

"LOS PUERTOS Y LA MARINA MERCANTE"

LOS PUERTOS Y LA MARINA MERCANTE

OBSEQUIO

VICE-ALMIRANTE
A. CAÑIZARES

25/8/02



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
& CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

01309

Ext. # 15
1071-9

LOS PUERTOS Y LA MARINA MERCANTE
EN LA ECONOMIA NACIONAL

Por el capitán de altura Roberto Huesca Mejía

1) *La Humanidad y el Mar*

La historia de la humanidad ha estado influida poderosamente por el mar, ya sea en el aspecto de vía de comunicación que éste ofrece, o ya en el de fuente de productos que en mayor o menor medida ha brindado al hombre.

El espíritu aventurero que es innato en el hombre, su sed de investigación y de conocimiento, fueron sin duda los motivos para que aquél se lanzara en el madero toscamente ahuecado, sobre la movible y amenazadora superficie que le ofreció camino hacia nuevos conocimientos.

De este modo, el mar sirvió de base para un desarrollo cultural y económico que permitió, incluso, el poderío de ciertos pueblos que en él encontraron un medio de desenvolver su riqueza y su poder.

En nuestro país en la época prehispánica, tuvo lugar un desarrollo de la navegación con fines de transporte en ciertas regiones de nuestras costas; principalmente en aquellas que, como las del Golfo y del Caribe, eran el límite de naciones que habían logrado un incremento importante de cultura.

Por otra parte, la influencia de la civilización occidental, nos legó un mayor desarrollo de los elementos de navegación, con relación al que nuestros aborígenes habían logrado.

En las diversas etapas de progreso en el transporte marítimo, pasó el hombre del empleo del remo al de la vela, y más adelante, ya en época moderna, al del vapor como elemento de propulsión.

Al llegar a este punto de desenvolvimiento, pudo establecerse itinerarios fijos sobre rutas determinadas, y los barcos de la Compañía Británica de las Indias Orientales, iniciaron a fines del siglo XVIII un tráfico regular de grandes buques.

De entonces parte la clasificación de los buques mercantes con las denominaciones, de por una parte, "buque de línea" para los destinados a itinerarios fijos, y por la otra, los llamados "tramp" o de tráfico libre, que a la fecha aún subsisten aunque con tendencias a ser cada vez menos numerosos.

El perfeccionamiento de las máquinas de los buques, con un mayor rendimiento, vino a sobrepasar la ventaja hasta entonces sostenida por el buque de vela en lo que respecta a su capacidad de carga.

Aparte de los buques de guerra que han tenido también su desarrollo influido por la aplicación de propulsores mecánicos, los buques mercantes se fueron especializando en diversas categorías que, al terminar la Primera Guerra Mundial, podía considerarse como sigue:

Buques de unas cinco mil toneladas, destinados a rutas eventuales, o sean los llamados *tramp*.

Buques comprendidos entre cinco y diez mil toneladas, destinados a transporte de mercancías sobre líneas regulares.

Buques de más de diez mil toneladas, más rápidos, destinados a transporte de pasajeros, o bien, a transporte mixto de carga y pasaje.

La situación actual de las marinas, con ciertas peculiaridades de aumentos de tonelaje y de velocidad y aplicación de nuevas técnicas, inclusive la de propulsión nuclear que ya se ha iniciado, pretende así, en todos los factores que intervienen en el negocio marítimo, mayor eficiencia y más economía. En la competencia que existe para la consecución de fletes y pasajes, éstos elementos son explotados al máximo en el libre mercado que es el transporte marítimo por todo el mundo.

II) *El Transporte Marítimo*

Uno de los factores principales que ha influido en el desarrollo de nuestra civilización, han sido los sistemas de transportes. En nuestra época el transporte representa siempre una parte muy importante del comercio exterior, ya que hace posible el llegar a cualquier parte del mundo con rapidez y eficiencia.

El sistema actual de transporte internacional, lo constituye: las líneas aéreas, las vías terrestres y las marítimas, fluviales y lacustres. En este sistema, y por

su propia importancia, el transporte marítimo ocupa el primer lugar en el comercio de los países del mundo.

Como se sabe, geográficamente, nuestro globo está compuesto por $\frac{3}{4}$ partes de agua y esta extensión superficial nos viene a proporcionar una red ilimitada de comunicaciones sin obstáculos y sin tener que pagar ningún derecho por el uso común que de ella hacemos. Estadísticamente, se puede observar que sólo un reducido número de mercados y éstos de escasa importancia, no pueden ser alcanzados por el transporte marítimo.

En la época actual, muchos miles de buques de diversas nacionalidades surcan los mares del mundo uniendo los principales puertos, ya sea transportando centenares de miles de pasajeros de distintas nacionalidades, o bien millones de toneladas de carga, integrada por las más diversas clases de mercancías. No cabe duda que el comercio marítimo ha llevado al mundo, desde los albores de la civilización, por las rutas de la superación y del progreso, dependiendo siempre del transporte marítimo, no obstante cierta competencia que actualmente pueda hacerle el aéreo.

El transporte marítimo en sí, es de naturaleza específicamente económica, pues para poder satisfacer una necesidad de transporte, por fuerza se requiere un trabajo, y este trabajo, representa una operación económica, sea comercial o industrial, el cual no se constriñe solamente al equipo de los buques, sino que se encuentra también ligado a sus terminales o puntos de operación, que son los puertos.

III) *Puertos y facilidades portuarias*

Uno de los factores más importantes que intervienen en el desarrollo marítimo, es sin lugar a dudas los puertos. A éstos, se les puede definir, según el diccionario, como "... lugar de la costa, defendido de los vientos, y dispuesto para seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico..." Otra descripción puede ser: "... la zona habitada y contigua al mar, en un lugar en el cual los barcos pueden atracar con toda seguridad, contando con todos los implementos necesarios para facilitar las operaciones de carga, descarga, transbordo, etc., inherentes al tráfico marítimo y las que éste derive..."

De acuerdo con esto, un verdadero puerto de tipo comercial, deberá surgir en la situación geográfica que reúna las siguientes condiciones:

a) Ofrecer un refugio seguro, con calado suficiente para admitir buques de gran porte aun en los casos de marea baja.

b) Tener una entrada fácil y expedita bajo cualquier condición atmosférica.

rica, y contar en su interior, con los elementos necesarios para efectuar las operaciones de carga y descarga con facilidad y rapidez.

c) Contar con una amplia red de comunicaciones que lo unan a la zona de importancia económica a que sirve, o sea a su hinterland. Este hinterland debe tener capacidad para producir materias primas, o poseer industrialización activa, de manera tal, que pueda enviar a los mercados exteriores sus diversos productos, o bien, que por el contrario, sea él mismo un centro de consumo de productos de origen extranjero.

Sin estas condiciones, no es posible que surja un verdadero puerto de importancia en el tráfico marítimo.

Para poder catalogar y clasificar los puertos, hay que tener en cuenta varios factores que en ellos intervienen, tales como: su situación, su origen, sus fines, sus condiciones materiales y también la forma en que son administrados.

IV) *Los puertos. Factor principal de los costos*

De acuerdo con su naturaleza, los puertos deben encontrarse en las mejores condiciones y ser objeto de cuidadosa atención para poder mejorar el costo de operaciones en los mismos. Se les debe proveer de instalaciones para el manejo y almacenaje de carga, eliminando en ellos las trabas, consecuencias de la diversificación de tarifas y tratando de encauzarlos dentro de un funcionamiento económico y comercial, de acuerdo con su área y condiciones de su hinterland.

Hay que observar que una terminal o puerto marítimo presenta siempre un doble aspecto, que es el siguiente:

1. Es el instrumento económico de enlace entre los medios de transporte que llegan o concurren a él. Esta función es la misma en el aspecto local, como en el nacional o internacional. El puerto igualmente ejerce una enorme influencia sobre la economía de todas las regiones a las cuales sirve, dada su naturaleza como medio de enlace entre las grandes corrientes de transporte.

2. Realiza una parte de la industria del transporte marítimo por la recepción de navíos de todas clases, operaciones de los mismos y el manejo de las diferentes cargas. De hecho, viene a constituir una empresa industrial en la cual tienen que emplearse gran cantidad de mano de obra, con el ingreso correspondiente por ese mismo concepto.

Aparte de contar un puerto con las condiciones ya sabidas de: entrada, seguridad, anclaje, atraque, etc., deberá de responder a las siguientes necesidades:

1. Tener la capacidad suficiente para manejar con sus instalaciones, todo el tráfico proveniente de su hinterland, más o menos extenso. Al cumplir con esto, se obtiene de hecho la base económica del puerto, ya que el tráfico centralizado hacia él, contendrá la corriente comercial que los alimenta, e inversamente, el tráfico que esté destinado a todos los puntos de su hinterland, provendrá en lo general de los buques que tocan el puerto.

2. Proporcionar a los buques que lo visiten toda clase de servicios conexos a las necesidades de cada barco durante su estancia en puerto.

Para tener idea exacta de esto, debemos considerar a un puerto y a su hinterland, como un sector de cierta parte del continente y cuyo radio será determinado por la extensión del hinterland y teniendo como centro el propio puerto.

La cantidad de tráfico potencial que concurra al puerto, sin desviarse, dependerá de la actividad económica de la región que estará limitada a un nivel más o menos elevado de producción y absorción de unidades de tráfico que pasen por el puerto. Esto traerá como consecuencia lo siguiente:

a) Un nivel elevado y equilibrado. Cuando se trate de lugares industrializados, transformadores de las materias primas que lleguen a él y exportador de productos manufacturados.

b) Un nivel elevado, pero no equilibrado. Como el resultado de tener un déficit en la importación, cuando se trate de regiones productoras de materias primas, o bien agrícolas, que no tengan necesidad de importar productos del mercado exterior.

c) Un nivel relativamente bajo. Cuando el lugar del puerto es de poco crecimiento demográfico, de desarrollo lento, o bien que por la naturaleza de su situación se le pueda clasificar como de régimen económico cerrado.

Para obtener el incremento de potencial del tráfico en el sector circular de que hemos hablado, bastará con que se amplíe más el radio, para de esta manera incorporar al punto portuario, otros puntos de distribución de consumo, o bien de intercambio que se hallan alejados de la zona portuaria, pero este incremento no podrá obtenerse, si antes no se han analizado los siguientes factores:

1) Que exista la posibilidad de llevar a cabo el aumento en las operaciones de tráfico de exportación e importación.

2) Que las zonas que se aumenten al hinterland del puerto, no interfieran con otras zonas de puertos, estableciendo así una competencia.

Para dar cumplimiento con lo expuesto en el apartado "I", se hace necesaria una vasta red de vías de comunicación del puerto con la parte interior

del país donde se encuentre; que los precios totales por operaciones y transporte, desde los centros productores del interior hasta su destino en ultramar y viceversa, represente en sí, grandes ventajas para cada operación comercial, ya sea de exportación o bien de importación, al futuro, o en potencia.

Los gastos de transporte que grava el precio de las mercancías, varía de una clase a otra de productos, de acuerdo con la zona de influencia del puerto, que bien puede ser favorable para unas mercancías y contraria para otras.

Los factores que sirven de apoyo a los puertos de mar, son los siguientes: gran actividad económica, grandes volúmenes de intercambio, precios de transportes interiores y operaciones portuarias reducidas, bajos costos en los fletes marítimos. Cuando alguno de estos factores varía por determinada causa hace variar a los otros consecuentemente.

Otras condiciones favorables son: distancias más cortas, tarifas operantes mucho más bajas que otras, servicio continuado o frecuente y una mayor rapidez en la evacuación de mercancías.

Cuando existen deficiencias, las operaciones marítimas sufren fuertes recargos en los fletes, elevándose el costo de las tarifas de transporte para compensar, en parte, las pérdidas por demoras y largas estadías, innecesarias para los buques. Estas estadías se deben en gran parte a los siguientes motivos:

a) *Falta de equipo para maniobras*

Este es uno de los factores más importantes, pues cuando un puerto se encuentra perfectamente equipado con el material necesario, para sus diversas operaciones de carga, descarga, transbordo, manejo, etc., complementado todo con una buena organización, se observará que su ritmo de trabajo aproximado es de 100 toneladas por hora, mientras que uno que no cuente con el equipo adecuado y necesario para efectuar estas operaciones, se verá que su promedio arroja de 30 a 40 toneladas por hora.

b) *Organización y distribución en sus diversas zonas y almacenes*

Este es otro punto importante, pues cuando no existe una buena organización para la distribución de las diversas mercancías que llegan a la terminal portuaria, vienen los congestionamientos de carga, que la mayoría de las veces obligan a los barcos a prolongadas estadías y por lo mismo los armadores sufren pérdidas de tiempo, que se traducen en gastos extras que afectan a los fletes.

Baste citar el siguiente concepto del ingeniero Leandro Roviroza Wade, Presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción, "...Las inversiones en la adecuación de los transportes terrestres y aéreos representan el 98% del total destinado al transporte en general, las del transporte marítimo el más barato de todos, o sean las instalaciones portuarias, significan sólo el 2% restante. Se presenta así, una diferencia que debe meditararse con honda preocupación..."

Con el objeto de dejar más claro el pensamiento que trata de exponerse, y el sentido real de la idea, se hacen aquí algunas aclaraciones:

Los elementos primordiales para que un puerto opere en condiciones óptimas, mediante su modernización, son los siguientes:

Reparar y modernizar sus instalaciones, de acuerdo con el tráfico del lugar y el hinterland del mismo, mecanizarlo, dragar sus canales o su bahía, muelles, etc., mejorar los caminos que conducen a los muelles y embarcaderos, poner en condiciones las espuelas y escapes de ferrocarril que operan dentro de la zona portuaria, procurando el constante mantenimiento de éstas, tener siempre equipos disponibles para el traslado de mercancías, tales como: vagones de ferrocarril, trailers, camiones, etc., supervisar el equipo de alijo y estiba para tenerlo siempre en condiciones operantes, reducir las posibilidades de destrucción y deterioro de éste, y controlar la carga en su manejo con el objeto de reducir al mínimo las pérdidas de mercancías o el dañado de las mismas.

Por otra parte, en los puertos de altura de nuestra patria, por la naturaleza de su trabajo específico, intervienen las siguientes autoridades:

Secretaría de Marina. A través de las Capitanías de Puerto.

Secretaría de Gobernación. A través de Migración.

Secretaría de Hacienda. En asuntos aduanales.

Secretaría de Industria y Comercio. Asuntos de Pesca.

Secretaría de Salubridad y Asistencia. Control Sanitario.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Tarifas.

Secretaría de Trabajo y Previsión Social. Jornadas laborales y prestaciones.

En algunos puertos se tiene también la intervención de la empresa descentralizada Petróleos Mexicanos para los combustibles.

Cierta falta de coordinación en los horarios de estas dependencias ocasiona pérdidas de tiempo en los trámites para el manejo de carga y además gravan el costo del transporte. Ocurre pues, que los costos de operación por concepto de maniobras portuarias en México, resultan gravadas en un 25 a 30% si se les

compara con las de los puertos americanos o europeos. De hecho, en los diversos puertos de América Latina, el costo por concepto de operación absorbe de un 50 a 60% del costo total del transporte marítimo, restándole por lo tanto utilidad a las empresas e igualmente a los ingresos hacendarios correspondientes. De todo esto se deduce que si en los puertos existieran las facilidades necesarias para la navegación y el tráfico marítimo, México podría tener en ellos mayor movimiento y por lo tanto mayores ingresos en su economía.

Citemos nuevamente al ingeniero Rovirosa, Presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción, a este respecto: "...La obra portuaria, sin embargo, para que alcance los mayores rendimientos, debe realizarse y orientarse hacia una operación que permita su administración como un todo, como la puerta grande que es para toda salida y entrada de productos y personas, como un factor de desarrollo en su trastierra y en nuestro país, y para esto, hay la necesidad de una administración portuaria, congruente con las exigencias modernas; con la realidad mexicana; y con una concepción económica de la función del puerto..."

VI) *Los buques y sus clases*

Por regla general, los buques varían en sus dimensiones, estructura y construcción, según la carga que deban transportar, o la clase de cargas para las cuales ofrecen las mejores condiciones y facilidad. Pueden clasificarse por el servicio para el cual fueron ideados de acuerdo con sus sistemas de propulsión, su construcción y equipo de que se encuentran dotados y por la clase de combustible que utilizan.

Clasificación de acuerdo con el servicio.

La clasificación de los buques en este renglón, se basa en las condiciones en que fueron construidos para el servicio que se pretende den, existiendo tres clases principales:

a) Servicio de pasaje y correo: Estos tipos de buques son por lo general, grandes y espaciosos para el acomodo del pasaje y disponen relativamente de poco cupo para carga; éstos se encuentran siempre destinados a las rutas principales del Atlántico y a las del Pacífico. Los buques que efectúan servicio en el Pacífico disponen de más espacio para la carga, que los del Atlántico, siendo su velocidad un poco menor que la de los primeros.

b) Buques de tipo intermedio o mixto: Los buques llamados de tipo mixto, o sea los de pasaje y carga, disponen de mucho mayor espacio para carga, que los destinados exclusivamente al pasaje; pueden transportar toda clase de mercancías.

c) Buques para transportar carga seca: Este tipo de barco es construido especialmente para transportar carga exclusivamente, aun cuando pueden transportar hasta doce pasajeros como límite. La mayor parte de los buques cargueros norteamericanos disponen de estos alojamientos.

d) Buques petroleros: Los buques de este tipo proveen de combustibles en el mundo, y por la demanda de éstos representan un excelente negocio, de manera que día a día se incrementan las flotas petroleras mundiales.

En efecto, en el año de 1939 los buques petroleros representaban el 16% del tonelaje de la flota activa en el mundo; en el año de 1955 estos buques han alcanzado el 30% del tonelaje total de la flota mercante mundial.

Debemos subrayar que, el transporte marítimo es el más barato; de ahí que productos de los lugares más diversos del globo tengan posibilidad de mercado en partes distantes, por medio de la vía marítima. Se ha calculado que el gasto para transportar una tonelada de carga sobre una distancia de una milla por mar, es de siete octavas partes de un milésimo de dólar, o sea el llamado *mill*; contrario al transporte de ferrocarril que alcanza a 8.48 veces más o sea 7.4 milésimos de dólar.

Para justificar la necesidad nacional de desarrollar nuestra marina mercante y dejar bien claras las ventajas de la transportación marítima mexicana, debe destacarse su gran economía en lo referente a fletes. Comparemos las tarifas operantes por los medios de transporte terrestre, vía ferrocarril y el transporte marítimo.

Tomemos como ejemplo a la tarifa flete por tonelada de trigo desde el puerto de Guaymas, Son., al de Veracruz, Ver., que es de \$191.00 la tonelada, mientras que por vía marítima se tiene la de \$131.63 M.N.

Un tren del FF.CC., convoy ferrocarrilero que podrá llamarse grande, con doble tracción de máquinas diesel, puede arrastrar 100 carros sobre la vía férrea siempre y cuando se tenga un camino normal sin pendientes pronunciadas. Calculando su máximo normal común de 50 toneladas por carro, arrastra entonces 5,000 toneladas. El tiempo de duración no es posible determinarlo, pues desde que salga de su punto inicial hasta que llegue al de destino, se tendría que contar con vía libre para economizar tiempo, premisa bien difícil de alcanzar, así como también el arrastrar 100 carros caja demandaría un tremendo esfuerzo para lo cual se tendrían que utilizar varias unidades motrices de diesel.

Por el contrario, un buque en un solo viaje, puede traer en sus bodegas las 5,000 toneladas de trigo, economizando tiempo y dinero. Con lo cual se demuestra gráficamente la gran economía que representa el flete marítimo comparado con otros sistemas.

VII) *Por qué debe impulsarse el transporte marítimo mexicano*

México por su situación geográfica en América, se encuentra en un área próxima a las comunicaciones marítimas. Nuestra patria limita al norte con los Estados Unidos en una extensión de 2,597 Kms. de frontera, de la cual corresponden 1,445 Kms., a las fluviales; al este, el Golfo de México y el Mar Caribe con 2,611 Kms., de costas incluyendo los 106 Kms., que circundan las Islas del Mar Caribe; al sureste, Belice y Guatemala, con 1,133 Kms., de fronteras, de los cuales 491 Kms., son de ríos; y al oeste con el Océano Pacífico, con 6,608 Kms. de costas incluyendo los 1,088 Kms., que corresponden a las islas del Océano Pacífico y del Golfo de California.

Cuenta con una vasta extensión territorial, con exuberante flora y fauna y su suelo submarino, o sea la plataforma continental, contiene una gran variedad de: minerales, hidrocarburos, etc., así como los más ricos bancos camaroneros.

Hablar de la tradición marítima de México, es verdaderamente interesante, pues puede abarcarse en ella desde las primitivas canoas que en la época pre-colonial, tenían establecidas sus rutas de comercio marítimo desde el Golfo de México hacia Centroamérica. También podemos recordar su construcción naval a través de sus primeros astilleros, ya sean los establecidos en Texcoco por los hispanos para la dominación de la Gran Tenochtitlán, u otros establecidos en Huatulco, Oaxaca, de donde salieran las naves que servirían para el descubrimiento de la Baja California.

Igualmente es interesante hablar de la época colonial, en que las mercaderías eran traídas del Lejano Oriente en las famosas Naos de la China que llegaban al puerto de Acapulco y cuyo cargamento trasmontaba cordilleras y montañas para salir nuevamente por el puerto de Veracruz, con destino a los mercados de Europa. Todo esto confirma la alta calidad marítima de México, desde épocas remotas, así como que fue el primer país en América continental que estableció no sólo sus propios astilleros, sino inclusive rutas de comercio marítimo.

VIII) *El transporte marítimo mexicano*

Para México, el transporte marítimo reviste una gran importancia, ya que el tonelaje que se mueve por este medio, tanto el de importación como el de exportación, viene a representar un renglón vital en la economía de la nación. Como demostración mencionaremos que en 1959 el total de importaciones trans-

portadas fue de 4.090,437 toneladas y el transportado por la vía marítima alcanzó la cifra de 948,589 toneladas. Las exportaciones en ese mismo año fueron 8.974,640 toneladas, habiéndose transportado en buques, la cantidad de 4.189,681 toneladas. Durante el año de 1963 el total de importaciones fue de 4.448,061 toneladas, correspondiendo a lo transportado por la vía marítima la cantidad de 1.253,200 toneladas. El movimiento en exportaciones fue de 7.274,316 toneladas.

Durante el año de 1959, los buques con bandera mexicana integrantes de la flota mercante nacional, transportaron mercancías con carácter de importación por la cantidad de 102,946 toneladas que comparativamente con los datos estadísticos enunciados anteriormente, nos viene a representar el 10.9%. En exportación se movieron por la vía marítima la cantidad de 19,582 toneladas, que con los datos anteriores igualmente nos arroja un 0.6% y sumando nosotros el tonelaje transportado en importación y exportación, obtendremos la cantidad de 122,528 toneladas que nos da un 2.4%.

En el año de 1963 en importación, se movieron por medio de nuestros buques la cantidad de 189,935 toneladas que comparadas con el total del mismo año de los datos anteriores, nos da 15.5%. En exportación el tonelaje movido fue de 971,806 que comparándolo en la misma forma nos viene a dar 6.4%. Sumando nuestros tonelajes movidos en exportación e importación, obtendremos la cantidad de 1.161,741 toneladas, pudiéndose observar que se ha obtenido un notable aumento.

La razón por la cual comparativamente se ha incrementado el tonelaje de importación con respecto al de exportación, es que se cuenta ahora con naves disponibles, prefiriendo el embarcador este medio de transporte, por la gran economía que representa para él, en comparación con los otros. En parte también, se ha desarrollado, porque su organización ha mejorado, pues para que la carga de exportación sea conducida por vía marítima se requiere contar con buques nacionales disponibles y que, por su parte, el exportador cuente con buenas relaciones comerciales.

Debemos de tener presente que cuando las materias que por su carácter específico se clasifican como de importación, no son conducidas en nuestros barcos mercantes, vienen a representar por este concepto una fuga de divisas, ya que, de acuerdo con los convenios existentes y establecidos el costo del flete tiene que ser pagado por el importador.

Por lo contrario, las mercancías de importación que son conducidas a puertos nacionales en buques de nuestra flota, no representan ni entrada ni fuga de divisas, ya que las liquidaciones que corresponden en este caso, tienen que hacerse forzosamente en moneda nacional. Pero aun cuando esto es cierto, hay que ver también que las mercancías de exportación conducidas o transportadas

en nuestros buques mercantes con bandera nacional, representan, éstas sí, un ingreso de divisas para nuestra nación.

IX) *La flota mercante actual*

Debido a un entendimiento entre la iniciativa privada y el Gobierno dentro del aspecto marítimo, en el complejo asunto del transporte marítimo, particularmente en lo que se refiere a crear, administrar y acrecentar una flota mercante, se ha llegado a un resultado estimulante, pues con el ritmo del progreso de nuestra nación, la Marina Mercante se ha acrecentado a partir del año de 1960, acentuándose más este desarrollo de 1962 a 1965. En efecto, la flota mercante de altura ha aumentado su tonelaje, sobre bases firmes, proyectando ese desarrollo hacia las necesidades del futuro y protegiendo de paso, nuestro comercio exterior que anteriormente costó mucho a la nación por la falta adecuada de transportes.

Actualmente nuestra Marina Mercante, cuenta con una flota de altura perfectamente organizada y que presta un servicio eficiente.

Para referirnos a este apartado haremos mención a la interesante ponencia del C.P.T., Francisco López Barredo, intitulada *Medios de Transporte en América* y pronunciada recientemente en el Seminario para el Fomento de las Exportaciones de la A.N.I.E.R.M. Dice el profesionista mencionado: "...En los últimos años ha sido muy importante el desarrollo que... han alcanzado... las rutas fundamentales para nuestro país... La flota mexicana que cubre tráfico internacional cuenta con 30 unidades en operación que en conjunto desplazan 148,632 toneladas y en los últimos cinco años, han recorrido aproximadamente 6.945,220 Kms. habiendo transportado 2.469,307 toneladas.

Asimismo, se dispone de una flota petrolera formada por 18 buques-tanques cuyo tonelaje es de 223,715 toneladas.

Con los elementos de transporte que integran la Marina Mercante nacional, se están percibiendo fletes por valor de más de 200 millones de pesos anuales que anteriormente se pagaban a barcos extranjeros y que representaban una considerable fuga de divisas.

X) *Las rutas mercantes mexicanas*

El impulso del progreso nos pone de manifiesto que las actuales rutas comerciales no son como en los tiempos pretéritos de la vela, en que se encontraban grandemente sujetas a las fuerzas físicas de la naturaleza, como los vientos y

las corrientes marinas. El progreso actual nos coloca ya en la época de la propulsión por energía nuclear, y nos presenta el prototipo de los mares en la era atómica, el barco nuclear *Savanah*.

En la moderna navegación, las largas rutas marítimas, son arcos de círculo máximo que con rumbos variables progresivamente, son la distancia más corta entre dos puntos. Esto representa un gran ahorro de millas, en comparación con las antiguas navegaciones que se hacían sobre rutas trazadas sobre un rumbo fijo.

Los factores principales que determinan las grandes rutas marítimas son: los *Geográficos* y los *Económicos*, éstos nunca pueden estar separados, pues siempre encontraremos un nexo de interdependencia entre ellos.

La flota mexicana opera en el comercio exterior de nuestro país en las rutas siguientes:

De los puertos mexicanos del Golfo de México a:

1. Los puertos europeos del Atlántico del Norte.
2. Los puertos norteamericanos del Golfo de México.
3. Los puertos del Atlántico del norte de Estados Unidos de América.

De los puertos mexicanos del litoral del Pacífico a:

4. Los puertos centroamericanos hasta Balboa, Panamá.
5. Los puertos sudamericanos de Buenaventura, Colombia, Guayaquil, Ecuador, Callao, Perú y Valparaíso, Chile.
6. De los puertos mexicanos del litoral del Pacífico a los puertos del Golfo de México a través del Canal de Panamá.

El *Puebla*, de 17,330 toneladas de desplazamiento, está en el servicio a Europa y es la primera vez en la historia de la marina mercante mexicana que un barco de bandera nacional cubre un servicio regular de ruta con itinerarios fijos entre los puertos mexicanos del Golfo de México y los europeos de la costa atlántica.

Por considerarlo ilustrativo, entresaquemos del estudio antes mencionado, algunas informaciones sobre las condiciones de transporte a distintos Estados Americanos.

1. Estados Unidos de Norteamérica: se encuentra establecido un servicio regular semanal, con itinerarios fijos entre los puertos mexicanos del Golfo de México y los norteamericanos del mismo Golfo de la Costa Atlántica. Este servicio que durante más de 150 años había venido siendo cubierto por embarcaciones de bandera extranjera y que representaba una fuga considerable de

divisas para México, por concepto de pago de fletes, a partir del mes de agosto de 1960, con grandes esfuerzos, fue adquirido por una empresa ciento por ciento mexicana y desde esa fecha los barcos de la Línea Mexicana *Campeche, Jalapa, Monterrey, Toluca, Mérida, Guadalajara*, han venido operando ininterrumpidamente, tanto en la ruta del Atlántico, como en la del Golfo de México.

Este servicio, por su frecuencia y características, es indispensable para facilitar en general las exportaciones mexicanas y principalmente las de nuestros productos básicos, como son el henequén, café y metales, que constituyen un renglón fundamental de la economía mexicana.

2. Canadá: la situación geográfica de este mercado, nos obliga a atravesar el territorio norteamericano... para llegar a él por la vía terrestre.

Lo anterior, aunado al menor costo que en general representa el empleo de la vía marítima, ha originado que la mayor parte de nuestro comercio con Canadá se realice a través del transporte por mar.

En 1964, las importaciones que efectuamos de Canadá ascendieron a \$ 761.554,000.00 M.N., y estuvieron integradas principalmente por papel para periódico, celulosa, desperdicios de titanio, asbestos, etc..., nuestras exportaciones al Canadá durante el mismo lapso alcanzaron únicamente la cifra de \$ 114.963,000.00 M.N. descompensación que se refleja en la operación de los transportes.

3. Los países de la ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio). La configuración natural de los países sudamericanos, y las grandes distancias a recorrer, han provocado que el medio lógico para unirlos lo constituya la vía marítima, a través de la cual se transporta más del 90% del comercio zonal.

Si tomamos en cuenta lo anterior, coincidiremos en que para acelerar el proceso de integración económica que persigue la ALALC, es indispensable contar con un sistema de transporte marítimo eficiente y adecuado.

El transporte por mar de México a los países sudamericanos del Atlántico se ha venido desarrollando en forma muy alentadora a partir de 1962, en que una misión mexicana visitó Brasil y pudo convencer a las autoridades brasileñas para el establecimiento de un servicio mensual del puerto de Tampico al de Río de Janeiro y de Santos.

Por lo que se refiere al transporte marítimo en el litoral del Océano Pacífico, es satisfactorio citar que en el curso de 1964, los barcos mexicanos realizaron 19 viajes a Buenaventura, Colombia; Guayaquil, Ecuador; y Callao, Perú, y que durante el primer semestre del presente año, se han efectuado un prome-

dio de dos salidas mensuales en esta ruta, habiendo logrado prolongar algunos de los viajes hasta puertos chilenos.

Las compras de papel para periódico que nuestro país ha realizado en Chile, han permitido la ampliación de esta línea que actualmente cubre, desde Ensenada hasta Valparaíso, un litoral de 8,600 Kms.

“...A iniciativa de los navieros mexicanos y con base en el espíritu del Tratado de Montevideo, se aprobó un principio para eliminar a favor de los barcos de los países de la ALALC las barreras que existen en algunos de ellos y que obstaculizan el tráfico; otorgándoles por otra parte, el beneficio de un tratamiento igual al que disfrutaban sus naves nacionales, con el propósito de que el tráfico de la zona llegue prácticamente a convertirse en un tráfico de cabotaje.

4. IECA (Integración Económica Centro Americano): la proximidad con nuestro país y la similitud de idiosincracia de los pueblos centroamericanos, colocan a nuestros exportadores en una posición de competencia muy favorable en estos mercados, que por las razones señaladas pudieran ser considerados como los naturales de México.

Están operando actualmente entre nuestros puertos y los centroamericanos de este litoral, con un servicio mensual, la Grace Line, la Nipon Yussen Kaisha Line, la Japan Line y con un servicio semanal con salidas desde los puertos de Manzanillo y Acapulco, la Línea Mexicana del Pacífico, que hace escala en casi todos los puertos centroamericanos hasta Balboa y Colón Panamá.

Actualmente los servicios de la Línea Mexicana del Pacífico han propiciado el desarrollo del intercambio comercial con dichos países a tal grado que durante la primera mitad del presente año la carga transportada por sus barcos, se duplicó en comparación con la transportada durante el mismo período en el año anterior.

XI) *Protección a la marina mercante*

En México, durante los últimos 35 años, hemos visto que se han promulgado varias leyes que apoyan y favorecen a determinados aspectos de la Marina Mercante. En el año de 1930 fue promulgada la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, mediante la cual se concedía una subvención de \$ 1.00 anual por tonelada bruta de arqueo a las naves que se encontraran dedicadas al servicio de navegación de altura y cabotaje de carga. Se le daba preferencia a las naves que efectuaran servicio entre puertos del Golfo de México y el Caribe, a las que habían sido construidas en el país, y a las de construcción más reciente. Además de estas franquicias, gozaban de otros privilegios, tales como ser despachadas en turnos de noche y días festivos, preferencia en los muelles para

ataque, etc. Esta ley se reformó por otra similar en el año de 1938, y ésta a su vez, por un decreto del año de 1944. En los últimos años hemos visto que estas disposiciones han sido sustituidas por las estipulaciones en materia fiscal y crediticia de la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias que en su extensión se aplicó a la Marina Mercante y a la construcción naval, solamente para apoyos fiscales y financieros.

Fuera de lo antes dicho, México no tiene régimen de preferencia para sus buques con respecto a los extranjeros, no obstante que durante el año de 1963 su exportación llegó a la cantidad de 7.274,316 toneladas entre azufre, minerales, sal y productos industriales manufacturados y semimanufacturados, café, trigo, azúcar, maíz, otros cereales, algodón, etc.

Por concepto de importación se obtuvo la cifra de 1.253,200 toneladas, todo movido por vía marítima.

Los ingresos aduanales recaudados por impuestos de importación en los diferentes puertos durante el año de 1963, ascendió a la cantidad de \$ 630.669,436.01 y en el año de 1964 esta misma cantidad ascendió a \$ 720.628,805.17.

Por concepto de exportación, los ingresos aduanales recaudados ascendieron por medio de las aduanas marítimas a la cantidad de \$ 342.781,330.01 en el año de 1963 y en el año de 1964 estos impuestos aduanales recaudados por las aduanas marítimas ascendieron a \$ 410.426,244.39. Si estas cantidades las sumamos a las recaudadas por concepto de importaciones, entonces tendremos que el total por los años de 1963 y 1964 nos arroja \$ 2,084.305,815.58 que ingresaron a las arcas nacionales.

Las importaciones en su mayoría correspondieron a productos industriales terminados, sustancias y sales químicas y algunos materiales indispensables de carácter primario para complementar nuestras industrias.

Conclusiones

Por lo antes expuesto, se proponen las siguientes recomendaciones, con la finalidad de fortalecer y desarrollar el transporte marítimo en México:

I. *El establecimiento de una autoridad portuaria.*—En la forma que se estime más adecuada, la cual operando en los puertos nacionales, venga a mejorar las instalaciones y los equipos portuarios, eliminando toda clase de trabas y la desorganización que por desgracia hasta la fecha prevalece en algunos puertos. Esto también es consecuencia de la diversificación de tarifas existentes, como anteriormente se indicó, todo lo cual viene a gravar enormemente el flete marí-

timo, y a entorpecer la fluidez en el trabajo de las diversas operaciones portuarias, tales como carga, descarga, trasbordo, etc. Con el establecimiento de la autoridad marítima portuaria, no sólo se logrará acelerar el ritmo de trabajo en los puertos, tener igualmente una tarifa única, modernizar su equipo, etc., sino que en esta forma el Gobierno podría recuperar parte de las grandes inversiones que por este concepto ha erogado, ya que hasta ahora lo que ha ocurrido es que se ha alfombrado la casa para uso de los visitantes, sin buscar la fuente de ingresos económica que deben representar los puertos nacionales.

II. *Ayuda del Estado.*—Se hace necesario que el Gobierno Federal dedique no sólo sumas determinadas a la Marina Mercante y a elevar su nivel, sino que se dé a ella la atención que merece históricamente, como fuente de ingresos económicos. Es doloroso reconocer que los caminos del mar no se han contemplado como fuerza económica para nuestra patria, ni como proyección de México hacia el comercio exterior, pues hasta hace poco es que se ha puesto atención en este renglón.

Debe tenerse presente subvenciones y primas necesarias para la navegación libre y para las líneas de navegación; igualmente deben de existir las destinadas a la construcción para favorecer a los astilleros nacionales, eliminando, o al menos tratando de atenuar, la competencia extranjera de momento. Primas para el desguace, mediante las cuales el armador que dé de baja barcos de "edad" o viejos, sea favorecido con una prima que le permita más adelante la construcción de nuevas unidades.

III. Que se instituya el *Instituto de Crédito Marítimo* o el *Banco de Fomento Marítimo y Crédito para la Construcción Naval*.

A través de cualquiera de estas instituciones el Gobierno puede fomentar el desarrollo y desenvolvimiento de la Marina Mercante, que es de imperiosa necesidad, ya que de esta manera podrá garantizar las inversiones de la iniciativa privada y la libertad de aportaciones efectivas, estableciendo así un verdadero plan económico con una economía debidamente dirigida, evitando fugas de divisas por la falta de transportes marítimos.

A través del Banco de Crédito Marítimo y Fomento para la Construcción, o bien del Instituto de Crédito Marítimo, se podrá lograr el auge de nuestra marina comercial y la solución del problema marítimo de México. Estas instituciones, cualquiera de ellas, vendrá a ser la arteria vital que inyecte el impulso creador que necesita la nación para incrementar y fortalecer su flota mercante, poner en funcionamiento nuevos y capaces astilleros y con ello ser reconocidos en el orden económico internacional, con una capacidad de trabajo y una especialización en las actividades marítimas. Si por alguna circunstancia esto no puede llevarse a cabo, continuaremos siendo tributarios de las flotas extranjeras,

con el daño inevitable también para otras ramas de la producción nacional, que resentirán la falta de este medio de expansión.

Señoras y señores: esta modesta y algo desordenada exposición, cuyo valor reside en los hechos y cifras que contiene, aspira solamente a estimular la madura reflexión acerca del problema marítimo de México; problema que debe ser resuelto, según creemos, sobre la base de un respaldo y garantía para las aportaciones de la iniciativa privada, que coopera actualmente al sistema de transporte marítimo en nuestra patria, y con vistas a obtener de esa industria las ventajas económicas y de desarrollo general que, al igual que ha brindado a otros países, ofrece también a México.

Estamos identificados con el Secretario de Marina, almirante C. G. Antonio Vázquez del Mercado, cuando nos dijo el 10. de junio del presente año:

“...Sabiendo de los propósitos del señor Presidente de la República, de luchar en favor del progreso marítimo, los marinos... advierten amplios horizontes y presienten mejores días, y así como los medios de comunicación y transporte terrestres y aéreos, han recibido la ayuda e impulso de nuestra Administración Pública; en igualdad de trato la Marina de México espera confiada, las normas legales que le brinden apoyo y auxilio...”

México, D. F., a 5 de octubre de 1965

OBSEQUIO

VICE-ALMIRANTE
A. CAÑIZARES



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

MARTES 5 DE OCTUBRE

16 horas. LAS COSTAS Y LOS MARES MEXICANOS

SESION PLENARIA

Presidente. Profesor Ildefonso Villarelo, de Coahuila.

Secretario. Abel Suárez de León, de Coahuila.

Los Puertos y la Marina Mercante en la Economía Nacional, trabajo presentado por el capitán geógrafo Roberto Huesca Mejía, de la Secretaría de Marina, fue leído por el capitán José Berzunza, de la misma dependencia.

El capitán Berzunza manifestó al Congreso que dicha ponencia debe de considerarse como la opinión oficial de la Secretaría de Marina.

La asamblea aprobó las recomendaciones contenidas en la ponencia sobre Los Puertos y la Marina Mercante en la Economía Nacional.

El profesor Ildefonso Villarelo dio a conocer a los miembros del Congreso que, como una información complementaria a los trabajos presentados en la sesión, se había distribuido la obra del ingeniero José Domingo Lavín, intitulada *Geografía Mexicana de Tres Dimensiones*, que trata sobre la necesidad de que México incorpore a su territorio nacional el fondo y el subsuelo de los mares adyacentes hasta un límite que debe fijarse sobre la base de un conoide proyectado hacia el interior de la Tierra.

*Memoria del Cuarto Congreso
Nacional de Geografía*

4-9 de octubre de 1965

México, D.F.

1966