1969.

47 pp.

Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre -- Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, Guatemala 9 a 13 de septiembre de 1968. E/CN. 12 CCE/SC. 3/24. Nueva York, Naciones Unidas, 11 de octubre de 1968.

III y 219 pp.

La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI).

Anuario de 1965, CXL y 579 pp.

Anuario de 1966, CLVI y 555 pp.

Anuario de 1967, CLXVIII y 862 pp.

Anuario de 1968, CLXXIII y 936 pp.

Anuario de 1969, CCII y 1 023 pp.

La Opinión Pública y la Marina Nacional. México, Ediciones -- de la Secretaría de Marina, 1969.

495 pp.

Latty, Jean.

Traité d'Economie Maritime. Paris, Ecole Nationale Supérieure du Génie Maritime, 1951-1965.

5 vols. y 2 anexos.

Leves y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes. -- México, Ediciones Andrade, S. A., 1964. (Colección hojas sustituibles), quinta edición.

2 vols.

Malvagni, Atilio.

"Convenciones Marítimas Internacionales". La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, IEMMI, 1968.

pp. 825 a 936.

Manual de Organizaciones del Gobierno Federal 1969-1970. -- México, Secretaría de la Presidencia, Comisión de Administración Pública, 1969.

XVI y 786 pp.

Política Petrolera. México, Petróleos Mexicanos, 1965.
24 pp.

Quezada Chávez, José María.
La autoridad portuaria. Su importancia para el comercio in-
ternacional de México. México, edición del autor, 1970.
s. n. p.

Salgado y Salgado, José Eusebio.
El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas
internos e internacionales. México, Edición del autor, 1967,
IV y 498 pp.

Sepúlveda, César.
Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa, S.
A., 1960.
XX y 372 pp.

Thommen, T. K.
Reglamentación Internacional sobre el Transporte Marítimo. -
TD/32/ Rev. 1. Nueva York, Naciones Unidas, diciembre de 1968.
IV y 39 pp.

Tamayo, Jorge L.
Geografía General de México., México, Instituto de Investiga
ciones Económicas, 1962.
4 vols. y un atlas.

Bosseloo N., E., Amado C., E., y Bandala F., C.M.
"Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos. "Revista del -
Instituto Mexicano del Petróleo. México, Instituto Mexicano del Petró
leo, enero de 1970, vol. II, núm. 1. (trimestral).
pp. 57 a 77

Castañon C, María Inmaculada y González Bejarle, Juan.
"Informe sobre el Puerto de Veracruz." Revista ALAMAR. -
Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, agosto de 1969
(I parte) y septiembre de 1969 (II parte), núms. 90 y 91. (mensual).
pp. 63 a 66 y 31 a 33.

"El puerto de Guayaquil un ejemplo. El problema Puerto." --
ALAMAR Separata 6. Montevideo, Asociación Latinoamericana de Ar
madores, primera quincena de marzo de 1966. (quincenal).
pp. 1 y 2



"Necesitamos una Marina Mercante fuerte. "Examen de la Si-
tuación Económica de México. México, Banco Nacional de México, S. -
A., junio de 1969, vol. XLV, núm. 523. (mensual).
pp. 3 a 7.

Salgado y Salgado, José E.

"Los Puertos están enmohecidos. " Transformación. México,
Cámara Nacional de la Industria de Transformación, julio de 1968, vol.
VIII, núm. 56. (mensual).

EL DIA. Director Enrique Ramírez y Ramírez, diario, Méxi-
co, D. F.

Karenin, K.

"Comentan en Moscú la orden dada al barco ' El Mexicano ' de
no transportar armamentos de los Estados Unidos a Vietnam del Sur."
Sábado 4 de septiembre de 1965, año IV, núm. 1151.
p. 7

"El Progreso de México debe cimentarse cada vez más en un -
mayor número de elementos, dijo Echeverría, " Viernes 5 de diciem-
bre de 1969, año VIII, núm. 2682.
p. 2

"Naciones Unidas. Propone México que mientras no se regule la
explotación del Fondo del Mar, ningún país realice actos de dominio. "
Domingo 7 de diciembre de 1969, año VIII, núm. 2684.
p. 7.

"Reunión Nacional de Estudio para el Desarrollo del Turismo -
Interior. Chapala, Jalisco 2 de diciembre de 1969. "Lunes 15 de diciem-
bre de 1969, año VIII, núm. 2692. Suplemento 29.
36 pp.

EL UNIVERSAL. Director Juan Francisco Ealy Ortiz Garza, -
diario, México D. F.

Lara Barragán, Antonio.

"Progresos de la Flota Mercante. "Jueves 4 de diciembre de-
1969, año LIV, tomo CCXVII, núm. 19194.
pp. 1 y 11

"Marea Negra en Mazatlán. "Domingo 11 de enero de 1970, --
año LIV, tomo CCXVIII, núm. 19230.
pp. 1 y 7.

"Primer viaje de la motonave 'Maya' ". Sábado 4 de octubre --
de 1969, año LIV, tomo CCXVII, núm. 19134
pp. 1 y 7

EXCELSIOR. Director Manuel Becerra Acosta (1963-1968) y-
Julio Scherer García, diario, México, D.F.

Ortiz, Federico.

"La red Portuaria del País en malas condiciones. " . Sábado 3
de enero de 1970, año LIII, tomo I, núm. 19292.
pp. 1-A, 16-A y 20-A.

Ortiz, Federico.

"Proponen soluciones para mejorar la red Portuaria en ambos-
Litorales ". Domingo 4 de enero de 1970, año LIII, tomo I, núm. 19293.
pp. 1-A y 8-A.

"No llevará armas a Vietnam 'El Mexicano' ". Jueves 26 de --
agosto de 1965, año XLIX, tomo IV, núm. 17725.
pp. 1-A y 14-A.

KEESING'S CONTEMPORARY ARCHIVES. Directores Dr. ---
Walter Rosemberger y Hebert C. Tobin, semanario, Keynsham Bristol,
Keesing's Publications Ltd.

"Shipping. - International Action on Oil Pollution ". December -
6 13, 1969, vol. XVII, 1969-1970.
p. 23709.

"Shipping. - World Tonnage Figures 1969." . December 13-20,
1969, vol. XVII, 1969-1970.
p. 23722.

ULTIMAS NOTICIAS DE EXCELSIOR. Director Julio Scherer -
García, diario, México, D.F.

Betanzos, B.

"Plan de la Marina para que México pueda competir con sus --
productos mundialmente ". Viernes 5 de diciembre de 1969.