

COMUNICACIONES MARITIMAS



POLITICA DE COMUNICACIONES MARITIMAS ⁽¹⁾

Por Francisco AVILA DE LA VEGA.

Política de Comunicaciones Marítimas. Lo que se ha hecho y está por hacerse. Vías preferentes. Financiamiento.

LA benemérita Sociedad de Geografía y Estadística, en su constante afán de estudio y divulgación científica, tuvo la plausible idea de organizar este Primer Congreso Mexicano de Ciencias Sociales, con el objeto de estudiar los problemas de este orden que afectan a nuestro país, dentro de un espíritu especulativo, pero a la vez práctico, dejando al criterio de los miembros del Congreso la índole de los trabajos que han de presentarse, con la única limitación de que los temas escogidos correspondan a las materias de las diferentes Secciones del mismo Congreso. A tan benévola prerrogativa me acojo para presentar este pequeño estudio sobre Política de Comunicaciones Marítimas, como Delegado de la Secretaría de Marina, que me honró con tal designación, permitiéndome advertir que este trabajo representa solamente un esfuerzo realizado en corto espacio de tiempo, pero que puede servir, sin embargo, de base para abordar el tema con la mayor preparación, que merece su importancia.

Las comunicaciones marítimas constituyen indudablemente una de las actividades que mayor influencia han tenido en el desarrollo integral de los pueblos, ya que debido al aislamiento de los Continentes, han sido el medio por el cual se han puesto en contacto civilizaciones distintas facilitando las relaciones políticas y mercantiles entre todos los países litorales, lo mismo que entre regiones de un mismo continente, situación que prevalecerá hasta

que se logren medios de comunicación más económicos para el transporte de mercancías gruesas, y de allí que la política que adopte una nación en materia de comunicaciones marítimas deba de considerar el conjunto de circunstancias que norman su propia economía y su misma existencia como unidades internacionales.

Los litorales mexicanos tienen un desarrollo aproximado de 10,000 kilómetros y están constituidos por playas bajas que circundan el Golfo de México y el Mar Caribe, cuya monotonía se interrumpe a trechos solamente con las desembocaduras de algunos ríos de cierta importancia, formando barras de difícil acceso, pero sin que exista un puerto natural para el debido resguardo de las embarcaciones que, en cambio, tropiezan con numerosos obstáculos. Por el Océano Pacífico, la costa es acantilada y tiene algunas ensenadas utilizables como fondeaderos y los magníficos puertos naturales de Acapulco, Topolobampo y Bahía Magdalena, así como los de Zihuatanejo y Guaymas, cuyo acondicionamiento para la navegación no se estima muy oneroso. Esta considerable extensión de litoral está aún escasamente habitada; la mayoría de la población de la República está concentrada en la altiplanicie y es preciso trasponer la sierra Madre Oriental o la Occidental para alcanzar la costa, ya se trate del Golfo de México o del Océano Pacífico.

Este panorama bosquejado a grandes rasgos, da una idea de las dificultades que se presentan en México para el incremento de las comunicaciones marítimas, susceptibles de desarrollarse a pesar de esos inconvenientes, por medio de una política ade-

(1) Ponencia presentada en el 1er. Congreso de Ciencias Sociales, convocado por la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística

cuada, y sobre todo dedicándole los recursos pecuniarios indispensables para el mejoramiento de nuestros puertos y de sus servicios conexos.

Lo que se ha hecho

En la época precortesiana la navegación marítima era casi desconocida para los habitantes de nuestro territorio y, después, por un largo período se limitó a la indispensable para la satisfacción de las escasas necesidades de los conquistadores, aunque paulatinamente se iba estableciendo con ella una corriente de intercambio de productos con la Metrópoli; pero ninguna orientación política específica, puede concebirse con esa situación de emergencia, no obstante que la exploración de las costas nacionales constituía en sí un adelanto para la navegación.

Es necesario recordar que una vez consolidada la Conquista, el Supremo Consejo de Indias, por medios de la Casa de Contratación de Sevilla organizó el sistema mercantil que todos conocemos para el comercio entre España con sus colonias de América, abriéndose al comercio los puertos de Veracruz, Acapulco y otros, pero con tantas restricciones, que unidas a los inconvenientes de esa época, como la piratería, la lentitud de la navegación a la vela y a las malas condiciones de nuestros puertos, (intencionalmente abandonados por razones militares), hacían muy difícil nuestro desarrollo marítimo.

La política en materia de comunicaciones marítimas, se caracterizó en esta etapa de nuestra vida, por un marcado proteccionismo a los intereses españoles, sin preocuparse el Gobierno Colonial por el futuro de estos pueblos que con el tiempo habrían de formar nuevas nacionalidades de importante significación económica y social.

Así vemos que al consumarse la independencia nacional, México no contaba ni siquiera con un mal puerto y con un solo faro en nuestros extensos, peligrosos y desolados litorales, pues es de justicia hacer constar, que en 1804 se inauguró el faro de Ulúa, que servía de recalada al puerto de Veracruz.

Poco puede decirse de los primeros años de México independiente; la crisis natural que provocó nuestra lucha libertaria, unida a la suspensión de

nuestro comercio con España, hizo muy difícil el establecimiento de nuestro tráfico marítimo, pues hay que recordar que durante la dominación española nos encontrábamos aislados de las demás naciones. A este fin contribuyó el Arancel de 15 de diciembre de 1821 decretado por la Junta Provisional Gubernativa, en el cual se declaró que cualquier buque, de cualquier bandera, sería admitido en los puertos mexicanos habilitados, señalándose como tales, Veracruz, Acapulco, Sisal, Campeche, Progreso, San Blas, Tlacotalpan, Matagorda, Soto la Marina, Pueblo Viejo y Tampico. También se suprimieron algunos impuestos y gabelas que cobraba el Gobierno Colonial y comenzaron a inaugurarse servicios de navegación internacional y de cabotaje.

De la somera exposición anterior se deduce el establecimiento de una política elemental en materia de comunicaciones marítimas, que consistía en considerar el interés mexicano, sobre la base del comercio libre con todas las naciones, interés si se quiere mal interpretado en muchas ocasiones, pero que, de todas maneras, era ya un principio de gobierno.

Dentro de esa situación se advierte con posterioridad una desorientación administrativa en esta materia que si bien es disculpable, por las condiciones del país, no por ello dejó de ser un obstáculo poderoso para el desarrollo de nuestros servicios marítimos. En efecto, las guerras internacionales y nuestras luchas intestinas, por una parte, obligaban a nuestros gobiernos a dictar disposiciones de emergencia, ora abriendo y cerrando alternativamente nuestros puertos o ya abriendo nuevos en lugares técnicamente inapropiados, o bien complicando la legislación relativa a la navegación con objeto de impedir el contrabando, medidas todas ellas que sólo sirvieron para conjurar la situación de momento; pero de todo lo actuado hasta 1853, no puede deducirse ninguna política marítima, ni siquiera el desarrollo de un programa, ni tampoco la aplicación de un criterio definido, aunque en todas las épocas se nota un marcado deseo de prosperidad, manifestado con destellos más o menos desorientados.

(Continuará.)



COMUNICACIONES MARITIMAS



(Continuación)

POLITICA DE COMUNI- CACIONES MARITIMAS

Por Fco. Avila de la Vega.

(Continuación)

EN el año de 1854, comenzó a perfilarse la adopción de una política proteccionista para los buques de bandera nacional, ya que el 30 de enero de dicho año, siendo Ministro de Fomento don Manuel Velázquez de León y Presidente de la República el General Santa Anna, se promulgó el "Acta de Navegación" para el comercio de la República, que declaró a los buques mexicanos exclusivamente habilitados para importar a la República todos los productos del Globo, excepto los prohibidos por la ley, sin pagar otros derechos que los establecidos y para efectuar el cabotaje.

Las disposiciones del acta, no se llevaron a la práctica por los numerosos casos de excepción que contenía y aún se permitió en diversas ocasiones que buques extranjeros hicieran el servicio de cabotaje.

Esta política de ayuda a la bandera nacional, no produjo ningunos resultados benéficos, y dos años después fué derogada el Acta de Navegación, por Decreto de 9 de enero de 1856, y como sería injusto criticar esta ley con el criterio de estos días, estimo conveniente transcribir las palabras del Ministro de Fomento señor Manuel Siliceo, a este respecto en su Memoria presentada al Congreso de la Unión en el año de 1857: "ocasionando algunos embargos al comercio lejos de proteger la marina mercante la hacía en muchos casos de menos condición que la de las naciones extranjeras, pues que los buques de éstos, por no ser posible sujetarlos a las condiciones del Acta, disfrutaban mayores ventajas, como consecuencia de los Tratados". Hay que considerar que, como la Marina Mercante Nacional era casi nula, los Tratados Internacionales sobre la base de

reciprocidad de tratamiento, no la beneficiaron, ni fueron tampoco un aliciente para crearla.

Desechado este sistema, se adoptó un medio más directo de protección a la marina, por virtud del Decreto de 9 de enero de 1856. Consistía éste en el otorgamiento de una prima a las embarcaciones mayores de 80 toneladas que hicieron tráfico con el extranjero, siendo esta prima de \$ 4.00 y \$ 8.00 por tonelada y por viaje según se tratara de navegación a puertos del Continente Americano o a los demás Continentes, respectivamente.

Este nuevo esfuerzo resultó estéril a la postre, pues nuestras comunicaciones marítimas no aumentaron sensiblemente. Por otra parte, la situación política interior, contribuía a mantener estancada nuestra escasa flota mercante, pues los frecuentes cambios de administración imposibilitaban el desarrollo de cualquier programa y en un largo lapso de tiempo no vemos ninguna disposición encaminada a incrementar nuestras comunicaciones marítimas, regidas por disposiciones ya anticuadas en aquella época.

Hasta el año de 1882, resurge el interés por nuestra marina, protegiéndola en una forma más concreta y efectiva sin estar prevista en ninguna ley; pero celebrando contratos para el establecimiento de servicios de navegación con bandera mexicana, en los cuales se concedían a los buques ciertas franquicias, además de otorgarles una subvención en efectivo, cuya cuantía fluctuaba de acuerdo con la importancia de los respectivos servicios. Entre estos contratos merecen mencionarse los siguientes:

El de 8 de marzo de 1882, celebrado con el C. Angel Ortiz Monasterio y sus hermanos, para el establecimiento de un servicio de navegación, con vapores de bandera mexicana, de 4,000 toneladas, entre Progreso y Veracruz y puertos europeos y de los Estados Unidos de América, tocando La Habana. El servicio consistía en un viaje mensual con puertos europeos del Atlántico, y otro viaje mensual con puertos en el Mediterráneo, por cada uno de los cuales percibió una subvención de \$ 20,000.00. Los buques de esta empresa estaban exentos de toda clase de derechos en los puertos nacionales y la empresa podía importar a la República sin pagar impuesto todos los artículos necesarios para sus atenciones y ocupar gratuitamente terrenos nacionales para talleres de construcción y reparación.

En cambio de las franquicias expresadas, la empresa no tenía obligaciones onerosas, como no fuera la de sostener por su cuenta una escuela náutica, pero sí se le exigió garantizar un buen servicio con buques nuevos clasificados como de primera clase, con 15 millas de velocidad por hora y acomodación para 200 pasajeros y 1,000 colonos.

Esta empresa puso en servicio tres vapores ("México", "Oaxaca" y "Tamaulipas") que en sus viajes transportaron a la República buen número de inmigrantes europeos al bajo precio convenido (\$ 25.00 por persona, con un mínimo determinado).

El 5 de abril del mismo año de 1882 se celebró otro contrato con la "Compañía Mexicana de Navegación", para el establecimiento de un servicio de vapores mexicanos entre puertos nacionales y norteamericanos del Golfo de México, que percibían una subvención de \$ 1,800.00 por viaje redondo, además de estar exentos de todos los derechos de puerto. Esta empresa puso desde luego a navegar entre Veracruz y Nueva Orleans el vapor "Esteban de Antuñano".

Las empresas establecidas en virtud de los contratos anteriormente citados, mantuvieron el servicio por un período aproximado de dos años, al cabo de los cuales se declararon en quiebra y sus buques fueron rematados en el extranjero, atribuyéndose ese fracaso a la poca exactitud en el pago de la subvención y de los fletes y pasajes oficiales, a la competencia de que era objeto por parte de empresas extranjeras y aun a la poca experiencia de sus directores en esta clase de asuntos.

El fracaso de estas empresas navieras mexicanas no solamente evitó el establecimiento de otras que ya estaban en proyecto y que ya tenían celebrado contrato con el Gobierno, como la denominada "Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico",

cuyos vapores deberían tocar Yokohama, Hong Kong y Manila y la Compañía de Vapores de Colonización y Correos Sud-Atlántica que hacía servicio mensual entre Veracruz y Buenos Aires, con escalas en puertos intermedios, sino que influyó poderosamente en el ánimo del Gobierno para desviar el otorgamiento de subvenciones hacia la bandera extranjera para fomentar el tráfico de altura; aunque excepcionalmente se otorgaron algunas a empresas mexicanas que también continuaron efectuando el cabotaje, al amparo de la franquicia legal que le reserva la ley desde la proclamación de nuestra Independencia.

Tenemos que reconocer que la política que inspiró la celebración de los contratos expresados, se apartaba mucho de los procedimientos empíricos anteriores y que indudablemente hubiera producido muy buenos resultados tan sólo con haber pagado puntualmente los subsidios estipulados, siquiera mientras las empresas consolidaban su situación mercantil, ya que fueron constituidas a base de crédito; pero en donde no se encuentra una explicación satisfactoria, es en el hecho de haber desviado hacia el pabellón extranjero el otorgamiento de subvenciones, cuando todos los países del mundo las conceden exclusivamente a su propia bandera.

En el año de 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a la que pasaron todos los asuntos de navegación que anteriormente tramitaba la de Fomento; pero este paso en nada modificó la política del Gobierno en el ramo de que se trata; sin embargo de lo cual obtuvo cierta prosperidad en relación con el incremento que tomaron las industrias nacionales con el aumento de las vías férreas, ya iniciado con anterioridad, y entre las postrimerías de la Secretaría de Fomento como administradora del ramo de marina y el año de 1910, fueron celebrados numerosas contratos de navegación con empresas mexicanas y extranjeras, a quienes se otorgaron subvenciones de cierta cuantía, pudiéndose citar entre las primeras la Compañía Mexicana de Navegación en el Golfo de México y la Naviera del Pacífico, que alcanzaron un desarrollo muy importante.

En el año de 1910 se encontraban vigentes ocho contratos de navegación con empresas mexicanas, estipulándose subvenciones en cinco de ellos y trece contratos con empresas extranjeras de las cuales tres tenían subvenciones oficiales y las restantes tenían concedidas ciertas exenciones y reducciones de derechos de puerto. En el año últimamente citado comenzó a tener importancia la explotación del pe-

tróleo nacional, circunstancia que originó un aumento en nuestro tráfico marítimo.

Como un complemento de la breve reseña que antecede, se hace necesario añadir algo con respecto a la administración del ramo de marina que, como queda expuesto, dependió del Ministerio de Fomento hasta 1891 que se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; pero la ingerencia de las dos dependencias citadas era únicamente desde el punto de vista de las comunicaciones porque la parte técnica de los buques, su abanderamiento, matrícula y arqueo, así como la policía marítima de puerto, la zona federal y el personal que componía las tripulaciones de los buques, estuvieron a cargo de la Secretaría de Guerra y Marina, quien ejercía su autoridad en esta materia por conducto de las Capitanías de Puerto y las Subinspecciones Navales y de Máquinas y después desde 1895 por estas Oficinas y las Pilotías Mayores, por conducto de los Administradores de las Aduanas.

Las embarcaciones mercantes nacionales eran mandadas por el personal nacionalizado, pues no había mexicano por nacimiento legalmente capacitado, como no fuera el subalterno y alguno que otro Patrón de Costa autorizado por las Capitanías de Puerto. Fue en el año de 1867 cuando en el Colegio Militar de Chapultepec se comenzó a impartir la enseñanza de la ciencia náutica para crear oficialidad para nuestra marina de guerra y mercante, lo mismo que en el Instituto Campechano, exclusivamente para la marina mercante, carreras que posteriormente se cursaban en las escuelas náuticas mercantes de Campeche y Mazatlán, creadas en 1879 y suspendidas en varias ocasiones y restablecidas después, de manera que en el año de 1910, solamente existían los cursos de Piloto Mercante en la Escuela Náutica Militar de Veracruz.

En la situación que queda expuesta se encontraba nuestra marina mercante al estallar la Revolución de 1910 y el interinato que sucedió a la caída del Gobierno anterior, así como el Gobierno Constitucional del C. Francisco I. Madero en nada variaron la política que se seguía, quizá por dedicarse a la resolución de problemas de más alta trascendencia, hecho que se confirma si tomamos en consideración que en el año fiscal de 1910-11 se gastaron \$ 540,163.20 en subvencionar empresas navieras, cantidad que se elevó a \$ 610,694.64 en el ejercicio fiscal siguiente. Tampoco se dictó durante este período ninguna disposición legal de importancia ni se tomaron medidas que indicaran la existencia de un programa determinado.

Viene después la Revolución de 1910 y los movimientos que le sucedieron y los trastornos propios de la lucha por una parte y la guerra mundial iniciada en 1914, por la otra, influyeron notablemente en la situación de la marina mercante y el tráfico marítimo.

Desde luego se observó que las líneas extranjeras abandonaron nuestros puertos para dedicarse a cubrir las necesidades de los países de su nacionalidad y la mayor parte de los buques mexicanos fueron vendidos al extranjero por el alto precio que alcanzó el material flotante.

Si bien es cierto que el abandono de la política de ayuda directa a la Marina Mercante Nacional iniciado en 1882, con la celebración de los contratos antes referidos, significó una regresión en esta materia, también lo es, que en otro aspecto del problema si se hizo una laudable labor. Quiero decir que nuestro Gobierno se preocupó por el estado de nuestros puertos, y por la iluminación de nuestros litorales, que son un elemento de capital importancia para el desarrollo de las comunicaciones marítimas.

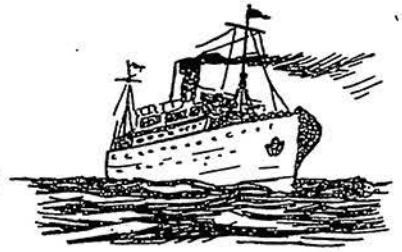
Así vemos que en 1882 se iniciaron las obras del puerto de Veracruz, terminadas hasta 1902; en 1888 las de Tampico complementadas con el dragado de su canal navegable en 1892 y el muelle fiscal y sus almacenes al año siguiente siendo reconstruido totalmente el primero en 1899; las de Puerto México, Salina Cruz, Manzanillo, Mazatlán y Santa Rosalía, en 1896, 1898, 1900, 1899 y 1892 respectivamente y las de Frontera en 1911.

En el ramo de faros también se nota una marcada actividad en este período, estableciéndose las señales de Sisal en 1850 y el de Campeche en 1859; Xicalango, Frontera, Mazatlán, Tampico y otros, hasta 1891 en que los trabajos se intensificaron más preparándose un proyecto general de iluminación que llevó a cabo su autor, el señor ingeniero Francisco Nicolau, a partir del año de 1898 en que fue nombrado Director General del Ramo, pudiéndose asegurar que hoy día nuestro servicio de alumbrado marítimo es uno de los mejores del Continente.

La magnitud de este esfuerzo no debe medirse solamente por las grandes cantidades erogadas en tan útiles obras, sino que también hay que considerar la dificultad de las comunicaciones, la insalubridad de nuestras costas y la falta de elementos de vida que constitúan serios obstáculos para su realización, y que sólo pudieron franquear la tenacidad y el patriotismo de los hombres que tenían encomendada esa labor.

(Continuará.)

COMUNICACIONES MARITIMAS



POLITICA DE COMUNI- CACIONES MARITIMAS

Por *Francisco AVILA DE LA VEGA.*

(Conclusión)

Es natural considerar que durante el período de nuestras luchas intestinas a partir de 1913, no se haya continuado esta política de construcción de puertos; a ello se oponían tanto la situación mundial como las condiciones interiores del país; sin embargo, el ramo no se descuidó del todo, pues sin contar las pequeñas obras de conservación que se efectuaron, merecen mencionarse por su significación política, el restablecimiento de las Capitanías de Puerto en 1916, la determinación de que fueran mexicanos por nacimiento los Capitanes, Pilotos y Primeros Maquinistas de los buques nacionales y la expedición de leyes y reglamentos de que antes carecía nuestra marina mercante, incluyendo las relativas a solucionar las emergencias que pudieran ocurrir a consecuencia de la guerra, gracias a las cuales no ocurrió en nuestro país ni un sólo caso que pudiera quebrantar la política de neutralidad adoptada por nuestro gobierno en aquel conflicto. Esta labor legislativa continuó en los años posteriores y sigue hoy día con el propósito de organizar debidamente nuestros servicios marítimos. La Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Subvenciones constituyen un positivo adelanto en la materia.

Todos los gobiernos que siguieron al Constitucionalista, también hicieron, dentro de lo que permitieron los raquícos presupuestos del ramo, una labor encaminada a desarrollar nuestro comercio marítimo; merecen citarse entre otros actos, la creación de las Escuelas Náuticas de Veracruz y Mazatlán; el establecimiento de una Línea de Navegación anexa a los Puertos Libres Mexicanos; el otorgamiento de subvención a la "Compañía Naviera de los Estados de México" y a "Vapores Correos

Mexicanos" el establecimiento del astillero de Acapulco, y la creación del Impuesto del Centenario en 1921, que tuvo por objeto la adquisición de buques para nuestra marina mercante; el sostenimiento de una empresa oficial en el Pacífico que lleva el nombre de "Transportes Marítimos" y los diversos contratos y permisos otorgados a Cooperativas de trabajadores marítimos.

De todos estos actos se deduce, a pesar de los errores cometidos, una marcada tendencia del Estado a intervenir más directamente en el desarrollo de nuestras comunicaciones marítimas, considerándolas como un servicio social estrechamente vinculado con las actividades privadas, ya que pone en manos de las empresas particulares elementos propiedad nacional que en otra forma no podrían adquirir para satisfacer las necesidades de nuestro tráfico. Esta tendencia es más notable si tenemos en consideración que la Secretaría de Marina acaba de celebrar un contrato con la "Compañía Mexicana de Navegación" para la administración de los buques mercantes requisados últimamente; que se han adquirido otras embarcaciones para Petróleos Mexicanos y sobre todo, que se iniciaron importantes obras de puerto y de dragado en muchos de nuestros puertos, a partir de 1934, y se atiende eficazmente el servicio de faros.

No entra en la índole de este pequeño trabajo pormenorizar cada una de las obras a que me refiero; pero si es necesario hacer constar que después de las actividades iniciadas en 1882, son las que se comenzaron en 1934 las de mayor importancia que registra nuestra historia, para poder llegar a la conclusión de que toda la experiencia adquirida en esta

materia, incluyendo los esfuerzos desorientados y aun los errores cometidos, han servido para delinear mejor nuestra política de comunicaciones marítimas.

LO QUE ESTA POR HACERSE

Como producto de la observación de nuestra evolución marítima, hemos llegado a la conclusión de que los delineamientos generales de nuestra política en esta materia, deben tender a una intervención más directa del Estado, como auxiliar de las actividades privadas relacionadas con el tráfico marítimo y nuestra Marina Mercante y al mejoramiento de nuestros puertos, faros y demás servicios auxiliares de la navegación, todo unido a una legislación adecuada. Veamos ahora lo que está por hacerse dentro de estos principios.

Respecto al primer punto, lo primero que se ocurre es el financiamiento de las empresas, así es que es de considerarse de capital importancia el establecimiento de una Institución Nacional de Crédito para refaccionar a los talleres de construcción naval, a los armadores y a todas las industrias marítimas, quitando al Estado esas funciones, aunque el Gobierno se vea en la necesidad de cooperar pecuniariamente para la iniciación de esa empresa. En la Secretaría de Marina existen estudios preliminares sobre este particular que pueden servir de base para la realización de este proyecto que entraña problemas de muy diverso orden que aún no se han abordado. Descargado el Gobierno de esta difícil tarea, podría encauzar sus esfuerzos a impulsar el establecimiento de Astilleros por medio de leyes proteccionistas y concesiones convenientes, otorgando primas a la construcción naval, todo esto aun desconocido en nuestro medio. Podría también otorgar subvenciones a la navegación y aun a la operación de las empresas mexicanas de navegación, como lo hacen otros países.

Si complejo es el problema de establecer una Institución Nacional de Crédito Marítimo, no lo es menos el de promover el establecimiento de Astilleros, ya que esta industria requiere forzosamente el concurso de todas las demás y de la siderúrgica, especialmente; pero de antemano se presume una acción uniforme por parte de todas las autoridades que deban intervenir en el asunto.

La cuestión relacionada con el otorgamiento de primas a la construcción naval, a la navegación y a la operación de las empresas es motivo de estudios técnicos especiales un tanto facilitados en lo que toca a la navegación por haber sido ensayado ya ese sistema en nuestra República.

Resuelto el problema básico de la financiación de las empresas y el de su ayuda directa por el Estado, sólo quedaría su protección por medio de una legislación adecuada, favoreciendo la fundación de conferencias o consorcios para la defensa de sus intereses evitando concurrencias ruinosas, pero a la vez impidiendo cualquier intento de lucro inmoderado. Cabe en este punto, la fijación de bases generales para la tarificación y la continuación del estudio de nuestra legislación de manera que siempre satisfaga las necesidades de la época, incluso en su aspecto técnico y del trabajo, sin perder de vista que la marina mercante de ningún país, por razón de su cometido, puede sustraerse a la influencia internacional.

El mejoramiento de nuestros puertos debe continuar, formándose programas adecuados a nuestras necesidades, previos estudios técnicos y económicos en cada caso, que se irían desarrollando por orden de importancia dentro de las posibilidades del Erario, procurando dotarlos con muelles, almacenes, y toda clase de facilidades para las maniobras de carga y descarga, con el fin de reducir las estadías que tan desfavorablemente influyen en el costo del transporte.

El aprovisionamiento de combustible, agua y víveres en condiciones favorables en tiempo y precio es otro capítulo interesante de nuestro tráfico marítimo, y debe atenderse simultáneamente al problema anterior.

Quedan después las estaciones de salvamento de naufragos y de embarcaciones, el mejoramiento de nuestro servicio meteorológico, el de Sanidad portuaria y contra incendio, y como corolario de todo lo anterior la urbanización de las ciudades en que los puertos están situados, que merece atención especial de las autoridades locales y federales, estableciéndose un sistema de cooperación equitativo, por medio de las Juntas de Mejoras Materiales o de cualquier otro organismo similar.

Tampoco se ha hecho nada hasta la fecha en lo que se refiere a explotación de puertos. Es el momento de iniciar los estudios respectivos para deslindar hasta donde un pago debe considerarse como la compensación de un servicio recibido y cuando la contribución de la empresa para los gastos públicos de la Nación, hay que ver también cuáles de los impuestos que gravitan sobre el comercio marítimo deben perseguir fines fiscales o económicos, para hacer así que la tributación de las empresas sea equitativa, o bien para orientar la acción gubernamental para el impulso de tales industrias.

(Sigue en la página 31)

POLITICA DE COMUNICACIONES . . .

(Viene de la página 26)

VIAS PREFERENTES

Tratándose de comunicaciones marítimas de altura, las vías preferentes están indicadas por la canalización de nuestro comercio exterior, que puede sufrir variaciones de importancia con menor o mayor frecuencia y aun presentar en ciertas ocasiones, aspectos que pudiéramos llamar ocasionales, pero el establecimiento de las rutas no ofrece los inconvenientes ni el alto costo que tiene en las comunicaciones terrestres.

Sería aventurado, en las condiciones políticas y económicas actuales, pretender la fijación de rutas estables en este comercio; pero teniendo en consideración el propósito social de nuestra política en esta materia, es oportuno estudiar la mejor forma de hacer costeable la navegación con todas las naciones inter-americanas para llevar a la práctica las resoluciones que al respecto se han tomado en diversas conferencias convocadas por la Unión Panamericana.

La organización de nuestro servicio de cabotaje requiere, en primer término, material moderno y adecuado a las condiciones de los puertos pequeños; la designación de puertos de transbordo para la concentración y distribución de la carga destinada a puntos distantes y el establecimiento de tarifas unidas y conexiones oportunas. Todos estos puntos, han sido ya estudiados y sólo se está en espera

de que se presenten circunstancias favorables para ponerlos en práctica. Las rutas existen ya establecidas y lo único que falta es mejorarlos en cuanto a la periodicidad de los viajes y a las condiciones de los buques; pero como este punto está íntimamente ligado con el financiamiento de las empresas, a que me referí en el punto anterior, seguramente que no será posible su resolución inmediata.

El desarrollo de cada uno de los puntos enunciados, constituye en sí un problema separado de difícil solución, si se considera la falta de cultura marítima de nuestro pueblo, la apatía del capital privado para las inversiones de esta clase y la poca atención pecuniaria que el Gobierno puede prestar a este ramo, por tener que atender a un sinnúmero de necesidades nacionales no menos urgentes e imprescindibles, pero a pesar de que es muy largo el camino que hay que recorrer para lograr el fin deseado, debemos todos, unir nuestro esfuerzo y nuestra fe para lograrlo, por medio de una política que puede sintetizarse en la mutua cooperación entre la actividad privada y la acción gubernamental.

Esperando que ese II. Primer Congreso Mexicano de Ciencias Sociales se servirá conceder toda su indulgencia a este pequeño trabajo, tengo el honor de protestarle mi sincero agradecimiento, juntamente con las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.