



**Universidad Nacional Autónoma de México**

---

---

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**EL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO EN EL  
COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS.**

**RAFAEL JIMENEZ RAMOS**

**MEXICO, D. F.**

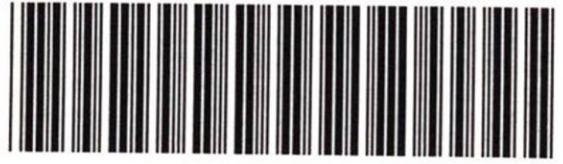
**1979**

T

HE771

J5

C.1



1080077238

# Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE ECONOMIA



Z R II

30.79.09

EL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO EN EL  
COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS.

T E S I S

PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN ECONOMIA  
P R E S E N T A:

**RAFAEL JIMENEZ RAMOS**

T  
HE776  
J 5



(77238)



A MIS PADRES

RAFAEL JIMENEZ LOPEZ

AURORA RAMOS DE JIMENEZ

AL PERSONAL TECNICO DE CONAFIEMAR POR SU  
ORIENTACION Y CONTRIBUCION DE MATERIAL TEORICO  
Y PRACTICO.

LIC. JOSE EUSEBIO SALGADO

LIC. ELSA MONTERO

LIC. EDUARDO CHAVEZ

AL DIRECTOR DE TESIS

LIC. MANUEL LOPEZ DE LA PARRA

**A: VICTORIA CAMPOS OSORNO**

DE INICIO DEL TRAFICO TECNICO

TOTAL DE REGISTRO FLOTANTE (T.R.B.).- Es definido como el volumen total de todos los espacios cerrados del buque, en unidades de cien - pies cúbicos.

CARGAJE DE PORTE BRUTO (T.P.B.).- Es definido como el peso de la carga, combustible, agua, y avituallamientos necesario para sumergir un buque de su calado en ros a (o sea el correspondiente al peso del buque totalmente vacío) a su calado de máxima carga.

N O.- Un nudo de velocidad equivale a una milla marítima es decir, a 1,852 metros recorridos en una hora.

MOVIMIENTO DE ALTURA.- Es aquél movimiento de mercancías tanto de importación como de exportación que realiza(n) un puerto(s) nacional(es) con algún(os) puerto(s) ubicado(s) en el extranjero.

MOVIMIENTO DE CABOTAJE.- Es aquél movimiento de mercancías realizado entre puertos nacionales exclusivamente.

EL TRANSPORTE PORTUARIO MEXICANO EN EL COMERCIO  
EXTERIOR DEL PAIS

INTRODUCCION

CAPITULO 1

LA MARINA MERCANTE MEXICANA

- 1.1) Antecedentes Históricos
- 1.2) Disposiciones Legales Básicas y Disposiciones Legales Adicionales.
- 1.3) Situación Actual
  - 1.3.1) Evolución en la capacidad de espacio disponible 1974 al 1o. Enero 1978.
  - 1.3.2) Rutas Internacionales cubiertas por la Marina Mercante Mexicana.

CAPITULO 2

SITUACION PORTUARIA NACIONAL

- 2.1) Localización; Comunicaciones; Infraestructura; Servicios que se proporcionan e Instalaciones Especializadas de los Principales Puertos Nacionales.
  - 2.1.1) Tampico
  - 2.1.2) Veracruz
  - 2.1.3) Coatzacoalcos
  - 2.1.4) Manzanillo
  - 2.1.5) Guaymas
  - 2.1.6) Ensenada
- 2.2) Régimen Vigente en la Administración Portuaria Nacional.

- 2.2.1) Principios de la Administración Portuaria.
- 2.2.2) El Sistema de Organización Estatal o Centralizado en nuestros Puertos.
- 2.3) Organismos Públicos de Carácter Técnico; - sus atribuciones.
  - 2.3.1) Dirección General de Operación Portuaria.
  - 2.3.2) Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
  - 2.3.3) Dirección General de Marina Mercante.
  - 2.3.4) Dirección General de Obras Marítimas.
  - 2.3.5) Dirección General de Dragado.
  - 2.3.6) Dirección General de Señalamiento Marítimo.

### CAPITULO 3

#### EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO VIA MARITIMA

- 3.1) Principales Puertos por los que se registra mayor movimiento de altura de mercancías. (Importaciones-Exportaciones) 1974-1977.
  - 3.1.1) Tampico
  - 3.1.2) Veracruz
  - 3.1.3) Coatzacoalcos
  - 3.1.4) Manzanillo
  - 3.1.5) Guaymas
  - 3.1.6) Otros

- 3.2) Movimiento de Altura de Mercancías a nivel nacional. (Importaciones-Exportaciones) - 1974-1977.
- 3.3) Líneas Extranjeras que sirven nuestros -- puertos.
- 3.4) Diferentes tipos de buques según caracte-- rísticas de la mercancía.

#### CAPITULO 4

#### INCIDENCIA ECONOMICA DE LOS FLETES MARITIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS.

- 4.1) La Integración del Factor Flete.
  - 4.1.1) Factores que integran el flete.
  - 4.1.2) Composición de la Tarifa.
- 4.2) Los Mercados de Fletes.
  - 4.2.1) Cómo se define el mercado.
  - 4.2.2) Variantes en la contratación del - servicio marítimo.
- 4.3) El Sistema de Conferencias y sus Caracte-- rísticas.
- 4.4) La Comisión Nacional de Fletes Marítimos.
  - 4.4.1) Antecedentes
  - 4.4.2) Atribuciones
- 4.5) La Asociación Mexicana de Usuarios del - Transporte Marítimo, A.C.
  - 4.5.1) Antecedentes
  - 4.5.2) Funciones

4.6) Términos de Comercio a Venta Internacional; La Contratación de navíos o para Importaciones como Exportados.

4.7) Efectos en la Balanza de Pagos

## CAPITULO 5

### LA NECESIDAD DE UNA MARINA MERCANTE MEXICANA

5.1) Perspectivas de la Marina Mercante Mexicana.

5.2) Ventajas Intrínsecas de una Marina Mercante Nacional

5.3) Apoyos para su Desarrollo por parte del Gobierno Federal.

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### BIBLIOGRAFIA

## INTRODUCCION

=====

Los países en vías de desarrollo y el caso de México en particular, definidos por Raymond Barre como una estructura primaria y dual, con un funcionamiento caracterizado por la inestabilidad y la dependencia y además por la dificultad de romper con el círculo vicioso de la pobreza, tienen el pleno derecho de buscar posibles alternativas que les permitan sacudirse aquellos viejos moldes que han venido enterpeciendo paulatinamente la búsqueda de una sociedad de mayor justicia social.

El planteamiento del problema parece simple y creo que así lo es, pero la solución al mismo es una empresa harto difícil, ya que implica una conjugación de fuerzas tanto endógenas como exógenas que debemos analizar cuidadosamente, partiendo de que son éstas las constantes que hasta el momento vienen determinando la marcha de nuestras economías.

La resultante de este examen de las fuerzas en mención, nos marcará la pauta a seguir en el aspecto económico, político y social del país en estudio.

Creemos que en el caso de México existen grandes esfuerzos para solucionar aquellos problemas que representen alguna dificultad para lograr los objetivos que se ha planteado nuestro gobierno.

Siendo el motivo de este trabajo el transporte marítimo el cual desempeña hoy día un papel cada vez más importante dentro de la estructura de nuestro comercio exterior, ya que es a través del cual como se movilizan grandes volúmenes de mercancías tanto de importación como de exportación y a las economías que reporta en su utilización en relación a otros medios de transporte, pensamos que se ha constituido como problema que reclama soluciones precisas e inmediatas.

Es a partir de estos antecedentes como surge la idea de analizar el transporte marítimo relacionado con el comercio exterior, elementos que para -

lamente pretendo tratar como partes de un mismo proceso debido a su íntima relación de uno y otro.

La pretensión de este trabajo básicamente consiste en comprobar a través del movimiento de altura de mercancías que realiza nuestro país con el exterior, la importancia o necesidad de disponer de una Marina Mercante bien integrada.

Para llegar a esta conclusión analizamos el registro de importaciones y exportaciones que se experimenta vía nuestros puertos, tratando de hacer una comparación de tipo cuantitativo de los volúmenes de mercancías movilizadas y la capacidad de espacio que puede ofrecer nuestra marina mercante, considerando la capacidad de espacio, por los buques de que se dispone.

Aclaremos en este sentido, que Transportación Marítima Mexicana, S.A. y Navimex, S.A. DE C.V., la primera empresa de participación estatal minoritaria y la segunda completamente privada y con participación de capital extranjero, constituyen para éste análisis la Marina Mercante Mexicana.- La flota petrolera será incluida solamente en el análisis de la participación por bandera en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos que aquí se estudian, ya que en las estadísticas manejadas no está desglosado por separado la cantidad movida por Pemex sino viene en forma global es decir, tanto de nuestras exportaciones como de las importaciones la proporción de la participación de la Marina Mercante Mexicana.

Cuando en el primer capítulo se hace mención de las unidades con que cuenta la Marina Mercante Nacional, no se considera a Pemex debido a que sus transacciones con el exterior se llevan a cabo en condiciones distintas a las líneas de Conferencias pero desde luego que dicha flota es parte también de la Marina Mercante Mexicana. En este sentido sólo las dos empresas mencionadas estén afiliadas al Sistema de Conferencias.

De esta comparación, obtenemos la participación de las banderas extranjeras dentro del global movilizado en nuestros puertos principales, dato que nos da a conocer al mismo tiempo, en qué porcentaje la marina mercante mexicana participa en nuestro comercio exterior total vía marítima.

Más adelante analizamos las repercusiones económicas de los fletes marítimos en el comercio exterior del país, principalmente en la estructura de la Balanza de Pagos, que en este sentido es lo que nos va llevar a la conclusión final.

La necesidad de una Marina Mercante Nacional que viene a ser el último capítulo de este trabajo y por ende la conclusión a que he llegado, se deriva especialmente como consecuencia de los resultados obtenidos en el análisis del comercio exterior del país vía marítima y de los efectos de los fletes en la Balanza de Pagos, resultante éste último del primero.

Esta secuencia tiene sus antecedentes en la explicación del proceso histórico de la Marina Mercante Mexicana hasta nuestros días, que es lo que constituye el primer capítulo y un análisis de la situación portuaria nacional que comprende el segundo capítulo.

Quiero destacar como punto final, que con esta pequeña investigación no se ha descubierto nada nuevo, sino he tratado de relacionar dos conceptos ya dados en la práctica: El Comercio Exterior y el Transporte Marítimo.

Desde luego, este trabajo lleva las mejores intenciones de ser lo más coherente y lógico posible así que por ello trate de justificar todos los errores que del mismo se deriven. (errare humanum est).

## CAPITULO I

### LA MARINA MERCANTE MEXICANA

#### 1.1 Antecedentes Históricos.

Describir ciertos antecedentes de nuestra marina mercante nacional, es fundamentalmente sentar las bases reales a través de las cuales da a luz el acontecer histórico de lo que en parte se pretende desarrollar en este trabajo.

Es al inicio de nuestra época independentista como la situación de la Marina Mercante Nacional empieza a preocupar. Los barcos, con los cuales se podía contar eran destruidos por aquellos españoles obstinados en no aceptar que el pueblo mexicano había logrado el sacudimiento y por ende su independencia de una relación que sería marcada para nuestra historia como una época de colonia española.- En esta situación nuestros puertos se encontraban totalmente inadecuados para atender un tráfico intenso.

Como la idea que prevalecía en ese entonces era el de mantener a todas luces nuestra independencia, se pensaba que el poseer una marina mercante era propicio para el adiestramiento de los marinos que serían necesarios para la guerra. Esto desde luego sin observar que en realidad lo que se requería eran escuelas adecuadas que pudieran capacitar distintamente a la gente de mar de uno y otro campo.

Es conveniente anotar que durante los primeros sesenta años de vida independiente las leyes que rigieron en esta materia eran españolas, muchas de ellas de la época de la colonia, principalmente las "Ordenanzas de Bilbao".

El general José María Tornel, secretario de Guerra y Marina, al presentar su informe al Congreso, el 7 de enero de 1839, destacaba la situación de nuestra marina mercante.

"La marina aunque en pequeño ha debido su existencia siempre precaria a los esfuerzos del gobierno. Ni en lo material, ni en lo personal se ha organizado de manera estable, porque las naciones que carecen de marina mercante, que es la buena escuela de marineros, es difícil e imposible crear una que lo sea de guerra".(1)

El primer esfuerzo encaminado a resolver la situación de la marina nacional, fue de Antonio López de Santa Anna, que puso en vigor el "Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana" el 30 de enero de 1854.

Este documento fue instituido con el objetivo de proteger y desarrollar la Marina Mercante. En esta acta se establecieron cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas órdenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves mexicanas.

El 28 de diciembre de 1854 por decreto del mismo Santa Anna, se dispuso el establecimiento de una escuela náutica en la Isla del Carmen.

Esta labor se ve estrangulada con la Revolución de Ayutla que triunfaba rotundamente el 9 de agosto de 1855.

El grupo liberal triunfador con el Plan de Ayutla, encabezado por celebridades como: Benito Juárez, Melchor Ocampo, Juan N. Alvarez y otros más, nada pudieron hacer en este campo, ya que reconocieron que la empresa a emprender era harto difícil.

Dentro del desarrollo del tema, no se puede omitir la obra realizada por el emperador Maximiliano de Habsburgo, que a través de leyes, reglamentos y decretos, estableció la legislación más com

pleta que nuestro país ha tenido sobre todo en lo referente a la navegación.

Esta legislación imperial del mar versó sobre: pagos, licencias, gratificaciones, alimentos y matrículas para el alistamiento de la gente del mar; construcción de buques; decreto para conceder primas a los navíos nacionales que hagan viajes de altura; seguros marítimos y muchos otros renglones, encaminados a establecer un verdadero servicio de marina mercante.

Desafortunadamente, esta magnífica legislación corrió la misma suerte que el imperio.

En este tiempo, el tráfico marítimo estaba a cargo de los buques ingleses y norteamericanos preferentemente. En 1861 un vapor de la Marina Mercante Real Inglesa transportaba pasaje, correspondencia y mercancías de Veracruz a Londres, pasando por La Habana. De Veracruz a Nueva Orleans había dos viajes mensuales de buques norteamericanos.

En el Pacífico seis embarcaciones de la Línea Americana San Francisco Panamá, tocaban cada mes Acapulco y dos de ellos entraban a Manzanillo. Asimismo, la Marina Mercante Real Inglesa visitaba San Blas y Mazatlán. (2)

A partir del Porfiriato, la marina mercante nacional recibió un impulso determinante. Se legisló adecuadamente para ese momento a través de los Códigos de Comercio de 20 de abril de 1884 y el 15 de septiembre de 1889 sobre materia marítima.

En este período se reconoció que la situación de nuestra marina-mercante se encontraba en condiciones deplorables producto de ello era la declaración de Carlos B. Gómez jefe del Depto. de Ma

rina en la Secretaría de Guerra y Marina, donde afirmaba en 1888-  
que:

"La creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada" y por ello mismo había que fomentar el establecimiento de astilleros y la construcción de barcos para ella.  
(3)

El 10. de julio de 1897, se creó la H. Escuela Naval Militar, -  
que capacitaba pilotos para la marina mercante.

Asimismo se crearon varias compañías navieras: Compañía Transatlántica Mexicana (1882), que quebró años más tarde. Compañía Mexicana de Navegación o Compañía Naviera De Romano y Berreteaga - 1884 y la Compañía Naviera del Pacífico, que florecieron durante treinta o cuarenta años. (4)

Al finalizar la época dictatorial del presidente Díaz, se gestaba un tráfico marítimo intenso en el Golfo de México, pues llegaban periódicamente buques de diez compañías navieras: Transatlántica Española, Nueva York-Cuba - Mail Steam Ship Co., West Indies and Pacific, Jhonston Line, Knotte Prince Line, Mala Imperial Alemana, Harrison Line, Generale Trasatlantique Manson Steam Ship -- Line y Compañía Mexicana de Romano y Berreteaga o Compañía Mexicana de Navegación. (5)

Observando el gobierno mexicano el intenso tráfico marítimo, se preocupa por acondicionar diversos puertos, especialmente Tampico que fue totalmente construido en el lugar que ahora se encuentra, Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz también fueron habilitados para dar un mejor servicio. No obstante, estas obras fueron insuficientes.

Fue motivo de preocupación del mismo régimen la comunicación de-

los puertos con el interior de la República. Para esta empresa, se trazaron y construyeron las vías férreas que comunicaron Vera Cruz con la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos; se dejó sin concluir el ferrocarril México-Acapulco.

Al iniciarse la Revolución de 1910, la Marina se vió afectada, ya que los buques mercantes fueron empleados para transportar tropas.

El año de 1917, marca un acontecer digno de destacar, ya que se consolida el último movimiento social y como consecuencia aparece la carta magna que hasta nuestros días nos rige: "La Constitución de 1917".

Una vez consolidado este movimiento, con el señor Venustiano Carranza al frente de nuestro país como presidente de la República, deseoso de crear una marina mercante nacional, logra que se incluyera en la Constitución Política del país el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de los buques mercantes nacionales, lo que fue establecido en el artículo 32.

Esta disposición fue de suma importancia pues hasta entonces los principales puestos y aún la mayoría de la tripulación en las embarcaciones nacionales eran ocupadas por extranjeros, preferentemente españoles, ingleses y estadounidenses. El 10. de junio de 1917 se ordenó se llevara a cabo el cumplimiento de dicha disposición. Fue el vapor "Tabasco" el primer buque nacional que se hizo a la mar llevando una tripulación mexicana en su totalidad, el 4 de junio del mencionado año. (6)

No fue sino hasta el 25 de diciembre de 1917 de acuerdo a la Ley de Secretarías de Estado, como se separa la Dirección de Marina-Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, pasándola a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En 1919 en el puerto veracruzano, se establece la Escuela de Comercio y Náutica por gestiones de los capitanes Fernando Siliceo y Tristán Canales y éstos apoyados por la Cámara de Comercio de Veracruz.

Durante el primer período constitucionalista (1917-1934) los gobiernos se preocuparon más por asegurar su situación política interna y el reconocimiento exterior de las grandes potencias, que los grandes problemas que aquejaban a la nación.

En el régimen del General Cárdenas, el gobierno se vio en la necesidad de adquirir unos cuantos buques tanque, que entregó a Petróleos Mexicanos quien se encargó de distribuir nuestros energéticos a las zonas que en ese momento los necesitaban con urgencia, producto de la situación internacional que prevalecía en ese entonces.

No obstante la situación álgida, se logró centralizar la actividad marítima del país en una dependencia estatal que coordinaría las actividades navales y elaboraría planes para desarrollar la marina mercante: El Departamento Autónomo de Marina.

El presidente Avila Camacho, modificando la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, elevó el Departamento Autónomo de Marina a rango de Secretaría el 31 de diciembre de 1940.

El 8 de abril de 1941 el gobierno decreta la incautación de los barcos pertenecientes a los países en estado de guerra que se encontraban inmovilizados en puertos nacionales, debido a la guerra y a la inexistencia de buques adecuados para mantener un verdadero tráfico comercial marítimo. (7)

Los buques incautados eran en su mayoría buques tanque, los cuales fueron entregados a Petróleos Mexicanos. En relación a los -

barcos de carga y pasaje, se entregaron a la Compañía Mexicana - de Navegación, S. de R.L.

En el último año de gobierno del presidente Avila Camacho se fundó la escuela Náutica de Tampico bajo los auspicios del Instituto de Ciencia y Etnología. (8)

Durante el período alemanista se destacan algunas obras portuarias, la ayuda a la escuela náutica de Mazatlán y la creación de la Compañía de Servicios Marítimos de México en 1949, que representó uno de los esfuerzos importantes realizados por la iniciativa privada en la participación del incipiente desarrollo de la marina mercante nacional. (9)

El presidente Ruiz Cortines, considerando este problema, estableció como meta nacional el logro del desarrollo de nuestra marina mercante. Para ello presentó un programa "Programa del Progreso-Marítimo", conocido con el nombre de la "Marcha al Mar". (10)

Este documento tenía las siguientes finalidades: Trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas, aprovechamiento de las riquezas potenciales del mar, integración de la red nacional de los setenta puertos del país distribuidos a lo largo de los 10 000 kilómetros de litorales del mismo, acondicionamiento de los principales puertos e instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en ellos, saneamiento de las zonas costeras, mejoramiento de las comunicaciones y transportes de los puertos con las principales ciudades y centros industriales del interior del país y establecer las bases para el desarrollo inmediato de la marina mercante nacional. (11)

Este programa se vió truncado debido a que la iniciativa privada que era la contraparte que coadyuvaría para su ejecución, se mostró escéptica ante la posible rentabilidad en la inversión en empresas navieras.

El período de López Mateos trató de continuar el programa de su antecesor, sin embargo, la nación tuvo que soportar la quiebra de otra compañía de capital privado: Naviera Turística Mexicana, propietaria del vapor "Acapulco" en donde se perdieron varios millones de pesos.

En 1958 se crea la empresa Transportación Marítima Mexicana, -- principal compañía naviera nacional. En 1961 fundó la compañía -- Marítima Mexicana como su afiliada para cubrir los servicios del Pacífico, reservándose las rutas del Golfo de México, E.U.A. -- (Atlántico) y Europa.

Posteriormente Marítima Mexicana y la Compañía Servicios Marítimos Mexicanos, S.A. se unieron a T.M.M. para formar la Línea Mexicana del Pacífico. (12)

El gobierno decidió apoyar el avance de esta empresa y suscribe parte del capital (30%) a través del Banco de México, S.A., Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., y Nacional Financiera, - S.A.

Un dato representativo es el que de 1941 a 1966, el promedio de crecimiento anual fue de 7.76% o sea una tasa de desarrollo en veintiseis años un tanto raquítica. (13)

El presidente Díaz Ordáz inicia su gobierno planteando la situación de los navieros nacionales, exhortándolos a colaborar con el Estado para resolver el problema de nuestra marina mercante.

El 12 de mayo de 1965, se realizó la primera reunión de armadores y autoridades de la Secretaría de Marina, encaminada a buscar soluciones propias al problema.

Los acuerdos a que llegaron se pueden desglosar como sigue: Crea

ción de un banco especializado que financie el desarrollo y las actividades de la marina mercante; adquisición de unidades adecuadas para reducir los costos de operación de las empresas navieras; coordinar las actividades de autoridades, sindicatos y trabajadores de puertos de tal forma que se pudieran hacer más ágiles las labores y maniobras en los puertos; que se reestructuren las escuelas náuticas dotándolas de nuevos planes de estudio, acordes con los adelantos de la ciencia y técnicas actuales.

En el período del Lic. Luis Echeverría Alvarez, se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, misma que se encargaría de coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte que operen en ellos, así como los servicios principales auxiliares y anexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente operación y funcionamiento.

Esta ley es del 23 de diciembre de 1970, la cual entraría en vigor 30 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

También en el mismo período, se crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior como organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, quien estaría encargado de promover el comercio exterior del país, coordinar los esfuerzos tendientes a estimularlo y fungir como órgano asesor en esta materia.

Una de las funciones en materia marítima de este organismo consistiría en llevar un registro de los fletes marítimos nacionales y extranjeros; de los volúmenes de mercancías transportadas al exterior y proponer una política de coordinación en esta materia, a efecto de coadyuvar al desarrollo de la marina mercante del país.

Por otra parte asumirá las funciones atribuidas al Consejo Nacional de Comercio Exterior y de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

Se expide la declaratoria del 12 de marzo de 1971 donde se declara la exención impositiva a favor de Astilleros de Veracruz, S.A. por construcción de embarcaciones y la del 13 de marzo de 1971 donde también se exime de impuestos a Astilleros Mexicanos, S.A. por reparación de embarcaciones.

Se modifica la estructura orgánica de la Secretaría de Marina según el decreto de fecha 6 de abril de 1972, en donde se delimitan las dependencias que conforman dicha Secretaría así como las funciones específicas de cada una de esas dependencias.

En este mismo período Echeverrista, se suscriben una serie de convenios comerciales con diferentes países tales como los de México-Rumanía; México-Brasil; México-URSS; México-República Democrática Alemana y México-República Popular China, tendientes todos ellos a gozar del tratamiento de la Nación más favorecida cuando arriben, zarpen y permanezcan fondeados en los puertos y los sitios de anclar del otro Estado contratante es decir, con la finalidad de intensificar el comercio entre ambos países vía marítima y con esto reservarse ciertas prerrogativas en el tráfico para los dos países contratantes.

Es por acuerdo del 28 de mayo de 1975 como se crea el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, en donde se autoriza a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público como fideicomitente único del gobierno federal y con la intervención de las Secretarías de Marina, de Patrimonio Nacional y de la Presidencia.

Este fideicomiso tendría como finalidad promover la realización de nuevos desarrollos portuarios es decir, auxiliando a las dependencias competentes que por ley pretenden también el desarro-

llo portuario, realizar los estudios necesarios y proponer las medidas más conducentes para el mismo objetivo.

Con el decreto del 12 de mayo de 1976 se promulga la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas celebrado en Ginebra en 1974. Este Código de Conducta había sido aceptado el día 15 del mes de marzo de 1976.

No obstante los intentos citados, no se han obtenido plenamente los propósitos que todas estas disposiciones perseguían al ser dictadas en el sentido de hacer factible el desarrollo integral de nuestra marina mercante, al nivel que nuestra economía lo requiere.

Por tanto, conviene que nuestros gobiernos revisen periódicamente este renglón con la finalidad de darle el apoyo necesario para su creciente desarrollo y de esta forma cubrir nuestras necesidades de espacio en este medio de transporte medular para el comercio exterior del país.

## ..2 DISPOSICIONES LEGALES BASICAS Y DISPOSICIONES LEGALES ADICIONALES

Antes de entrar en materia, es conveniente hacer diferenciación de lo que es el Derecho Marítimo Internacional y lo que es el Derecho Marítimo Nacional.

**El Derecho Marítimo Internacional:** es el conjunto de normas internacionales que rigen en la navegación; entendiéndose por navegación, el traslado de personas e cosas a través del mar.

**El Derecho Marítimo Nacional:** es el conjunto de normas e disposiciones legales que rigen la actividad marítima nacional.

México como los demás países poseen su Derecho Marítimo Nacional, tendiente a regular con sus disposiciones legales todo lo referente al mar. Así podemos apreciar que se han dictado medidas que regulan la situación de los armadores nacionales; los buques mexicanos y su personal; los derechos portuarios; las disposiciones para las embarcaciones de altura nacionales e internacionales que entran al mar territorial en actos de comercio, de paso, para guarecerse de temporales, para repararse, o para proveerse de alimentos y combustible para poder seguir navegando.

Todo esto viene encuadrado dentro de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que remplazó a la antigua legislación en materia marítima: "El Código de Comercio del 15 de Septiembre de 1889 en su libro Tercero" "Del Comercio Marítimo" (14).

La ley de Navegación y Comercio Marítimo es obra del maestro Raúl Cervantes Ahumada, la cual dispone en materia marítima lo siguiente:

Libro I. Título Unico: Disposiciones Generales

Capítulo I. De la aplicación de esta ley.

Libro II. Título Unico. Del régimen administrativo de navegación.

Capítulo I. De las autoridades marítimas.

- Capítulo II.- De los puertos
  - Sección A.- De su régimen y operación
  - Sección B.- De los puertos de administración <sup>2</sup> estatal.
  - Sección C.- De los puertos de administración - descentralizada.
- Capítulo III.-De las normas generales a que esta sujeta la - navegación marítima.
- Capítulo IV.- Del auxilio, del salvamento y de los naufragios/
- Capítulo V.- De la matrícula y abanderamiento.
- Capítulo VI.- Registro Público Marítimo Nacional.

### Libro III. Del Comercio Marítimo

#### Título I .- De las cosas

- Capítulo I.- De la construcción del navío
- Capítulo II. De la propiedad y copropiedad de los buques.
  - Sección A.- De la propiedad
  - Sección B.- De la copropiedad
- Capítulo III. De los privilegios marítimos
- Capítulo IV.- De la empresa marítima
- Capítulo V .- De la fortuna del mar.

#### Título II .- De las Personas

- Capítulo I .- De la tripulación de los buques
- Capítulo II.- De los capitanes

#### Título III.- De los Contratos

- Capítulo I .- Del arrendamiento de las naves
- Capítulo II.- Del fletamento
  - Sección A.- Disposiciones generales
  - Sección B.- Del fletamento por entero<sup>o</sup> por compartimento.
  - Sección C.- Del transporte de cosas en general
  - Sección D.- Del transporte de cosas determinadas
  - Sección E.- Del transporte de personas

- Capítulo III. De las modalidades marítimas de compraventa.
- Capítulo IV.- Del Seguro
- Capítulo V .- De los agentes del naviero.

#### Título IV .- De los riesgos

- Capítulo Unico.- de las averías gruesas o comunes.

Libro - IV. - Título Unico.- De las maniobras en los puertos.

#### ARTICULOS TRANSITORIOS

Esta ley como lo aclara el Lic. José Eusebio Salgado S. en su libro ya citado, descuida el desarrollo de la Marina Mercante Nacional ya que - sólo enuncia en el artículo 14, fracción I "Son de interés y utilidad pública el fomento de la Marina Mercante Mexicana".

También se descuidó la mexicanización total de la marina mercante, así como de las empresas armadoras y de los agentes consignatarios.

Per tal razón, conviene que se regule esta situación tratanto de que sea cuando menos el 51% de las empresas armaderas y agentes consignatarios - mexicanos, debiendo ser desde el punto de vista legal plenamente comprobables.

Estas compañías deberán ser registradas ante el Registro Público Marítimo Nacional, quien se encargará de vigilar plenamente que se actue conforme a la ley.

En lo referente al trabajo en el mar, conviene que se revise el Código Internacional del Trabajo, de tal forma que se actualice todo lo dispuesto en esta materia y per ende esté mas apegado a las exigencias del momento.

Algo muy importante es lo relacionado a la venta y alquiler de las naves disponibles, ya que se debe preveer que ésto, no afecte los intereses de nuestra Marina Mercante Nacional. Ental case, el armador e propietario deberá obtener un permiso ante las autoridades competentes para realizar dicha operación.

#### LA LEY DE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Paralelamente dispenemos de esta Ley, expedida el 30 de diciembre de 1939 y en vigor a partir del 19 de febrero de 1940.

La mencionada, regula todo lo referente a las comunicaciones por agua en su libro tercero, compuesto de los siguientes capítulos:

Capítulo I	De la auteridad marítima
Capítulo II	Obras en aguas de jurisdicción federal, en los puertos y en zona federal.
Capítulo III	De la navegación
Capítulo IV	De las arribadas y recaladas
Capítulo V	De la permanencia en puerto

t o VI	D l	s
t lo VII	Del s h s c c o s	
C ítulo VIII	Del serv c o in ecció n val.	
Capítulo IX.-	Del servicio de pilotaje y maniob ras com ementarias	
Capítulo X	De los accidentes marítimos	
Capítulo XI	De la policia de los puertos	
Capítulo XII	Contratos y subvenciones	
Capítulo XIII	De la matrícula y abanderamiento	
Capítulo XIV	Del personal de la marina mercante	
Capítulo XV	De los astilleros, diques y varaderos	
Capítulo XVI	De las señales marítimas.	

Esta ley debería ser revisada por elementos de su competencia, tratándose de que sea complementaria y no repetitiva en algunos apartados con la anterior, siendo así más ágil en su aplicación.

Deberá cuidarse<sup>que</sup> todos los trámites sean dinámicos y no dilatados en el despacho de los buques y en todas las maniobras portuarias.

#### EL CODIGO ADUANERO

Esta disposición regula todo lo referente al tráfico marítimo, estableciendo la clasificación de todos los actos comerciales que llevan a cabo las naves, tanto de exportación como de importación, así como los requisitos que deben reunir para realizar dichas operaciones en los puertos nacionales.

Establece los tráficos que se pueden efectuar, clasificándolos en tres:

Altura, Cabotaje y Mixto.

El título Tercero de este Código al que se denomina Tráfico Marítimo, prevee lo relativo al transbordo, a las operaciones de carga y descarga, abastecimiento de las embarcaciones, accidentes marítimos y casos sobre buques faltantes y sobrantes.

Examina también todo lo referente a almacenaje, servicios complementarios y extraordinarios, perímetros y zonas libres (en general, pero ligado a los puertos libres), aduanas y secciones aduaneras.

Esta disposición legal fué expedida el 30 de diciembre de 1951, publicado en el Diario Oficial del día siguiente y en vigor desde el 1o. de abril de 1952.

## DISPOSICIONES LEGALES ADICIONALES

Podríamos decir que las leyes anteriores constituyen la médula - del Derecho Marítimo Mexicano, existiendo concomitantemente otro tipo de disposiciones sobre el mismo campo pero de menos relevancia, aunque no por ese hecho van a significar nada o casi nada - dentro del contexto de nuestro Derecho Marítimo.

Estas disposiciones jurídicas son las siguientes: Ley sobre disposiciones especiales para el servicio de cabotaje, interior del puerto y fluvial de la República; expedida el 4 de enero de 1929 y publicada en el Diario Oficial del 2 de febrero del mismo año.

Reglamento para la navegación de cabotaje del 7 de agosto de - - 1941 publicado en el Diario Oficial del 4 de septiembre del mismo año.

Ley de subvenciones a la marina mercante nacional expedida el 13 de noviembre de 1930 y publicada en el Diario Oficial del 11 de diciembre del mismo año.

Reglamento general de la policía de los puertos expedido el 27 - de agosto de 1941 y publicado en el Diario Oficial del 9 de octubre del mismo año.

Reglamento para la ocupación y construcción de obras en el mar - territorial, vías navegables, playas y zonas federales, emitido - el 30 de enero de 1940 y publicado en el Diario Oficial del 30 - de octubre de 1940.

Reglamento para el servicio de pilotaje, emitido por el ejecutivo el 6 de marzo de 1944 y publicado en el Diario Oficial del 11 de abril del mismo año.

Reglamento de Yates, expedido el 18 de julio de 1940 y en vigor - a partir de su publicación en el Diario Oficial del 13 de septiembre del mismo año.

Reglamento para el servicio de remolque en aguas y puertos nació

nales, expedido el 25 de junio de 1952 y publicado en el Diario-Oficial del 25 de julio del mismo año.

La ley del 21 de diciembre de 1967: Límite de las aguas territoriales mexicanas, en donde se determina lo siguiente: Quedan comprendidas las aguas marginales hasta la distancia de 9 millas marinas (16.668 metros), contados de la línea de la marca más baja en la costa fiem, en las riberas de las islas que forman parte - del territorio nacional, en los esteros que se comunican con el-mar permanente o intermitentemente y en los ríos que desembocan-en el mar...

Disposición 8 del 15 de noviembre de 1968. Obligatoriedad de remolque en el puerto de Mazatlán.

Art. 10. Se declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desa--traque que efectúen los buques de 2.500 toneladas brutas de -arque o más.

Quedan igualmente sujetas a lo prevenido en esta Disposición, -- las embarcaciones de cualquier tonelaje que conduzcan explosivos, o tengan algún desperfecto que les impida gobernar.

Ley del 20 de diciembre de 1968: Ley General de Bienes Naciona - les compuesta de:

## CAPITULO I

### Disposiciones Generales

Artículo 10. El patrimonio nacional se compone:

- 1.- De bienes de dominio público de la Federación.
- 2.- De bienes de dominio privado de la Federación.

Artículo 20. Son bienes del dominio Público

IV.- El suelo del mar territorial y el de aguas marítimas interio  
res.

VIII.- Los terrenos ganados natural o artificialmente al mar.

Artículo 30. Son bienes de dominio privado

- 1.- Las tierras y aguas no comprendidas en el art. 20. de esta - ley, que sean susceptibles de enajenación a los particulares.

Decreto del 24 de diciembre de 1968. Agregado a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Artículo Unico.- Se adiciona el art. 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con la frase "o en póliza ante corredor", - para quedar como sigue:

Art. 111.- Los actos constitutivos, traslativos, extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave, deberán constar en escritura pública o en póliza ante corredor.

Ley del 2 de diciembre de 1969: Ley Federal del Trabajo.

En esta Ley se regula todo lo relacionado con los trabajos de los buques, entendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana y sujetos a las disposiciones de este capítulo, los capitales y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador, tal como lo demanda el capítulo III en sus trabajos especiales de la misma ley.

Hay que destacar que esta ley legisla sobre la contratación o elaboración del contrato de trabajo; del trabajo desempeñado una vez que el buque se hizo a la mar y sobre la finiquitación del contrato del trabajo, según las causas especiales que en esta materia se demandan, por ejem.: encontrar al trabajador en estado de embriaguez en horas de servicio; usar narcóticos o drogas enervantes durante su permanencia a bordo, sin prescripción médica; la insubordinación y desobediencia a las órdenes giradas por el capitán del buque, etc.

La elaboración de esta ley puede considerarse actualizada en relación a lo ya dispuesto dentro de nuestra legislación en la misma materia, aunque es conveniente revisarla periódicamente adecuando la de esta forma a las necesidades del momento.

Ley del 23 de diciembre de 1970. Se crea la Comisión Nacional - - Coordinadora de Puertos la cual tendría como objeto coordinar las actividades y servicios marítimos y portuarios en los puertos de la República.

Ley del 29 de diciembre de 1970. Se crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior como organismo promotor de nuestro comercio exterior, en todos sus aspectos. En su seno se ubica la Comisión Nacional de Fletes Marítimos que llevará un registro de los fletes-marítimos nacionales y extranjeros.

El 25 de marzo de 1971 se expide el Reglamento de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, donde se establece que tendrá determinados órganos y da a conocer las atribuciones de cada uno de esos órganos.

Acuerdo del 29 de septiembre de 1971. Se crea el Fideicomiso Servicios Públicos Federales de Maniobras Marítimas, cuya finalidad sería la de adquirir y poseer por cualquier título remolcadores y otras embarcaciones auxiliares; gruas, montacargas, plataformas y demás equipo necesario, para proporcionarlo en venta, arrendamiento o cualquier otro título, a las empresas y organizaciones de trabajadores titulares de las concesiones o permisos para la prestación de los servicios públicos federales de maniobras marítimas.

El desempeño de este fideicomiso se encomienda a Nacional Financiera y se crea a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La ley del 26 de febrero de 1973, en donde se deroga la Ley de Puertos Libres Mexicanos y al mismo tiempo los puertos de Salina-Cruz, Coatzacoalcos y Topolobampo quedan sujetos al régimen de administración estatal.

La Ley de Puertos Libres Mexicanos había sido promulgada el 17 de septiembre de 1946 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de octubre del mismo año.

Se aprueba con el decreto del 13 de noviembre de 1973 el convenio 134 de la Organización Internacional del Trabajo, relativo a la prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar, adoptado

el 30 de octubre de 1970, por la Conferencia General de la O.I.T., en su quincuagésima quinta reunión celebrada en la ciudad de Ginebra, Suiza.

Por el acuerdo del 21 de mayo de 1975, el gobierno mexicano se asocia a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, en calidad de usuario del transporte marítimo por conducto de las Secretarías y Departamentos de Estado, así, como los organismos descentralizados y empresas de participación estatal.

Con el decreto del 18 de diciembre de 1975 se reforman los artículos 3,4,5,6,9,12,14,16,18,19,32,33,41,42,48,49,56,67,86,90,92,111, 272 y se adiciona con los artículos 14a. 14b, 14c, 14d, 14e, 14f, 14g, 14h, 14i, 14L, 14j, 20bis, 53 bis, 67bis, 86bis, 93bis, 255a, 255b, 255c, 255d, 255e, 255f, 255g, 255h, 255i, 255j, 255k, 255L y 255m, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. (15 ).

Con estas reformas básicamente se tiende a actualizar los preceptos que demanda en sus inicios esta ley y adicionando aquellos que como la mexicanización total en su Art. 20 bis de todos los tripulantes de la embarcación mexicana incluyendo al capitán o patrón de la misma habían sido descuidados en un principio.

Hemos de considerar en términos generales, que tanto las disposiciones legales básicas como las adicionales han logrado a través de un proceso los avances que hasta el momento podemos destacar de nuestra Marina Mercante sin que éstos hayan sido o sean los mas adecuados, pero desde luego no se puede menospreciar tan ardua labor que han tenido nuestros legisladores en este campo.

No dudamos de la amplia capacidad de los legisladores mexicanos, pero de lo que si debemos de estar conscientes es de que tanto la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Código Aduanero que constituyen el conjunto de normas reguladoras de la actividad marítima del país, deben ser revisadas periódicamente por personal avezado en esta actividad

o que de alguna forma guarde relación con la misma, de tal manera que las propuestas tendientes a mejorar esta legislación lleven implícitas un sentido de realismo y coherencia con las necesidades de que adolecemos.

No obstante lo anterior y situándonos en la realidad, consideramos que todas estas disposiciones legales con mayor dinamismo en su ejecución y con más acierto en la regulación de los elementos que conforman dicho campo, nuestra Marina Mercante tendrá los cimientos del despegue para un acelerado desarrollo.

### 1.3) SITUACION ACTUAL

#### 1.3.1) EVOLUCION EN LA CAPACIDAD DE ESPACIO DISPONIBLE 1974 AL I/I/78

Al considerar la situación actual de nuestra Marina Mercante, se nos ocurre que partiendo de un análisis en el desarrollo de la capacidad de espacio disponible a través de un periodo de tiempo determinado, nos demostrará un panorama bastante visualizador y por ende será un indicador representativo de las condiciones actuales de la misma.

Hemos de aclarar que esa capacidad de espacio estará determinada por las unidades de que se dispone y en este caso particular, solamente observaremos el comportamiento de dos empresas armadoras, mismas que representarán el objeto principal de este trabajo por considerarse las únicas líneas medulares que conforman el basamento de la Marina Mercante Nacional y por regirse a través del Sistema de Conferencias.

Por consiguiente, Transportación Marítima Mexicana, S.A. de participación estatal minoritaria y Navimex, S.A. de C.V. completamente privada y con participación de capital extranjero, componen para éste análisis a la Flota Mercante Mexicana. Al respecto, no olvidemos que existe la empresa Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR) de la cual México es socio y que por añadidura también pasará a formar parte de la misma, pero como ya dijimos anteriormente, las más determinantes son las anotadas en la parte de arriba.

Hacemos a un lado la flota petrolera, debido a que se rige por una serie de mecanismos distintos a las líneas de Conferencias y en este caso sólo nos interesan aquellas líneas afiliadas a dicho sistema.

El segundo punto que tocamos en este subcapítulo es lo relacionado a las rutas internacionales cubiertas por la Marina Mercante Nacional; concluyendo de este modo dicho apartado.

#### 1.3.1) EVOLUCION EN LA CAPACIDAD DE ESPACIO DISPONIBLE 1975 AL 1o. DE ENERO DE 1978.

Es conveniente indicar que México contribuye al incremento del intercambio internacional, al ofrecer tanto a exportadores como importadores nacionales un sistema de transporte por mar, gracias al esfuerzo de empresarios-

privados y participación del Estado.

Esta participación entre Estado e iniciativa privada, han colocado a nuestros puertos en una situación de intercomunicación con los demás puertos internacionales, abriendo de esta forma perspectivas de mercado para aquellos productos susceptibles de exportarse y haciéndonos llegar por otro lado, los productos que de acuerdo a las necesidades del país, demandamos del exterior.

Aunque la flota mercante nacional aún es incipiente para cubrir las demandas de este transporte, los mayores esfuerzos en esta materia han sido encaminados a colocar a dicha flota en condiciones de competencia, con barcos de pabellón extranjero que tienen mayor participación dentro de la flota mercante mundial y que por consiguiente han delineado políticas en este ramo que de una u otra forma nos afectan.

Los cuadros que a continuación se presentan, muestran la evolución de la Marina Mercante Nacional a partir de 1975 al primero de enero de 1978, así, como la ubicación de ésta con respecto a las Marinas Mercantes Iberoamericanas más destacadas.

Aparentemente las cifras nos indican que se gestó un aumento en la capacidad de espacio de la flota, teniendo al primero de enero de 1975, 55 unidades y para el primero del mismo mes pero del año 1978, 67 unidades o sea, de un tonelaje de registro bruto de 471,549 tons. a uno de 616,046 tons.

Analizando rubro por rubro nos encontramos, que efectivamente existió un incremento pero éste no fué en las empresas o líneas que constituyen para nuestro análisis la Marina Mercante Nacional o sea, T.M.M., S.A. y Navimex, S.A. de C.V.

Por lo antes dicho, no podemos destacar ninguna variación considerable en beneficio de la flota nacional sino por el contrario, se originó una reducción ya que al 1o. de enero de 1975 se tenían 19 embarcaciones entre las dos empresas armadoras nacionales, con un T.R.B. de 140,439 tons. y

al 1o. de enero de 1978 se tenían 17 embarcaciones con un T.R.B. de - 135,632 tons. es decir, una disminución de 4,807 T.R.B.

De lo anterior se desprende que la capacidad de nuestra Marina Mercante es limitada, reduciéndose propiamente a 17 embarcaciones para el transporte de carga general con un tonelaje de registro bruto de 135,632 tons. A este tonelaje había que agregarle lo que la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A. posee fletado a largo plazo, que es 110,707 T.R.B. constituido por las embarcaciones: Amparo, Bibi, Elena, Eva María, Gela, Gina María, Josefa, María Elisa, María Mónica, Sara Lupe, Tere y el granelero Olmeca, lo cual sumado nos representa un total de 246,339 T.R.B.

En el otro aspecto, haciendo una comparación con algunas Marinas Mercantes Iberoamericanas en este caso las más importantes, observamos que México al 1o. de enero de 1977 ocupó un tercer lugar con 63 unidades entre armadores estatales y privados y con un T.R.B. de 545,876 tons. estando muy por encima Brasil, con 260 unidades entre armadores estatales y privados y con un T.R.B. de 3,034,248 tons. y Argentina, con 187 unidades entre estatales y privados y con un T.R.B. de 1,321,816 tons.

En este caso no podemos decir que la situación del país sea muy sobresaliente, ya que su tonelaje de registro bruto mencionado es "significativo" producto de la flota petrolera no así de la privada. Al respecto Chile en un sexto lugar para este mismo año posee mayor T.R.B. en su flota privada y Colombia situada en octavo lugar también.

En el primer caso es mayor en 128,351 T.R.B. y en el segundo 32,221 T.R.B. Para el 1o. de enero de 1978, México pasa a un cuarto lugar, estando por encima Brasil, con 209 unidades entre armadores estatales y privados y con un T.R.B. de 3,199,971 tons.; Argentina con 209 unidades entre estatales y privados y con un T.R.B. de 1,683,048 tons. y Cuba con 110 unidades estatales y con 636,801 T.R.B.

Si analizamos este cuadro, hallamos la misma situación que en el anterior; tanto Venezuela, Perú, Chile y Colombia poseen mayor T.R.B. en su flota privada que la Mexicana, aún estando ubicada en un cuarto sitio y las otras posteriormente.

Ante esta situación, los usuarios de este medio de transporte han tenido que recurrir a los servicios de líneas de pabellón extranjero aceptando las condiciones del mismo servicio y fletes que éstas les imponen.

Un dato representativo de esta situación es la que aparece para 1976, - donde se erogaron 13,740 millones de pesos, correspondiendo a las líneas nacionales únicamente un 16% del valor señalado o sea, 2,198.4 millones de pesos, lo que nos da idea de las repercusiones tan negativas dentro de la estructura de la balanza de pagos del país, en su renglón de invisibles. (16).

De ahí que es necesario que se tomen las medidas necesarias encaminadas a incrementar la capacidad de espacio de la Marina Mercante Mexicana, tomando en consideración la demanda actual y potencial, los acuerdos bilaterales o internacionales en los que participa México, ordenamientos legales sobre la materia. En estos términos, estaremos en condiciones de encausar cierto tipo de medidas de una forma más certera, que vendrán a beneficiar grandemente a este rubro.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTILE MEXICANA AL 1o. DE ENERO DE 1975.

ARMADORES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<u>E S T A T I S T I C A S :</u>					
PEMEX	26	289,184	446,949	7,8	14,9
Caminos y Puentes Federales	7	28,494	8,073	5,6	17,6
Sec. de Marina	1	6,813	5,457	16,0	1 0
	34	324,491	460,479	7,7	,2
<u>P R I V A D O S :</u>					
T. M. Mexicana	15	103,772	157,454	10,2	1 ,
Navimex	4	36,667	49,112	16,5	16,5
Salinas Pacífico	1	3,830	4,550	30,0	10,0
Naviera del Pacífico	1	2,789	1,000	32,0	11,0
	21	147,058	212,116	12,7	15,6
<u>T O T A L E S :</u>	55	471,549	672,595	9,3	15,3

FUENTE: ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. LA MARINA MERCANTILE IBEROAMERICANA 1975, BUENOS AIRES, ARGENTINA.

BARCOS EN CONSTRUCCION O CONTRATADOS AL 1o. DE ENERO DE 1975.

BARCOS	ARMADOR	TIPO	T.R.B.	T.P.B.	PAIS Y ASTILLERO DE CONSTRUCCION
Revelución	Penex	B. Tanque	14,744	21,702	Holanda (DE H P)
	Caminos y Puentes Federales	Transbordador	7,005	1,020	Alemania (S. ME LR)
TOTALES : 2 UNIDADES CON			21,749	22,722	

AMBOS BARCOS SON PARA EL SECTOR ESTATAL.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA AL 10. DE ENERO DE 1976.

ARMADORES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO ( Años )	VELO PRCM ( Nu e )
<b>E S T A T I C A S :</b>					
Pemex	27	303,928	482,895	8,4	14,9
Camino y Puentes Federales	8	37,735	9,549	5,4	17,4
Sec. de Marina	1	6,813	5,457	17,0	1 0
	36	348,476	497,901	8,2	1 2
<b>P R I V A D O S :</b>					
T.M. Mexicana	13	98,191	148,362	10,5	15 8
Navimex	4	36,799	49,046	17,5	16,5
Transp. de Sal	6	24,997	45,400	9,4	-
Salinas de P.	1	3,830	4,550	31,0	10 0
Nav del Pacifico	1	2,789	1,000	33,0	11,0
Cementos California	1	1,825	5,000	10,0	---
	26	168,431	253,358	12,7	1 ,
<b>T O T A L E S :</b>	<b>62</b>	<b>516,907</b>	<b>751,259</b>	<b>9,7</b>	<b>1</b>

=====

FUENTE: ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA  
NA MERCANTE IBEROAMERICANA 1976, BUENOS AIRES ARGENTINA.

BARCOS EN CONSTRUCCION O CONTRATADOS AL 1o. DE ENERO DE 1976.

BARCOS	ARMADOR	TIPO	T.R.B.	T.P.B.	PAIS Y ASTILLERO DE CONSTRUCCION
X X	Pemex	B. Tanque	27,000	43,700	ITALIA (ITA)

ESTE BARCO ES PARA EL SECTOR ESTATAL.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA AL 1o. DE ENERO DE 1977.

ARMADORES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO ( Años )	VELOCIDAD PROMEDIO ( Nudos )
<b>E S T A T I S T I C A S :</b>					
Pemex	28	334,725	538,745	9,4	15,0
Camines y Puentes Federales	8	37,630	9,576	6,4	17,4
Secretaría de Marina	1	6,813	5,457	18,0	17,0
	37	379,168	553,778	8,6	15,3
<b>P R I V A D O S :</b>					
T.M. Mexicana	12	94,714	143,092	11,1	15,9
Navimex	4	36,799	49,046	18,5	16,5
Transport. de Sal.	6	24,997	45,400	10,4	---
Salinas del Pacífico	1	3,830	4,550	32,0	10,0
Transp. M. Peninsular	1	2,290	4,150	21,0	10,0
Transp. M. de Yucatán	1	2,253	3,872	21,0	10,0
Cementos de California	1	1,825	5,000	11,0	---
	26	166,708	255,100	13,4	13,2
<b>T O T A L E S :</b>	63	545,876	808,888	10,0	14,6

FUENTE: ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA, 1977, BUENOS AIRES, ARGENTINA

BARCOS EN CONSTRUCCION O CONTRATADOS AL 1o. DE ENERO DE 1977.

BARCOS	ARMADOR	TIPO	T.R.B.	T.P.B.	PAIS Y ASTILLERO DE CONSTRUCCION
X. X.	Pemex	B. Tanque	30.797	55.850	NORUEGA ( HOR
X X	Pemex	B. Tanque	27.000	43.700	ITALIA (ITALCANIE )
TOTALES: 2 UNIDADES CON			57.797	99.550	

=====

AMBOS BARCOS SON PARA EL SECTOR ESTATAL.

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA AL 10. DE ENERO DE 1978.

ARMADORES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<u>ESTATALES :</u>					
Pemex	31	400776	655701	8,2	15,1
Caminos y Puentes Federales	8	37630	9576	7,4	17,4
Transp. de Sal	6	24997	38700	11,4	-
Sría. de Marina	1	6813	5457	19,0	17,0
	46	470216	709434	8,5	14,5
<u>PRIVADOS :</u>					
T.M. Mexicana	13	98833	150217	12,0	16,1
Navimex	4	36799	49046	19,5	16,5
Salinas del Pacífico	1	3830	4550	33,0	10,0
T.M. Peninsular	1	2290	4150	22,0	10,0
T.M. Yucatán	1	2253	3872	22,0	10,0
Cementos de California	1	1825	5000	12,0	-
	21	145830	216835	14,7	15,6
T o t a l e s :	67	616046	926269	10,0	14,8

**MARINAS MERCANTES IBEROAMERICANAS**

-----

- Al 1o. de Enero de 1977 -

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<b>BRASIL</b>					
Estatal	118	2295395	3925413	6,6	15,6
Privado	142	738853	1065599	7,6	15,4
Total :	260	3034248	4991012	6,8	15,5
<b>ARGENTINA</b>					
Estatal	86	663255	879669	15,8	15,4
Privado	101	658561	989993	19,7	14,2
Total :	187	1321816	1869662	17,7	14,8
<b>MEXICO</b>					
Estatal	37	379168	553778	8,6	1,3
Privado	26	166708	255100	13,4	13,2
Total :	63	545876	808878	10,0	14,6
<b>CUBA</b>					
Estatal	98	524604	653264	10,3	,8

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<b>VENEZUELA</b>					
Estatal	28	355730	503155	16,0	15,7
Privado	27	132526	171340	15,5	13,4
<b>Total :</b>	<b>55</b>	<b>488256</b>	<b>674495</b>	<b>15,9</b>	<b>15,1</b>
<b>CHILE</b>					
Estatal	23	147416	220870	10,4	13,3
Privado	29	295059	443059	13,7	15,9
<b>Total :</b>	<b>52</b>	<b>442475</b>	<b>663929</b>	<b>12,6</b>	<b>15,0</b>
<b>PERU</b>					
Estatal	32	270183	399013	8,0	15,6
Privado	16	152009	256315	14,8	14,3
<b>Total :</b>	<b>48</b>	<b>422192</b>	<b>655328</b>	<b>10,4</b>	<b>15,1</b>
<b>COLOMBIA</b>					
Estatal	8	16057	18203	10,5	12,0
Privado	27	198929	250940	12,6	18,3
<b>Total :</b>	<b>35</b>	<b>214986</b>	<b>269143</b>	<b>12,4</b>	<b>17,8</b>

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PRO E (Nudos)
PARAGUAY					
Estatal	14	15713	13038	15,5	10,6
Private	3	3531	6180	9,0	3,3
Total :	17	19244	19218	14,3	9,3

FUENTE : ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. LA MARINA M RCA E  
ROAMERICANA 1977, BUENOS AIRES, ARGENTINA.

MARINAS MERCANTES IBEROAMERICANAS

- Al 1o. de Enero de 1978 -

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<b>BRASIL</b>					
Estatal	119	2391937	4123549	6,8	15,8
Privado	150	808034	1185759	7,6	15,2
Total :	269	3199971	5309308	7,0	15,7
<b>ARGENTINA</b>					
Estatal	101	825976	1137552	13,2	15,7
Privado	108	857072	1345873	18,3	14,4
Total :	209	1683048	2483425	15,8	15,1
<b>CUBA</b>					
Estatal	110	636801	817049	8,5	15,9
<b>MEXICO</b>					
Estatal	46	470216	709434	8,5	14,5
Privado	21	145830	216835	14,7	15,6
Total :	67	616046	926269	10,0	14,8

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos)
<b>VENEZUELA</b>					
Estatal	27	397764	560685	13,2	16,1
Privado	36	174124	232802	15,3	14,1
Total :	63	571888	793487	13,9	15,5
<b>PERU</b>					
Estatal	33	273375	403914	9,4	15,5
Privado	15	147859	251511	14,5	14,4
Total :	48	421234	655425	11,2	15,1
<b>CHILE</b>					
Estatal	22	150824	232208	11,5	13,7
Privado	26	261188	388700	13,6	16,1
Total :	48	412012	620908	12,9	15,2
<b>COLOMBIA</b>					
Estatal	8	16057	18203	11,5	12,0
Privado	28	223714	267010	12,2	18,6
Total :	36	239771	285213	12,2	18,1
<b>URUGUAY</b>					
Estatal	6	129380	227975	10,6	15,6
Privado	10	37662	50443	24,4	14,0
Total :	16	167042	278418	13,7	15,3

PAISES	UNIDADES	T.R.B.	T.P.B.	EDAD PROMEDIO (Años)	VELOCIDAD PROMEDIO (Nudos )
PARAGUAY					
Estatal	14	15713	13038	15,5	10,6
Privado	3	3531	6180	9,0	3,3
Total :	17	19244	19218	14,3	9,3

FUENTE :

ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1978, BUENOS AIRES, ARGENTINA.

1.3.2.- RUTAS INTERNACIONALES CUBIERTAS POR LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.

Presta los servicios de carga general, frigorífica, aceites vegetales, contenedores y cargas secas a granel.

R U T A S

P U E R T O S

- |   |   |
|---|---|
| 1.- México - Norte de Europa                    | Veracruz-Tampico - Coatzacoalcos - Bremen - Hamburgo - Rotterdam - Amberes - El Havre.  |
| 2.- México - Reino Unido y Escandinavia         | Veracruz - Tampico - Coatzacoalcos, Progreso, Londres - Liverpool - Glasgow - Copenhague - Estocolmo - Malmo - Gotemburgo.          |
| 3.- México - Mediterraneo                       | Livorno - Génova - Marsella - Barcelona - Valencia Alicante - Cádiz - Sevilla - Tampico - Veracruz - Coatzacoalcos - Nueva Orleans. |
| 4.- México - Costa Este de E.U.A.               | Veracruz - Tampico - Coatzacoalcos - Progreso - Nueva York - Filadelfia - Baltimore.  |
| 5.- México - Costa Este Canadá                  | Veracruz - Tampico - Coatzacoalcos - Progreso - Montreal - Hamilton - Halifax - S.T. John.  |
| 6.- México - Costa Atlántica de América del Sur | Veracruz - Tampico - Coatzacoalcos - Puerto Cabeallo - Río de Janeiro-Santos - Montevideo - Buenos Aires.                           |
| 7.- México - Extremo Oriente                    | Acapulco - Manzanillo - Ensenada - Yokohama - Nagoya - Kobe - Osaka.  |

8.- Centro América - Extremo Oriente

Champerico - Acajutla - Corinto - Yokohama - Nagoya - Kobe - Osaka.

9.- Centro América - Costa Este de los E.E.U.U. y Canadá

Santo Tomás de Castilla - Puerto Barrios - Puerto Cortés - Nueva York - Filadelfia - Baltimore - Montreal - Hamilton - Halifax.

10.- México - Golfo de México

Tampico - Veracruz - Coatzacoalcos - Progreso - Houston - Nueva Orleans - Point Comfort - Tampa.

11.- México - Pacífico Sud.

Guaymas - Mazatlán - Manzanillo - Acapulco - Corinto - Puntarenas - Balboa - Buena Ventura - Guaymasquil - Callao.

12.- Cabotaje

Salina Cruz - La Paz - San Carlos - San Lucas, - San José del Cabo - Topolobampo - Manzanillo - Ensenada, Puerto Vallarta - Isla de Cedros - Mazatlán - Acapulco.

13.- Cargas Secas a Granel

Para y desde cualquier puerto del mundo ( "World Wide").

ELENCO DE BARCOS

=====

CARGUEROS :                   Agascalientes, Campeche, Colima, Chihuahua, El Mexicano,  
                                  Jalapa, Monterrey, Puebla, Toluca

GRANELEROS :                   Azteca \* y Maya

CEMENTERO :                    Anahuac II

En total 12 unidades con 94.714 TRB y 143.092 TPB.

Edad Promedio : 11 , 1 años . Velocidad promedio: 15, 9 nudos

Además, el Grupo T.M.M. posee en fideicomiso los cargueros de banderas extranjeras: Amparo, Bibi, Elena, Eva María, Gela, Gina María, Josefa, María Elisa , María Mónica, Sara Lupe y Tere, además del granelero Olmecca, todo lo cual representa 110.707 TRB y 171.500 TPB.

- El Banco Azteca pereció en el mes de febrero de 1978, el cual tenía un tonelaje de Registro Bruto de 16.039.

R U T A S

P U E R T O S

- 1.- Golfo de México - Caribe  
Tampico - Veracruz - Coatzacoalcos. Houston - Nueva Orleans - Kingston. Santo Domingo - San Juan de Puerto Rico - Puerto Cabello - La Guaira - Curacao - Barranquilla - Cristóbal - Puerto Cortés - Puerto Barrios.
- 2.- Golfo de México - Costa del Pacífico de América del Sud.  
Tampico - Veracruz - Coatzacoalcos - Houston - Nueva Orleans - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Callao - Valparaíso - Talcahuano.
- 3.- Golfo de México - Costa Atlántica de América del Sud  
Veracruz - Tampico - Houston - Nueva Orleans - Río de Janeiro - Santos Montevideo - Buenos-Aires.
- 4.- Golfo de México - Canadá  
Veracruz - Tampico - Three Rivers - Hawkesbury Port Alfred.

ELENCO DE BARCOS

CARGUEROS : Río Balsas, Río Bravo, Río Tuxpan, Río Yaqui  
En total, 4 unidades con 36.799 TRB y 49.046 TPB.

Edad Promedio: 18,5 años Velocidad Promedio 16,5 nudos

Esta empresa opera también el carguero buque-escuela "Primero de Junio" por cuenta de la Secretaría de Marina.

FUENTE: Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. La Marina Mercante Iberoamericana 1977, BUENOS AIRES, ARGENTINA

NOTAS DE PAGINA

CAPITULO 1

- (1) JOSE MARIA TORNEL. Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina  
Leída en la Cámara de Diputados el día 7 de enero de 1839 y en la de Senadores el 8 del mismo mes y año.  
México, Impresa por Ignacio Cumplido, 1839, pag. 28.  
Documentos de Estado 0-1-5-5. Biblioteca Nacional.  
Citado por el Lic. José Eusebio Salgado S. "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales". Tesis. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM.  
México, D.F. 1967 p. 9.
- (2) JOSE MARIA PEREZ HERNANDEZ. Estadística de la República Mexicana. -  
Guadalajara, 1861 p. 41  
Citado por el Lic. José Eusebio Salgado y S.  
Ob. Cit. p. 12
- (3) JUAN DE DIOS BONILLA. "Historia Marítima de México". México, Editorial Litorales, 1962. pp. 701 a 705
- (4) JUAN DE DIOS BONILLA. Ob. Cit. pp. 415 a 418
- (5) JOSE BRAVO UGARTE. "Historia de México. La Nueva España". México, Editorial Jus, 1953.  
Tomo segundo, p. 446
- (6) RAZIEL GARCIA ARROYO. Biografía de la Marina Mexicana (Semblanzas Históricas) México, Secretaría de Marina, 1960 p. 157.  
Citado por el Lic. José Eusebio Salgado. Ob. Cit. p. 16

- (7) MEMORIA ANUAL. Correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios durante el año de 1941, bajo la dirección del Titular C. General de División Heriberto Jara. Secretaría de Marina, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1942 p. 3. Citado por el Lic. - José Eusebio Salgado. Ob. cit. p. 18.
- (8) JUAN DE DIOS BONILLA. ob. cit. p. 361
- (9) IDIDEM. pp. 683 a 684
- (10) TEXTO INTEGRO DEL INFORME DEL PRESIDENTE RUIZ CORTINES. Excelsior. - Director General Rodrigo de Llano. México, año XXXVII, Tomo V - Núm. 13132, miércoles 2 de septiembre de 1953 p. 30-A.
- (11) IDEM.
- (12) ENRIQUE ANGULO Y JAVIER ALEJO. "La Integración Regional del Transporte Marítimo y el Caso de México". Comercio Exterior (suplemento). México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., tomo XIV, Núm. 11, Noviembre de 1964 p. 32. Citado por el Lic. José Eusebio Salgado ob. cit. p. 21
- (13) LIC. JOSE EUSEBIO SALGADO S. ob. cit. p. 23 cuadro núm. 1
- (14) LIC. JOSE EUSEBIO SALGADO S. ob. cit. p. 166.
- (15) Ver Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. 1976. pp 680 a 688.
- (16) Datos proporcionados por la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Archivados.

## CAPITULO 2

### SITUACION PORTUARIA NACIONAL

#### 2.1) Localización; Comunicaciones; Infraestructura; Servicios que se proporcionan e Instalaciones Especializadas de los Principales Puertos Nacionales.

Es indiscutible que la situación portuaria nacional, en los últimos años ha mejorado, producto de las necesidades del comercio exterior del país que han obligado a un mayor esfuerzo de cooperación entre entidades del sector público e iniciativa privada.

Esto ha permitido que nuestros puertos al menos los mas importantes, desarrollen una capacidad acorde a sus necesidades, que si bien no ha sido lograda en forma estricta cuando menos han incrementado su productividad en cada uno de los servicios que se proporcionan.

La tendencia marcada a la optimización en los rendimientos de cada una de las actividades desarrolladas en los puertos mas significativos, conlleva a una mayor racionalización tanto del material humano como técnico de que se dispone.

Esta situación es importante si consideramos que es a través de nuestros puertos como se llevarán a cabo todo tipo de transacciones comerciales vía marítima con el exterior, y de los servicios que se proporcionen bien o mal, dependerá que las mercancías recibidas o despachadas tengan o no la fluidez que se exige en el plano internacional.

Por estas razones, nos proponemos en este apartado dar a conocer las condiciones mas sobresalientes en que se encuentran los principales puertos mexicanos que tienen mayor contacto con

otros puertos del exterior.

Este panorama puede ser de utilidad para aquél importador o - exportador que no conoce con exactitud aquellas instalaciones especializadas, comunicaciones e infraestructura en general - que existen en estos puertos estudiados, teniendo a su alcance la utilización de estos servicios y por ende el conocimiento cabal del grado de especializaciones que puede contar para - sus productos que se destinen al exterior o provengan de él.

### 2.1.1 TAMPICO

#### Localización:

El puerto de Tampico se encuentra localizado en la desembocadura del río Pánuco en el Golfo de México a 18 km. río arriba. Sus - - coordenadas geográficas son 22°16' de latitud norte y 97°47' de - longitud Oeste.

#### Comunicaciones:

Este puerto está ampliamente comunicado con los principales centros de producción y consumo del país, tanto por ferrocarril como por carretera. Existe además un aeropuerto importante al que llegan líneas aéreas con servicios regulares a diferentes poblaciones.

Su zona de influencia inmediata está integrada por los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí y Veracruz; sin embargo, por sus instalaciones portuarias y el número de líneas navieras que en forma regular tocan el puerto, su hinterland real se extiende hasta los estados de Coahuila, Chihuahua, Durango, Zacatecas, Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato y Michoacán.

#### Comunicación Terrestre:

Monterrey, N. L. Mex.	579 Km.
México, D.F. Mex.	478 Km.
Nuevo Laredo, Tamps. Mex.	809 Km.
Querétaro, Gro. Mex.	604 Km.
Brownsville, E.E. U.U.	666 Km.

#### Marítima:

Canadá, E.U.A., Centro y Sudamérica, Norte de Europa, Mediterráneo, Medio Oriente, Africa, Asia y Australia.

#### Aérea:

Aeropuerto Internacional en la ciudad de Tampico.

## Infraestructura del Puerto:

### Acceso

Posee dos escolleras, una al norte de 1340 m., y otra al sur de - 1485 m. de longitud y con una profundidad de 10.5 m. en el canal de acceso.

Muelles	Longitud	Profundidad
Uno	145 m.	9.75 m.
Dos	145 m.	9.75 m.
Tres	145 m.	9.75 m.
Cuatro	145 m.	9.75 m.
Cinco	145 m.	9.75 m.
Seis	145 m.	9.75 m.
Siete	180 m.	9.75 m.
	<hr/>	
	1050 m.	
	<hr/> <hr/>	

Posee un fondo arenoso y el tipo de protección es de bandas de hule.

### Áreas de Almacenaje:

Bodegas	30226 m <sup>2</sup>
Patios	51840 m <sup>2</sup>
Cobertizo	1310 m <sup>2</sup>

### Servicios que se proporcionan:

Facilidades para la libre plática por radio al arribo al puerto.

#### Radio Marítimo, frecuencia:

Recibe	425,454, 468 y 480 KHZ.
Transmite	419.5, 422.5 KHZ.

#### Servicio de radio V.H.F.

Pilotaje; Remolque, 2 unidades de 1300 H.P. y una de 2250 H.P.; - Servicio de Transportador; Carga, descarga y almacenamiento de mercancías; Báscula; Fumigación; Combustible; Alumbrado para trabajos nocturnos; Avituallamiento; Agua Potable; Supervisión de maniobras; Reexpedición de mercancías; Talleres mecánicos-eléctricos; Fundición; Hospital; Vigilancia; Telégrafos; Teléfonos; Telex; Bancos; Agencias de Seguros; Servicio contra incendios; Manejo de Pzas. pesadas con grúa de 300 toneladas de capacidad; Servicios de Seguridad controlados por el circuito cerrado de T.V., Reparación de barcos a flote y manejo de contenedores (convencional).

#### Instalaciones Especializadas:

Movimiento de metales y minerales a granel por bandas transportadoras.

Movimiento de cemento, mieles incristalizables y productos químicos con sistema de bombeo y ducto transportador.

El rendimiento de carga y descarga de buques es: carga general: 19 Tons/hora gancho (promedio); graneles secos: 29 Tons/hora - gancho (promedio).

## 2.1.2 VERACRUZ

### Localización:

En el suroeste del Golfo de México, localizado geográficamente a 19°00'' de latitud Norte y a 96°08'00'' de longitud Oeste. Ha sido y es el primero y más importante de los puertos de México. Sus tradiciones e historia abarcan casi cinco siglos enlazando a América con Europa y el resto de la tierra habitada. Su apogeo comercial, después de la colonia, se inicia con la revolución industrial en Europa y desde entonces, ha experimentado un progreso constante económico.

Fue también, terminal del primer ferrocarril mexicano y en 1902 se concluyen las obras de construcción del puerto artificial.

### Comunicaciones:

Las comunicaciones con este puerto son muy variadas, siendo las más representativas las siguientes:

#### Comunicación terrestre:

México, D.F. México	424 Km.
Toluca, Edo. de México, Méx.	488 Km.
Puebla, Pue. Méx.	297 Km.
Orizaba, Ver. Méx.	152 Km.

#### Marítima:

Canadá, E.U.A., Centro y Sudamérica, Norte de Europa, Mediterráneo, Medio Oriente, Africa, Asia y Australia.

#### Aérea:

Aeropuerto Internacional en la ciudad de Veracruz.

#### Infraestructura del Puerto:

##### Acceso

Dos rompeolas: al noroeste de 1000 m. y al sureste de 900 m. de longitud. Profundidad de 10.5 m. en el canal de acceso.

Muelles	Longitud	Profundidad
No. Uno	361 m.	9 m.
No. Dos	431 m.	9 m.
No. Cuatro	795 m.	10 m.
No. Seis	724 m.	10 m.
No. Siete	548 m.	7.5 m.
Muelle marginal de minerales	407 m.	9 m.
Muelle de granos	524 m.	9 m.
<hr/>		
T o t a l :	3790 m.	
<hr/>		

Posee un fondo arenoso y el tipo de protección es de maderas y -  
bandas de hule.

Areas de Almacenaje:

Bodegas	74451 m <sup>2</sup>
Patios	100000 m <sup>2</sup>
Cobertizos	3992 m <sup>2</sup>

Servicios que se Proporcionan:

Facilidades para la libre plática por radio al arribo al puerto.

Radio marítimo, frecuencia

Recibe 425, 454, 463, 480 KHZ.

Transmite 420, 451 KHZ.

Servicio de radio V.H.F.; Pilotaje; Remolque, tres unidades de -  
1300 H.P. y una de 2250 H.P.; Carga, descarga y almacenamiento de  
mercancías; Fumigación, Báscula, Almacenamiento en tránsito y es-  
tacionario; Supervisión de maniobras; Reexpedición de mercancías;  
Combustible; Avituallamiento; Alumbrado para trabajos nocturnos;-  
Agua potable, Talleres mecánico-eléctricos; Fundición; Hospital;-  
Vigilancia, Telégrafo; Teléfonos; Telex; Servicios de seguridad -  
controlados por radio; Manejo de contenedores (convencional).  
Dique seco para embarcaciones hasta de 10,000 D.W.T. Dique flotan-  
te para embarcaciones hasta 30,000 D.W.T.

Instalaciones Especializadas:

Manejo de granos con planta mecanizada, con capacidad de almacena-  
je de 25000 Tons. y una velocidad promedio para descarga de 400 -  
Tons. por hora y en la carga de 250 Tons. por hora.

Manejo de azúcar a granel por instalaciones mecanizadas, con capa-  
cidad de almacenaje de 40000 Tons. y una velocidad promedio en la  
carga de 800 Tons. por hora.

Manejo de aluminio, cemento, latex, mieles incristalizables y pro-  
ductos químicos, con sistema de bombeo y ducto transportador.

Pemex 374 m. de longitud, 9 m. de profundidad.

Su rendimiento de carga y descarga de buques: Carga general 11 -  
Tons/hora gancho (promedio). Graneles Secos 22 Tons./hora gancho-  
(promedio).

### 2.1.3 COATZACOALCOS

#### Localización:

Sobre la margen izquierda del río Coatzacoalcos, en el Edo. de Veracruz, se extiende el complejo portuario más importante del país, desde la desembocadura del río hasta la isla de Pajaritos, en una longitud de más de 6 Km.

Este complejo está integrado por cuatro puertos: Coatzacoalcos, - Pajaritos, Nanchital y Minatitlán.

La terminal, comunicada por todos los medios, permite operar las embarcaciones nacionales con los puertos de la Costa Este de los E.U.A., con los del Atlántico, centro y Sudamérica y con los del Norte de Europa, el Mediterráneo y la Costa Oeste de Africa.

Su localización geográfica corresponde a: latitud Norte 18°09' 30' y longitud Oeste 94°24'30''.

#### Comunicaciones:

El puerto cuenta con ferrocarriles y carreteras que lo comunican con el puerto de Salina Cruz, en el extremo Sur del Istmo de Tehuantepec, sobre el Océano Pacífico, con la parte central del país y con el sureste y la Península de Yucatán.

Existe un aeropuerto en Minatitlán que sirve a la zona del puerto con rutas comerciales establecidas con el centro y sureste del país.

#### Comunicación Terrestre:

México, D.F.	México	735 Km.
Salina Cruz, Oax.	Méx.	306 Km.
Veracruz, Ver.	Méx.	311 Km.
Villahermosa, Tab.	Méx.	172 Km.

Marítima:

Canadá, E.U.A., Centro y Sudamérica, Norte de Europa, Mediterráneo.

Aérea:

Aeropuerto Nacional, en la ciudad de Minatitlán a 35 km.

Infraestructura del Puerto:

Acceso.

Dos rompeolas al este de 1400 m. de longitud y al oeste de 950 m. de longitud. Profundidad de 12 m. en el canal de acceso y 100 m. de ancho de plantilla.

Muelles	Longitud	Profundidad
No. Dos	205 m.	9.5 m.
" Tres	205 m.	9.5 m.
" Cuatro	205 m.	9.5 m.
" Cinco	205 m.	10 m.
" Seis	205 m.	10 m.
" Siete	205 m.	11 m.
" Ocho	205 m.	9.5 m.
T o t a l :	1435 m.	

Posee un fondo lodoso y el tipo de protección está compuesto de defensas de madera y de hule.

Áreas de Almacenaje:

Bodegas	16018 m <sup>2</sup>
Patios	9851 m <sup>2</sup>

Servicios que se proporcionan:

Facilidades para libre plática por radio al arribo al puerto.

Radio Marítimo, Frecuencia:

Recibe	425, 454, 468, 480	KHZ.
Transmite	419.5, 432	KHZ.

Servicio de radio V.H.F.; Pilotaje, Remolque, dos unidades de - - 2250 H.P. y una unidad de 1400 H.P.; Carga, descarga y almacenamiento de mercancías; Fumigación; Báscula; Almacenamiento en tránsito y estacionario; Supervisión de maniobras; Reexpedición de - mercancías; Combustible; Avituallamiento; Alumbrado para trabajos nocturnos; Agua potable; Talleres mecánicos-eléctricos; Fundición; Hospital; Vigilancia; Telégrafo; Teléfono; Telex; Servicio contra incendios; Manejos de contenedores (convencional); Manejo de pzas. pesadas con grúa de 300 tons. de capacidad y servicios de seguridad controlados por radio.

Instalaciones Especializadas:

Movimiento de Azufre a granel, por banda transportadora, con un - rendimiento promedio de 900 tons. por hora en carga.

Movimiento de minerales y roca fosfórica por bandas transportado- ras.

Movimiento de mieles, cemento, azufre líquido, productos químicos y similares con sistema de bombeo y ducto transportador.

El rendimiento de carga y descarga de buques es:

carga general: 19 tons/hora gancho (promedio); graneles secos: - 36 tons/hora gancho (promedio).

#### 2.1.4 MANZANILLO

##### Localización:

Manzanillo es actualmente el principal puerto del Pacífico mexicano, por su ubicación, constituye la puerta occidental de entrada y salida de la porción central del país, que incluye los grandes centros socioeconómicos de los estados de Jalisco, Guanajuato, - Querétaro, México y el D.F.

El incremento del comercio con el Oriente puede mejorar sus perspectivas de desarrollo.

Este puerto se encuentra situado en el litoral del estado de Colima en el Océano Pacífico a los 19°03' de latitud norte y 104°20' de longitud oeste. Se aloja en una gran bahía protegida por acantilados que le dan buen abrigo.

##### Comunicaciones:

El puerto de Manzanillo cuenta con vías de comunicación terrestre y aéreas.

Por carretera, existe comunicación con las ciudades de Colima, - Guadalajara y de allí con el centro del país y el resto de la República.

El ferrocarril, es punto terminal de la línea Guadalajara-Manzanillo. Como en el caso carretero, entronca, con el sistema de Ferrocarriles Nacionales de México por una parte y con el del ferrocarril del Pacífico y Guadalajara-Nogales por la otra.

##### Comunicación Terrestre:

Colima, Col. Mex.	97 Km.
Guadalajara, Jal.	361 Km.
México, D.F. Mex.	933 Km.

Marítima:

Canadá, Costa Oeste de los E.U.A., Centro y Sudamérica, Asia y -  
Australia.

Aérea:

Aeropuerto Internacional en la Ciudad de Manzanillo.

Infraestructura del Puerto:

Acceso

Rompeolas con una longitud de 700 m. y con una profundidad de -  
17 m. en el canal de acceso.

Muelles	Longitud	Profundidad
San Pedrito	450 m.	11 m.
Manzanillo	504 m.	9 m.
T o t a l :	<hr/> 954 m. <hr/> <hr/>	

Posee un fondo lodoso y su tipo de protección es de defensas de -  
hule.

Areas de Almacenaje

Bodegas	15870 m <sup>2</sup>
Patios	73998 m <sup>2</sup>

Servicios que se proporcionan:

Facilidades a la libre plática por radio al arribo al puerto.

Radio marítimo, frecuencia:

Recibe	425, 454, 468, 480	KHZ.
Transmite	429, 485	KHZ.

Servicio de radio V.H.F.

Pilotaje; Remolque, una unidad de 2300 H.P.; Carga, descarga y almacenamiento de mercancías; Fumigación; Báscula; Almacenamiento - en tránsito y estacionario; Supervisión de maniobras; Reexpedición de mercancías; Combustible; Avituallamiento; Alumbrado para trabajos nocturnos; Agua potable; Talleres mecánicos-eléctricos;- Fundición, Hospital, Vigilancia, Teléfonos, Telégrafo y Telex.

Instalaciones Especializadas:

Banda móvil para manejo de minerales con capacidad de 200 Tons. hora.

Dos equipos para manejo de graneles (Buhler) con capacidad de 50 Tons/hora.

El rendimiento de carga y descarga de buques es:

Carga general	19 Tons/hora gancho (promedio)
Graneles Secos	38 Tons/hora gancho (promedio)

## 2.1.5 GUAYMAS

### Localización:

El puerto de Guaymas debe su crecimiento a la importante zona -- agrícola que existe en su hinterland.

Fue el primer puerto del país que dispuso de una instalación mecanizada para manejo de cereales. Adicionalmente, el movimiento de algodón ha constituido un renglón importante de su actividad y en las últimas fechas, la pesca se ha incrementado considerablemente, al grado de demandar nuevas instalaciones portuarias.

Este puerto se encuentra localizado en el Golfo de California sobre el litoral del estado de Sonora. Sus coordenadas son 27°50' - de latitud Norte y 100° de longitud Oeste, es un puerto natural - protegido.

### Comunicaciones:

En general los accesos tanto carreteros como ferroviarios son adecuados al movimiento del puerto.

### Comunicación Terrestre:

Hermosillo, Son. Mex.	136	Km.
Cd. Obregón, Son. Mex.	127	Km.
Los Angeles, E.U.A.	1,240	Km.
México, D.F. Mex.	2,152	Km.
Guadalajara, Jal. Mex.	1,571	Km.

### Marítima:

Canadá, Costa Oeste de los E.U.A., Centro y Sudamérica, Asia.

### Aérea:

Aeropuerto Internacional en la ciudad de Guaymas.

## Infraestructura del Puerto:

### Acceso

Profundidad de 10.50 m. en el canal de acceso y con una longitud de 2500 m.

Muelles	Longitud	Profundidad
Banda Sur	350 m.	11 m.
Banda Este	320 m.	10 m.
T o t a l :	<u>670 m.</u>	

Tiene un fondo lodoso y el tipo de protección es con llantas de hule.

### Areas de Almacenaje.

Bodegas	4800	m <sup>2</sup>
Patios	141000	m <sup>2</sup>
Cobertizo	6771	m <sup>2</sup>

### Servicios que se Proporcionan:

Facilidades a la libre plática por radio al arribo al puerto.

Radio marítimo, frecuencia.

Recibe 425, 454, 468, 480 KHZ.

Transmite 429, 489 KHZ.

Servicio de radio VHF.

Pilotaje; Remolque, una unidad de 1300 H.P.; carga, descarga y almacenamiento de mercancías; Fumigación; Báscula, Almacenamiento en tránsito y estacionario; Supervisión de maniobras; Reexpedición de mercancías; Combustible; Avituallamiento; Alumbrado para-

trabajos nocturnos; Agua Potable; Talleres mecánicos-eléctricos;-  
Fundición; Hospital; Vigilancia; Telégrafo; Teléfonos; Bancos; --  
Agencias de seguros; Servicio de Transbordador; Telex; Varadero -  
para embarcaciones hasta 1250 D.W.T.; Manejo de pacas de algodón-  
con servicio de:

- a) Colocación y retiro de polines o bloques
- b) Limpieza a mano o compresoras de aire
- c) Muestreo y remuestreo para su clasificación
- d) Pesaje para su confirmación en puerto
- e) Flejado, marcado y remarcado
- f) Etiquetado, seleccionado y lotificación
- g) Pre-estrobado individual

El rendimiento promedio en pacas de algodón es de 120 por hora -  
gancho.

#### Instalaciones Especializadas:

Silos para granos con capacidad de 68000 Tons, con bandas trans-  
portadoras a la bodega del barco, con un rendimiento en carga de-  
700 Tons. por hora.

El rendimiento de carga y descarga de buques es:

Carga general 23 Tons/hora gancho (promedio)

Graneles secos 32 Tons/hora gancho (promedio)

## 2.1.6 ENSENADA

### Localización:

En la bahía Todos los Santos de la Península de Baja California, sobre el litoral del Pacífico y a escasos 100 kilómetros de los Estados Unidos, se localiza Ensenada, uno de los puertos más modernos y mejor equipados.

Su localización geográfica se ubica a  $31^{\circ}51'30''$  de latitud Norte y a  $116^{\circ}38'00''$  de longitud Oeste.

Su principal función es servir a la salida de la producción agrícola del valle de Mexicali, uno de los principales productores de algodón del país.

Asimismo, dispone de corredores fiscales para el libre tránsito de mercancías con las aduanas fronterizas de Tijuana, Tecate, Mexicali, Algodones, San Luis, Río Colorado y Sonoita.

### Comunicaciones:

#### Comunicación Terrestre:

Los Angeles, E.U.A.	325 Km.
La Paz, Baja California	1475 Km.
Tijuana, Méx.	108 Km.
Hermosillo, Son. Méx.	838 Km.
Guadalajara, Jal. Méx.	2354 Km.
México, D.F. Méx.	2954 Km.

#### Marítima:

Canadá, Costa Oeste de los E.U.A., Centro y Sudamérica y Asia.

Aérea:

Aeropuerto Internacional en la ciudad de Tijuana.

Infraestructura del Puerto:

Acceso.

Posee un rompeolas con una longitud de 1200 m. Una profundidad de 10.5 m. en el canal de acceso.

Muelles	Longitud	Profundidad
Muelle de Altura	520 m.	10 m.
Muelle D-E auxiliar de cabotaje	204 m.	6 m.
Muelle de cabotaje	471 m.	5 m.
	<hr/>	
	1195 m.	
	<hr/>	

Tiene un fondo arenoso y su tipo de protección es a través de llantas de hule. -

Areas de Almacenaje:

Bodegas	15024 m <sup>2</sup>
Patios	60000 m <sup>2</sup>
Cobertizos	30740 m <sup>2</sup>

Servicios que se Proporcionan:

Facilidades a la libre plática por radio al arribo al puerto.

Radio marítimo, frecuencia:

Recibe	424, 468, 480	KHZ.
Transmite	429, 485	KHZ.

Servicio de radio V.H.F.; Pilotaje; Remolque, una unidad de - -  
1800 H.P.; Carga, descarga y almacenamiento de mercancías; Fumi-  
gación; Báscula; Almacenamiento en tránsito y estacionario; Su-  
pervisión de maniobras; Reexpedición de mercancías; Combustible;  
Avituallamiento; Alumbrado para trabajos nocturnos; Agua Pota- -  
ble; Fundición; Hospital; Vigilancia; Telégrafos; Teléfonos; Te-  
lex; Dique seco para embarcaciones hasta de 1200 D.W.T.; Bancos;  
Agencias de Seguros; Manejo de pacas de algodón con servicio de:

- a) Colocación y retiro de polines o bloques.
- b) Limpieza, utilizando compresores de aire
- c) Muestreo o remuestreo para su clasificación
- d) Pasaje para su confirmación en puerto
- e) Flejado marcado y remarcado
- f) Etiquetado, seleccionado y lotificado
- g) Pre-estrobado individual

Rendimiento promedio en pacas de algodón: 120 por hora gancho.

Instalaciones Especializadas:

Manejo de piedra caliza por banda transportadora.

Descarga de anchoveta por succión y banda transportadora.

El rendimiento de carga y descarga de buques es:

Carga General      22 tons/hora gancho (promedio).

**2.1.- Principios de la Administración Portuaria**

Tomando la existencia de una Ciencia Administrativo en términos generales, como el conjunto de trabajo humano basado en la actividad de un grupo organizado tendiente a la consecución de un objetivo definido y realizado con la mayor eficiencia (1), se puede definir a la administración portuaria como el trabajo humano basado en la actividad de un grupo organizado, tendiente a la ordenación, coordinación y fomento de los elementos materiales de un puerto y las actividades humanas que en él se realizan, con la finalidad de asegurar su eficiente o peracionalidad (2).

Es determinante destacar que la realización de las actividades portuarias y sus métodos, estarán sujetos a normas y elementos muy variados, como lo son las disposiciones legales de cada país, las estructuras propias de los distintos sistemas de administración portuaria, los procesos administrativos establecidos y los elementos físicos y de servicio de cada puerto, de ahí la planeación de las funciones de la Administración Portuaria.

En el aspecto organización, el ordenamiento y la coordinación de los elementos materiales del puerto y las tareas que en él se realizan permiten la estructura funcional del mismo.

Las actividades comunmente desarrolladas por la Administración portuaria se puede decir que son las siguientes:

- a) Ejecución y conservación de obras de abrigo y dragado para protección y acceso a la zona portuaria;
- b) Construcción y mantenimiento de obras de servicio público (muelles, instalaciones mecánicas de carga y descarga, bodegas, etc) en la zona portuaria;
- c) Arrendamientos de servicios públicos;
- d) Recolección de derechos portuarios por concepto de la presta -

- ción de servicios materiales y administrativos;
- e) Elaboración de registros de tráfico portuario y financieros;
  - f) Promoción de las facilidades portuarias;
  - g) Elaboración de reglamentos para el uso de las facilidades portuarias y protección de cargas y buque, y
  - h) Servicio de pilotaje ( 3 )

**Otras Actividades Adicionales:**

- i) Planeación física del puerto de acuerdo con su importancia económica;
- j) Reconocimiento sistemático de las condiciones físicas del puerto;
- k) Vigilancia de la superficie marítima de la zona portuaria;
- l) Provisión, mantenimiento y operación de dragas, remolcadores y otras embarcaciones auxiliares;
- m) Adquisición de áreas para la aplicación de la zona portuaria;
- n) Relaciones Públicas;
- ñ) Provisión de Equipo para operaciones de carga y descarga;
- o) Control estadístico del tráfico portuario;
- p) Regulación del Tráfico Marítimo
- q) Regulación de las mercancías en tránsito;
- r) Control sobre los sistemas de embarque, desembarque y estiba;
- s) Otorgamiento de concesiones a usuarios y arrendatarios de servicios portuarios, etc. ( 4 )

Habiendo sido desglosadas las actividades mas comunes y algunas - adicionales de la Administración Portuaria, lo siguiente dentro del proceso de la Organización es el agrupamiento de esas actividades por funciones, considerando para ésto la similitud que en algunos casos desde el punto de vista funcional existe entre algunas actividades, por ejemplo: las actividades de control estadístico del tráfico portuario y la regulación del tráfico marítimo - se pueden agrupar bajo un mismo rubro, considerando que la primera es un instrumento técnico útil para el desarrollo de la segunda. ( 5 )

La resultante de esta clasificación funcional viene a ser la creación de unidades administrativas que siendo integradas por elementos humanos, tendrán a su cargo la ejecución de las actividades.

Las unidades mas típicas en los órganos administrativos de los puertos son:

a) Tráfico Marítimo; b) Finanzas; c) Pilotaje; d) Asesoría Legal; e) Muelles y Bodegas; f) Vigilancia; g) mantenimiento; h) Tráfico terrestre, y i) Asuntos Laborales. ( 6 )

La delimitación de las áreas de autoridad de las unidades administrativas así como la coordinación entre ambas, determinan el órgano administrador del puerto que de acuerdo a las prácticas establecidas en la Administración Portuaria, puede adoptar cualesquiera de los sistemas de organización que a continuación se enuncia.

A) Sistemas de Organización Centralizada; B) Sistema de Organización Municipal; C) Sistema de Organización Autónoma, y D) Sistema de Organización Privada.

Partiendo de que en la actualidad el Sistema General de Administración que priva en nuestros puertos principales es el de la Organización Centralizada, procederemos a definir a groso modo los demás sistemas de Organización Administrativa, dejando para el apartado siguiente el sistema de Organización Centralizada que será el que nos ocupe en el análisis ulterior.

Sistema de Organización Municipal. En este sistema tanto la propiedad como la explotación de la zona portuaria corresponden al municipio en cuyo territorio se encuentra situado el puerto. Las autoridades municipales detentan la autoridad suprema del puerto y la responsabilidad de su administración. Entre los integrantes de la autoridad municipal, uno de los cargos por elección popular está destinada especialmente a la atención de los asuntos portuarios

Los servicios administrativos del puerto forman parte de los servicios públicos municipales y están sujetos a las mismas leyes y reglamentos; algunos servicios de la zona portuaria, como instala-

ciones están concesionadas a empresas privadas.

Sistema de Organización Autónoma.- En este caso la administración del puerto está confiada a un organismo independiente, especialmente creado con ese fin por un acto legislativo mediante el cual se le confieren los derechos y poderes necesarios para el cumplimiento de sus funciones. La reglamentación a que se sujetan los organismos y su competencia varían según los diferentes países y puertos; en el acto legislativo de su constitución se determina y define el alcance y los límites de su autonomía y también se establecen las reglas para el funcionamiento del puerto autónomo. - El estado siempre guarda ciertas prerrogativas.

Las características principales del órgano administrador son:

a) Personalidad Jurídica; b) Patrimonio Propio; c) Independencia con relación a los poderes públicos; d) Su carácter no político; e) Su autonomía financiera, y f) Jurisdicción Territorial Independiente de los límites establecidos por la geografía política del país.

Sistema de Organización Privada.- En este sistema la administración del puerto es desempeñada por una sociedad comercial o cualquier otro tipo de empresa privada, y la explotación del puerto es hecha con un fin meramente lucrativo y para beneficio de los accionistas de la empresa. Su situación jurídica y el modo de explotación no difiere de los normales en cualquier compañía privada.

**.2.2. EL SISTEMA DE ORGANIZACION ESTATAL O CENTRALIZADO EN NUESTROS PUERTOS.**  
=====

Dentro del radio de acción del gobierno federal en la actividad económica de nuestro país, una área de dominio absoluto es la operación administrativa de los puertos marítimos mexicanos, de ahí el sistema de Organización Centralizada o Estatal vigente en los mismos.

Esta forma de organización tiene las siguientes características:

En este régimen los puertos son del dominio absoluto del Estado que es quien toma las decisiones en todo lo relacionado con las obras, dotación de equipos, explotación y manejo de la zona portuaria.

Su administración se lleva a cabo desde la capital del país, en el mismo puerto un funcionario designado por el Estado representa la administración central. Los servicios administrativos pueden estar centralizados y depender de un sólo organismo o encontrarse dispersos por el reparto de atribuciones portuarias entre varias y distintas dependencias públicas.

Las ventajas que reporta o pueden reportar este sistema son:

- a) La posibilidad de seguir una política portuaria con base en planes nacionales, sin dejar de tomar en cuenta los intereses locales y regionales, lo cual puede permitir la integración de los sistemas de transportes marítimos y terrestres.
- b) Los grandes recursos financieros de los que pueden disponer los puertos al ubicarse dentro de un plan de inversión nacional; y
- c) la igualdad en la prestación de servicios y la uniformidad en las cuotas establecidas para los usuarios de la zona portuaria.

Esta modalidad presenta algunos inconvenientes, a saber:

- a) La participación del criterio político en la toma de algunas decisiones relacionadas con la administración portuaria, en la que deben destacar las consideraciones de tipo técnico.
- b) La dirección a distancia del puerto impide conocer realmente los problemas reales del puerto y como corolario las medidas convenientes para la solución de esa problemática.
- c) Si las atribuciones administrativas del puerto se encuentran atomizadas entre distintas dependencias gubernamentales, se corre el riesgo de que la

falta de coordinación entre ambas, mermen la eficiencia en el desempeño - de las funciones.

d) El cambio de funcionarios al término de gestiones administrativas puede perder la continuidad en los planes de desarrollo del puerto.

e) Se tiende a la esquematización de los sistemas administrativos, sin tomar en cuenta las características peculiares del puerto.

En México, como caso particular de nuestro análisis y ya enunciado el régimen que priva en la administración de nuestros puertos principales, diremos que los servicios administrativos se encuentran distribuidos entre distintas dependencias públicas, cada una de acuerdo a las funciones que por ley - tienen conferidas.

Considerando todo lo anterior y partiendo de las diversas operaciones que se llevan a cabo en las terminales portuarias mexicanas, los organismos públicos federales que a través de sus dependencias en los puertos concurren para la prestación de los servicios públicos portuarios son:

#### Secretaría de Gobernación.

- 1.- Ejerce el control del movimiento migratorio que se registra en los puertos.
- 2.- Ejerce funciones de tipo poblacional.

#### Secretaría de la Defensa Nacional

- 4.- En el resguardo militar cuando este deba utilizarse con el objeto de - salvaguardar los intereses nacionales

#### Secretaría de Relaciones Exteriores.

- 1.- En la celebración de convenios internacionales que afecten la situación - portuaria.

#### Secretaría de Marina.

- 1.- Organizar y administrar el servicio de policía marítima
- 2.- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas.
- 3.- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval.

#### Secretaría de Hacienda y Crédito Público

- 1.- Dirigir los servicios aduanales y de inspección y la policía fiscal de la Federación.
- 2.- Practicar inspecciones y reconocimientos de existencias en almacenes, con objeto de asegurar el cumplimiento de las disposiciones fiscales.
- 3.- Vigilancia y previsión del contrabando.

#### Secretaría de Programación y Presupuesto.

- 1.- Intervenir en los actos o contratos relacionados con las obras de construcción, instalación y reparación que se realicen por cuenta de la Administración Pública Federal y vigilar la ejecución de los mismos.

#### Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial

- 1.- Intervenir en la concesión sobre el aprovechamiento en las zonas portuarias.
- 2.- Impulsar el desarrollo de los energéticos, de la industria básica o estratégica y de la industria naviera.

#### Secretaría de Comercio

- 1.- Estudiar y determinar los aranceles y fijar los precios oficiales, escuchando la opinión de la S.H. y C.P.; estudiar y determinar las restricciones para los artículos de importación y exportación y participar con la mencionada Secretaría en la fijación de los criterios generales para el establecimiento de los estímulos al comercio exterior.
- 2.- Estudiar, proponer y determinar, escuchando la opinión de la S.H. y C.P. los estímulos fiscales necesarios para el fomento de las exportaciones y participar en el estudio y proposición de los subsidios a las importaciones.
- 3.- Intervenir en las ventas cuando los productores nacionales las hagan directamente a compradores radicados en el extranjero.

#### Secretaría de Agricultura y Recursos Hídricos

- 1.- Organizar la vigilancia de sanidad agropecuaria.
- 2.- Organizar, dirigir y reglamentar los trabajos de hidrología de aguas nacionales, tanto superficiales como subterráneas.
- 3.- Vigilar el cumplimiento y aplicación de la Ley Federal de Aguas.
- 4.- Administrar, controlar y reglamentar el aprovechamiento de las cuencas hídricas, vasos, manantiales y aguas de propiedad nacional, así como de las zonas federales correspondientes, con exclusión de lo que se atribuya expresamente a otra dependencia.

- 5.- Controlar los ríos y demás corrientes y ejecutar las obras de defensa -  
contra inundaciones.
- 6.- Ejecutar las obras hidráulicas que se deriven de tratados internaciona -  
les.

#### Secretaría de Comunicaciones y Transportes

- 1.- Intervenir en la promoción y organización de la marina mercante.
- 2.- Establecer los requisitos que deban satisfacer los mandos y las tripula -  
ciones de las naves mercantes, así como conceder las licencias y autori -  
zaciones respectivas.
- 3.- Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y -  
transportes por agua.
- 4.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante.
- 5.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en -  
todo lo relacionado con faros y señales marítimas.
- 6.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el estableci -  
miento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por  
agua; así como coordinar en los puertos marítimos y portuarios, los medios  
de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares  
y conexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente opera -  
ción y funcionamiento, salvo los asig-nados a la Secretaría de Marina.

#### Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas

- 1.- Organizar, reglamentar, controlar y vigilar las juntas de mejoras materia -  
les de los puertos y fronteras, así como nombrar y substituir a los fun -  
cionarios de las mismas.
- 2.- Otorgar concesiones o permisos para construir obras que le corresponda -  
ejecutar.

#### Secretaría de Salubridad y Asistencia

- 1.- Dirigir la policía sanitaria especial en los puertos, costas y fronteras,  
con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a -  
la salud humana.
- 2.- Realizar el control de la preparación, aplicación, importación y exporta -  
ción de productos biológicos, excepción hecha de los de uso veterinario.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

1.- Regular todo lo relacionado en materia laboral entre obreros y patronos. (7)

COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS

=====

Su función esencial consiste en coordinar en los puertos, el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las diversas dependencias del Ejecutivo Federal, en las materias (relativas a los servicios auxiliares y conexos a la actividad portuaria) y en cuanto a bienes del dominio marítimo.

Los organismos descentralizados que desempeñan labores colaterales a la actividad portuaria y los motivos de su participación son como sigue:

- a) Ferrocarriles Nacionales de México: conexión de los puertos con la zona de influencia.
- b) Petróleos Mexicanos: Servicio de combustible a los transportes marítimos- y usuario de los servicios portuarios como empresa naviera.
- c) Instituto Mexicano de Comercio Exterior: Promotor del comercio exterior.
- d) Almacenes Nacionales de Depósito: prestatario del servicio de almacenaje para mercancías en tránsito.
- e) Compañía Nacional de Subsistencias Populares: usuario de los servicios portuarios como importador y exportador de bienes de consumo.

Además, existen una serie de organismos laborales y privados que intervienen en las actividades portuarias, en calidad de prestatarios o de usuarios de servicios conexos.

Las organizaciones laborales se encuentran constituidas por los sindicatos que representan los intereses de los trabajadores de la terminal portuaria: cargadores, alijadores, amarradores, etc.

Las empresas privadas son las que participan en calidad de agencias aduanales y navieras, empresas de autotransporte y compañías de buques; además existen las agrupaciones constituidas por los importadores y exportadores de mercancías, y los usuarios de-<sup>l</sup> transporte marítimo .

## 2.3) ORGANISMOS PUBLICOS DE CARACTER TECNICO; SUS ATRIBUCIONES (8)

Considerando el reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con ello las unidades administrativas con las --  
cuales contará, hemos pensado que algunas de estas unidades depen--  
dientes de una de las 2 Subsecretarías de que esta conformada la Se--  
cretaría, la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, son de vi--  
tal importancia en el desarrollo de nuestros puertos, ya que cada --  
una dentro del área de competencia que le corresponde, lleva a cabo--  
una serie de operaciones que vistas en un contexto general, confor--  
man una estructura funcional bien definida dentro de la situación --  
portuaria nacional.

Por esto, a continuación se desglosan todas las atribuciones de cada  
uno de los órganos que tienen mayor ingerencia en el funcionamiento  
portuario nacional, sin poder destacar en una forma esquemática cual  
es el órgano más importante, debido a que cada uno tiene funciones -  
específicas pudiendo observarse inmediatamente el grado de especiali-  
zación técnica que posee cada unidad funcional.

### 2.3.1) DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA

#### Atribuciones:

- I. - Administrar las instalaciones portuarias de uso público y fi-  
jar las normas de operación de las instalaciones portuarias -  
privadas.
- II. - Aplicar los sistemas de operación adecuados a las caracterís--  
ticas de cada uno de los puertos.
- III. - Regular el tráfico marítimo, asignar el uso de instalaciones-  
y coordinar los medios de transporte, dentro de los recintos-  
portuarios.
- IV. - Representar a la Secretaría, ante las autoridades y los orga-

nismos privados en los asuntos de administración y operación portuaria.

- V. - Tramitar las solicitudes de concesiones y permisos para la prestación de servicios portuarios y vigilar el cumplimiento de los otorgados.
- VI.- Proponer las obras e instalaciones complementarias que requieran los puertos en operación, estudiar las necesidades de éstos y sugerir las medidas adecuadas.
- VII.- Llevar los registros del movimiento portuario.
- VIII. Ejecutar trabajos de conservación de edificios, de obras, - de instalaciones y de equipo, portuarios.
- IX.- Dirigir y coordinar las actividades de las Superintendencias de Operación Portuaria.
- X. - Estudiar y proponer cuotas por derechos de puerto y opinar en materia de tarifas, por cuanto a los servicios portuarios.

#### 2.3.2) COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS

La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos se crea por la ley - el 27 de diciembre de 1970 y es publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 del mismo mes y año, e integrada en los términos del art. 2o. del propio ordenamiento y la cual tendrá los siguientes órganos: I) Asamblea; II) Vocal Coordinador Ejecutivo; - III) Vocal Secretario; IV) Delegados Coordinadores; V) Juntas --- Coordinadoras; y VI) Comisiones Consultivas.

La Asamblea tendrá las siguientes atribuciones:

I) Dictar las disposiciones que tengan por objeto coordinar, en los puertos marítimos y fluviales, las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transportes que operen en - ello, así como los servicios principales auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente operación y.

funcionamiento.

II) Coordinar, el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las dependencias del Ejecutivo Federal, en las materias a que se refiere el inciso anterior, y en cuanto a bienes de dominio marítimo.

III) Designar al Delegado Coordinador de cada puerto.

IV) Aprobar los reglamentos interiores definitivos de las Juntas Coordinadoras y Comisiones Consultivas.

V) Someter al Presidente de la República, por conducto del Presidente de la Comisión, las resoluciones que haya solicitado el Ejecutivo Federal y las que lo ameriten, por su importancia y trascendencia.

VI) Aprobar el proyecto de presupuesto anual de gastos que le presente el Vocal Coordinador Ejecutivo, para someterlo a consideración del Ejecutivo Federal.

VII) Resolver los demás asuntos que demande el cumplimiento de sus atribuciones. (9)

### 2.3.3) DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

#### Atribuciones:

- I. - Organizar y fomentar la marina mercante mexicana, para cubrir los tráficos de pesca, de cabotaje y de altura.
- II.- Promover y ordenar la navegación.
- III.- Dar trámite a las solicitudes de concesiones y permisos y a las autorizaciones de contratos de servicios de navegación, así como las relativas a la ocupación de área en las zonas federales portuarias o marítimo terrestres e

intervenir en su caso en los procedimientos de caducidad y revocación de los mismos.

- IV. - Tramitar las solicitudes de concesión y permiso para la -- prestación de servicios en vías generales de comunicación-- por agua.
- V.- Supervisar los planos para la construcción de nuevas embarcaciones en el país y para las que sufran modificaciones,-- efectuar inspecciones técnicas, durante su construcción y-- a las que se encuentren en servicio, así como a embarcacio-- nes que se importen, incluyendo revisión de planos, y ex-- pidiendo los certificados correspondientes.
- VI.- Tramitar los abanderamientos, las matrículas, el traslado-- de dominio, el cambio de puerto, de matrícula, la dimisión-- de bandera y la baja de embarcaciones.
- VII.- Resolver sobre amarres temporales, desguaces y abandonos - a favor de la Nación.
- VIII. Llevar el Registro Público Marítimo Nacional.
- IX. - Tramitar la expedición y cancelación de los títulos y demás documentos requeridos por el personal de la marina mercante.
- X. - Intervenir en todo lo relativo a la educación naval mercan-- te profesional y en la capacitación del personal subalterno.
- XI. - Organizar y administrar las casas del marino.
- XII.- Dirigir y coordinar las actividades de las capitanías de - puerto y sus delegaciones y la policía de puertos.
- XIII.- Conocer de los accidentes marítimos, e informar respecto - á la contaminación de las aguas y efectuar las actuaciones que correspondan.
- XIV.- Dar trámite a las solicitudes de permisos para funciona--- miento de las agencias consignatarias de buques, y repre--- sentantes de los navieros, así como llevar el control de - las mismas.
- XV. - Vigilar el cumplimiento de las disposiciones sobre navega-- ción y seguridad.

#### 2.3.4) DIRECCION GENERAL DE OBRAS MARITIMAS

##### Atribuciones:

- I.- Intervenir en la planeación, la localización, el proyecto y la construcción de los puertos.
- II.- Proyectar, construir y conservar las obras portuarias, y de defensa así como los bienes inmuebles ligados a la operación de los puertos y a las señales marítimas.
- III.- Planear, proyectar y construir los puertos e instalaciones marinas del Gobierno Federal y tramitar el otorgamiento de concesiones y permisos, que le sean solicitados.
- IV.- Vigilar que las obras se ejecuten conforme a los contratos de obra.
- V.- Llevar el catastro de las instalaciones portuarias, marítimas, fluviales y lacustres del país.
- VI.- Deslindar las zonas portuarias y federal marítimo-terrestre.
- VII.- Planear, proyectar, construir y conservar las obras relativas a la navegación interior.
- VIII.- Cooperar en la prevención de la contaminación del mar, ríos y lagunas.
- IX.- Participar en los trámites relacionados con la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de obras portuarias.

2.3.5) DIRECCION GENERAL DE DRAGADO.

**Atribuciones:**

- I.- Programar y realizar los dragados de construcción y conservación, coordinadamente con la Dirección General de Obras Marítimas.
- II.- Atender las solicitudes de dragado de otras dependencias federales, organismos descentralizados, empresas de participación estatal y - particulares.
- III.- Coadyuvar, cuando las condiciones lo permitan, en los trabajos de relleno de zonas insalubres y de las aprovechables para ampliar las áreas urbanas e industriales en los puertos.
- IV.- Ejecutar el dragado necesario en los ríos.
- V.- Abrir las barras en esteros y lagunas.
- VI.- Autorizar el dragado que realicen otras dependencias federales, entidades paraestatales y particulares.
- VII.- Aplicar los programas de entrenamiento y capacitación técnica que - sean necesarios.
- VIII.- Proponer oportunamente el cambio del equipo en general.
- IX.- Fijar las especificaciones técnicas para la adquisición de equipo y maquinaria.

2.3.6) . DIRECCION GENERAL DE SEÑALAMIENTO MARITIMO.

Atribuciones:

- I.- Operar y conservar las señales de navegación en puertos, costas, mares, lagos y ríos.
- II.- Programar la obra civil, los aparatos de señalamiento y los alimentadores de energía;
- III.- Establecer las especificaciones para la adquisición de equipos de señalamiento.
- IV.- Realizar los estudios técnicos y económicos correspondientes sobre las necesidades del señalamiento marítimo.
- V.- Proyectar técnicamente e instalar las señales marítimas.
- VI.- Proyectar el mejoramiento de las señales instaladas, de acuerdo con las normas y exigencias nacionales e internacionales.
- VII.- Formular y proponer sistemas de operación de señales a los organismos que lo soliciten o utilicen.
- VIII.- Diseñar y construir partes mecánicas, eléctricas y electrónicas para el señalamiento.
- IX.- Elaborar cuadernos de faros, avisos a los marinos y demás documentos para auxilio y seguridad a los navegantes en aguas nacionales.
- X.- Coordinar, con la dependencia correspondiente, la comunicación por radio de avisos a los marinos.
- XI.- Coordinar con la Secretaría de Marina la elaboración de derroteros y portulanos.
- XII.- Elaborar las normas y reglamentos concernientes a la conservación, mantenimiento y reparación de las señales marítimas.

NOTAS DE PAGINA

Capítulo 2

- (1) Wilburg Jiménez C. "Introducción al Estudio de la Teoría - Administrativa. Edit. F.C.E. México, 1965 p. 20. citado - por Julio Romano Ibarra. "La Administración Portuaria en - México". Tesis. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. U.N.A.M. México, D.F. 1971 p. 22.
- (2) Marvin L. Fair. "Port Administration in the United States- Cornell Maritime Press Cambridge, Mass. U.S.A., 1954. p. 3 Citado por Julio Romano I. ob. cit. p. 22.
- (3) Marvin L. Fair. ob. cit. p. 20 cita hecha por Julio Romano I. Ob. cit. p. 24.
- (4) IBIDEM. p.p. 21, 22 cita hecho por Julio Romano I. pb. cit. p. 25.
- (5) Julio Romano I. ob. cit. p. 25
- (6) Leslie A. Bryan. "Principles of Water Transportation". The Ronald Press Co. New York. U.S.A. Romano I. ob. cit. p. 26
- (7) Diario Oficial "Organo del Gobierno Constitucional de los- Estados Unidos Mexicanos". Director: Mariano D. Urdanivia. México. Miércoles 29/XII/76 tomo CCXXXIX. No. 42.
- (8) Diario Oficial "Organo del Gobierno Constitucional de los- Estados Unidos Mexicanos". Director Mariano D. Urdanivia. México, lunes 18 de julio de 1977 tomo CCCXLIII No. 12 pp. 35 - 37.
- (9) No se ha publicado oficialmente que la Comisión Nacional - Coordinadora de Puertos pertenece a la Secretaría de Comu- nicaciones y Transportes a través de la Subsecretaría de - Puertos y Marina Mercante.

## C A P I T U L O 3

### EL COMERCIO EXTERIOR DEL MEXICO VIA MARITIMA

#### 3.1. PRINCIPALES PUERTOS POR LOS QUE SE REGISTRA MAYOR MOVIMIENTO DE ALTURA DE MERCANCIAS

(Importaciones-Exportaciones) 1974-1977

He de mencionar antes que todo, que los principales puertos estudiados en este trabajo, han sido seleccionados en función al tonelaje movido en cada uno de ellos, aclarando que este tonelaje se refiere exclusivamente al movimiento tanto de importaciones como de exportaciones denominado también como movimiento de altura.

El movimiento de cabotaje o sea, el movimiento interno entre los puertos nacionales se excluye de nuestro análisis, debido a que este servicio está reservado a líneas mexicanas exclusivamente y como este trabajo tiene como objetivo observar el comportamiento de nuestras importaciones y exportaciones vía marítima donde intervienen tanto líneas nacionales como extranjeras, lógico es pensar que por esta ocasión lo omitamos.

Al referirnos a un tonelaje, estamos partiendo de un movimiento mínimo regular de quinientas mil toneladas en adelante, para ser tomado como puerto principal, dejando a un lado a los demás sin que por ello sean de ninguna importancia para el cómputo estadístico total.

Por otro lado, en este análisis de movimiento portuario se incluirá la flota petrolera, factor que no había sido tomado en cuenta hasta antes porque en este trabajo se consideró que la Marina Mercante Mexicana estaría constituida básicamente por dos empresas: T.M.M.S.A. y NAVIMEX, S.A. de C.V., líneas afiliadas al Sistema de Conferencias y la flota petrolera se rige a través de ciertos mecanismos distintos.

Se incluirá la flota petrolera, debido a que las estadísticas recopiladas por la Dirección General de Estadística Portuaria

de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no viene por separado lo que maneja PEMEX y lo que manejan las otras líneas, lo que impide que se trate separadamente. No obstante eso, creemos que no se altera en nada nuestra hipótesis ya que en última instancia dicha flota forma parte en sentido más amplio de la Marina Mercante Nacional.

Ya entrando en detalle en el análisis de estas estadísticas, para el año de 1974 consideramos como puertos principales a: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Guaymas.

En cada uno de estos puertos se dan cifras acerca de los principales productos importados, principales productos exportados, origen de las importaciones, destino de las exportaciones y lo más importante para este trabajo, el tonelaje movido en tráfico de altura por banderas.

En este año se puede apreciar que por el lado de las exportaciones, la línea de productos que se destinan a los mercados de consumo internacional, son en algunos casos de tipo primario como el café, maíz, miel de abeja, cacao, etc., y en otros casos artículos semimanufacturados como son productos químicos, piña en conserva, minerales, ferretería, etc.

Por el lado de las importaciones, también importamos productos agrícolas como el maíz blanco, trigo y sorgo, algo contraproducente si partimos de que como país caracterizado por su producción agrícola, deberíamos ser autosuficientes en ese sector.

En este aspecto pienso que no se es autosuficiente en algunos productos agrícolas porque no existe una debida programación de las necesidades nacionales a cubrir durante un período de tiempo determinado de "X" producto o productos y de lo que se puede ser capaz en el renglón de la producción para cubrir esas necesidades, esto desde luego aunado a una mala canalización de recursos financieros en determinadas zonas y en otras su ausencia total de dicho financiamiento, etc.

Volviendo a lo nuestro también se trajeron del exterior artículos industriales y maquinaria.

En relación a los compradores reales de los productos exportados, en primer orden tenemos a E.U.A. el cual representó para el tonelaje tomado en cuenta es decir, la suma de los volúmenes manejados en los puertos principales mencionados, el 25.60% lo que lo sitúa como el principal comprador del país. También podemos mencionar a Alemania República Federal, Japón, España, Francia, Inglaterra por el lado de Europa y por Sudamérica a Venezuela, Argentina, Colombia y una serie de países que nos dan idea de la tendencia a la diversificación de los mercados reales de compra, aún siendo ésta mínima.

Con respecto al origen de nuestras importaciones para este mismo año, resulta que de las 11,246,142 toneladas que se tomaron en cuenta, (la suma del tonelaje manejado en los principales puertos) Estados Unidos significó el 23.15%, lo que resultó ser el principal mercado de importación que se tuvo. Se importó también de Canadá, Alemania, República Federal, Japón, Venezuela, Argentina, Colombia, etc.

En el aspecto más importante de este análisis, es decir el tonelaje movido por bandera, la situación fue la siguiente:

En el puerto de Tampico, Tamps., el número de arribos que correspondió a la bandera mexicana fue de 84, con un tonelaje de 512,452 tons., que representó a la vez el 12.73% de un movimiento de altura total de 4,025,554 toneladas en dicho puerto.

En el puerto de Veracruz, Ver., se contabilizó un número de arribos de 69, con un tonelaje de 270,287 ton., representando el 9.91% de un movimiento de altura total registrado en este puerto de 2,728,087 toneladas.

En Coatzacoalcos, Ver., se registraron 30 arribos con un tonelaje de 36,087 ton., representando una participación dentro del total movido en este puerto de 1.35% (sea, de 2,675,494 toneladas).

Considerando el puerto de Manzanillo, Col., hubo 48 arribos de bandera mexicana, con un tonelaje de 84,065 ton., siendo el 8.42% su participación dentro del total movido que fue de 975,604 toneladas.

El último puerto importante considerado para este año, Guaymas, - Son., se registraron 8 arribos mexicanos moviendo un tonelaje de 79,883 ton., que correspondió al 9.76% de un total movido de - - 818,403 toneladas.

De estos datos se infiere, que el tonelaje total movido por nuestra bandera mexicana para el año 1974 en los principales puertos fue de 982,774 toneladas, representando el 6.04% del total gestado en todos los puertos nacionales y el 8.73% del tonelaje reservado para los puertos principales.

Es evidente que tanto el 6.04% como el 8.73% son cifras que nos vienen a demostrar la baja participación de la Marina Mercante Mexicana dentro del Comercio Exterior del país, lo que ocasiona que la intervención de líneas de pabellón extranjero sea cada vez más acentuada, repercutiendo negativamente en la balanza de pagos del país ya que son divisas que se esfuman y que bien podrían servirnos para canalizarlas en este mismo campo marítimo.

Hago la aclaración, de que los porcentajes obtenidos corresponden al tonelaje movido por bandera nacional en los principales puertos aquí estudiados, sin considerar a los que yo creo menos importantes por su escaso movimiento de altura que experimentan.

No obstante lo anterior, aún si se tomasen esos puertos, la participación de la bandera mexicana no se incrementaría en forma radical ya que se están tomando los puertos representativos tanto del Pacífico como del Golfo.

Para el año 1975, el único puerto que se agrega a los ya mencionados es el de Pajaritos, Ver., por considerar que su movimiento de altura es de vital relevancia para este año.

Al repasar los movimientos de mercancías y mirando la gama de productos que se importaron y exportaron en el año anterior, deducimos que para 1975 se realizan los mismos productos en su generalidad, variando simplemente en términos cuantitativos.

El incremento de 7,438,811 toneladas que se observan en este año-

con relación al anterior, es más bien por la adición del puerto de Pajaritos, Ver., el cual realizó un movimiento de altura de -- 6,786,014 toneladas cifra significativa y razón por la cual fue tomado en cuenta para este año.

Por esta razón, se puede decir que no existió una diversificación en los productos de importación y exportación, ni destacar en forma tajante que algún producto o productos hallan aparecido como bastante significativos dentro de las transacciones comerciales, salvo en el puerto adicionado que sí se puede decir que por el lado de las exportaciones, el Petróleo Crudo ocupó un lugar destacado es decir, el 95.21% de los productos exportados y por el lado de las importaciones, la Roca Fosfórica que representó el 91.04% de los productos importados, ambas cantidades primero con un tonelaje de 5,264725 y en el caso segundo de 1,144087 toneladas.

Considerando a los compradores de los productos exportados, nos encontramos que Estados Unidos sigue siendo el principal mercado de compra para nuestros productos, habiendo ocupado para este año el 36.16% del total de nuestras ventas en los principales puertos estudiados es decir, un 10.56% más con relación al año anterior.

Otros buenos mercados los podemos encontrar en Italia, Canadá, Japón, Alemania República Federal, Venezuela, Argentina, Brasil, etc.

En el otro extremo o sea las importaciones, sucede algo parecido, Estados Unidos es el principal mercado abastecedor de nuestro país, considerando que en 1975 el 17.86% provino de ese mercado potencial, siendo esta cifra la más alta.

En menor escala se encuentran: Canadá, Argentina, Francia, Holanda, Alemania República Federal, Bélgica, etc.

En este aspecto debe destacarse que hubo una reducción del 5.29% de las compras que se realizaron a E.U.A. con respecto al año inmediato anterior.

El incremento en nuestras exportaciones de 10.56% y el decremento en las importaciones de 5.29% en las transacciones comerciales - con Estados Unidos con respecto al año 1974, aparentemente nos indican que estamos mejorando en ciertos aspectos, pero no olvidemos que en este análisis estamos manejando las cifras en toneladas y que un incremento o decremento en cualquier dirección dependerá en gran medida de las características físicas del producto o productos, por lo que puede ser engañoso si solamente contemplamos los números. En el caso particular, no disponemos de estadísticas que nos indiquen el destino o el origen de cada uno de los productos por país, lo que impide darnos cuenta verdaderamente en qué productos se dieron algunas variaciones.

Desde luego que cuando se manejan importaciones y exportaciones - en términos de valor ya sea en pesos mexicanos o en dólares, es más representativo porque será el análisis comparativo lo que indique en qué situación se encuentra una balanza comercial de cualquier país.

En lo que atañe al tonelaje movido en tráfico de altura por banderas, nos encontramos que la participación de la bandera nacional - en cada uno de los puertos aquí estudiados fue como sigue:

En Tampico, Tamps., los arribos mexicanos fueron 116 con 827,512-toneladas movidas, representando con respecto al total movido en ese puerto el 24.26%.

En el puerto de Veracruz, Ver., atracaron 95 buques con un tonelaje de 309,736 toneladas ocupando el tercer lugar dentro del movimiento de altura total llevado a cabo en dicho puerto con un - - 14.28%.

Revisando el puerto de Coatzacoalcos, Ver., los arribos mexicanos fueron 30, con un tonelaje de 21,963 toneladas. Su participación - dentro del global de altura movilizado en el puerto fue de .98%.

En el puerto que adicionamos en este año, Pajaritos, Ver., el tonelaje movido por nuestra bandera mexicana fue de 687,560 tonela-

das, siendo su participación de 10.13% de un total de 6,786,014 - toneladas y con 34 arribos.

Con respecto a Manzanillo, Col., la bandera mexicana movió un tonelaje de 141,552 toneladas la cual representó una participación del 12.22% con relación a un movimiento de altura de 1,158,006 toneladas y con 44 arribos.

Por último se encuentra Guaymas, Son., en donde se dan 13 arribos nacionales y un tonelaje de 147,532 toneladas la cual significó - dentro del total un 14.39%.

Como resumen de este año anotaremos que los buques nacionales movilizaron en los principales puertos de movimiento de altura un total de 2,135,855 toneladas es decir, el 12.72% de 16,790,033 toneladas que fueron las que se movieron en los seis puertos principales o sea, 3.99% más que el año anterior y con relación al movimiento generado en todos los puertos nacionales que fueron - - - 23,694,898 toneladas un 9.01% es decir, un incremento de 2.97% - con respecto al año 1974.

En el año 1976, se tomaron dos puertos más por considerar que su tonelaje realizado era significativo para este trabajo y ellos - son: Isla de Cedros, B.C.N. y San Marcos, B.C.

En el primer puerto, el producto fundamental en el rubro de las exportaciones fue la sal, con un tonelaje de 3,724,204 toneladas - enviadas a Japón, E.U.A. y Canadá. En el renglón de las importaciones es relativamente mínimo el tonelaje o sea, 49 toneladas referidas a conservas y provenientes de Estados Unidos.

En el segundo caso, el producto relevante fue el yeso con un peso de 1,160,716 toneladas destinadas a E.U.A., Taiwan, Hawai y Hong-Kong.

Por el lado de las importaciones, también mínimo el tonelaje y - siendo el producto agua potable procedente de E.U.A.

En el caso de los demás puertos, tanto en los principales productos importados, productos exportados, el origen de las importacio

nes y destino de las exportaciones, la situación con respecto a - 1975 casi fue parecida a excepción de los dos puertos ya menciona dos en un principio, por lo que considero reiterativo mencionar - ese mismo comportamiento.

Ahora vayamos a las toneladas operadas por los buques mexicanos - en todo este comportamiento.

Siguiendo el mismo orden de análisis, nos encontramos que en el - puerto de Tampico, Tamps., la bandera mexicana mueve un tonelaje - de 764,104 toneladas con 166 arribos y cuya participación signifi - có sólo el 21.39% del total generado en este puerto.

En Veracruz, Ver., se dan 88 arribos y una participación de 9.86% del total en el puerto o sea, un movimiento de 175,524 toneladas.

En Coatzacoalcos, Ver., se participa con 3.89% de un total de -- 1,477,107 toneladas y con 31 arribos.

Por lo que toca a Pajaritos, Ver., hay una participación de 8.91% de un total de 7,052,425 toneladas y con 22 arribos.

En Isla de Cedros, B.C.N., nuestra bandera mexicana participa con un sólo buque, mueve 48 toneladas y su representatividad es de - .90% de un total de 3,724,253 toneladas.

En el puerto de San Marcos, B. C., sucede algo más irrisorio, la - bandera nacional no aparece en el movimiento total de altura de - este puerto y se genera un movimiento de 1,160,800 toneladas par - ticipando 37 arribos panameños, 28 liberianos y 5 chinos, para ha - cer un total de 70 que fueron los que distribuyeron dicho movi - miento.

Observando Manzanillo, Col., aparecen 32 arribos y mueven un to-- tal de 84,902 toneladas las cuales significaron 9.62% del tráfico de altura sucedido en este puerto que fue de 882,840 toneladas.

En el último caso, se encuentra el puerto de Guaymas, Son., en - donde se gestó un movimiento de altura de 856,607 toneladas, den-- tro de las que participó la bandera nacional en una proporción del -

orden del 36.21% y con 21 arribos.

Dando por terminado este año, deducimos que la Marina Mercante Mexicana movió un total de 2,020,869 toneladas en los puertos vistos para 1976, o sea 9.80% del total movilizado en los principales puertos que fué de - - 20,506,622 toneladas. Al respecto, indicamos que hubo un decremento de 2.92% con relación al año 1975, considerando que para 1976 se tomó un tonelaje mayor y que por consiguiente debió cuando menos de permanecer el / mismo porcentaje de participación de ese año.

Analizando el total movilizado en todos los puertos que fué de 22,267,566 toneladas, la bandera nacional participó en un 9.07% o sea, .06% más con relación al año anterior.

En esta comparación aparente existió un incremento pero poco significativo, si partimos que en 1976 el movimiento de altura de todos los puertos nacionales, fué menor en 1,427,332 toneladas con respecto a 1975.

El panorama para 1977, no es diferente a los otros años a excepción de - algunos puertos que experimentan algunas variaciones en la movilización de los productos y <sup>de</sup> que se realiza un mayor tonelaje en este año con relación a los otros tres.

En el caso del puerto de Tampico por ejemplo, el producto Petróleo y Derivados pasa a ocupar un 15.84% para este año, después de haber participado de un 41.03% en el año 1976. Esta participación desde luego es en relación al total movilizado con respecto a los principales productos importados en el puerto.

En el puerto de Manzanillo, se da un cambio en el Maíz como principal producto importado, ya que en 1976 sólo participa en un 18.17% y para 1977 en un 32.81% de todos los productos que se importaron por dicho puerto.

Otro caso es el de Guaymas, en el cual el Combustible pasa de una participación del 72.67% en 1976 como principal producto importado a un 18.46% para 1977 como segundo producto más importante importado en este año.

Estos datos nos demuestran que las variaciones que se pueden anotar, son exclusivamente en función de la participación que tiene un producto o - productos de los ya tradicionales en el movimiento tanto de importación como de exportación.

En el caso del origen de nuestras importaciones y destino de las exportaciones sucede lo mismo es decir, sólo cambia la participación de los países tradicionales con los cuales se llevan a cabo las negociaciones del comercio exterior del país.

No así, respecto a las toneladas operadas por los buques nacionales, donde se puede observar esos cambios que están demostrando en que situación se encuentra la Marina Mercante del país.

En este año los puertos principales sumaron un total de 23,080,760 toneladas movidas o sea, 2,574,138 toneladas más que el año anterior, de las cuales la Marina Mercante Nacional participó solamente en 3,146,850 toneladas, que implica el 13.63% del tonelaje tomado en cuenta para 1977 y el 10.79% del tonelaje movido en todos los puertos mexicanos que fué de - - 29,160,678 toneladas.

Esta cifras comparadas con el año anterior, nos indican que se dió un incremento de 3.83% en la participación de los buques mexicanos en las toneladas movidas por los puertos principales y 1.72% considerando el total movido en todo el año.

He de aclarar, que dentro del movimiento de mercancías operadas en el puerto de Coatzacoalcos, Ver., no aparece el rubro "Principales Productos Importados" para este año, debido a que el Depto. de Estadística de la Dirección General de Operación Portuaria, no poseía el dato en el momento de la recopilación de la información, razón que nos obligó por motivos de tiempo emitirlo.

En términos generales, las conclusiones a que nos llevan estos datos son las siguientes:

1.- La Marina Mercante Mexicana participa mínimamente en el total de toneladas movidas a través de nuestros puertos.

Esta situación nos hace pensar que la capacidad de espacio disponible por los buques que conforman la flota nacional, no está acorde a las necesidades que demanda el comercio exterior del país, coyuntura bien aprovechada por líneas de pabellón extranjero que ven en ésta área un buen mercado para la venta de sus servicios, llevándose consigo cuantiosas sumas de -

dinero per el pago de éstos y concomitantemente causando para el país - grandes erogaciones que repercuten desfavorablemente en la estructura de nuestra Balanza de Pagos a través del renglón de invisibles.

2.- Esta reducida capacidad de espacio de los buques mexicanos (propios y fletados) nos impiden a la vez que la participación dentro de las políticas llevadas a cabo por las Conferencias Marítimas sea también limitada, ya que se adolece de lo fundamental "No se tiene una Marina Mercante bien Integrada".

3.- Se tiende a una diversificación de los mercados reales de compra, no habiéndole logrado estrictamente debido al procedimiento utilizado, el cual no debe partir de quien puede comprar los productos mexicanos, sino qué podemos ofrecer una vez satisfechas las necesidades nacionales, para posteriormente ir en busca de esos mercados.

Este se justifica al revisar nuestros cuadros y darnos cuenta que verdaderamente se llevan a cabo transacciones comerciales con varios países, pero son insignificantes en algunos casos por no decir en su mayoría y en otros se hace una buena operación en un año y para el otro desaparece, lo que nos da a entender que una de dos, o la calidad del producto no es óptima y acorde el precio o la producción no está bien programada.

Al respecto, yo me inclino por las dos posiciones, ya que en repetidas ocasiones los productos nacionales dejan mucho que desear en relación a calidad y por ende al precio, motivo que da lugar a que no se nos vuelva a comprar y ahí ya se perdió un mercado. Por el otro lado, como no se programa debidamente la producción, en algunos años hay demasiados excedentes de algunos productos y por consiguiente se tiende a exportar abiertamente habiendo casos hasta descuidando las necesidades elementales del país y en otros períodos una escasez, lo cual hace que también se pierdan mercados.

4.- Las mismas estadísticas nos indican que por el lado de las exportaciones, Estados Unidos sigue siendo el principal comprador, logrando con éste gran dependencia de este mercado y expuestos a las eventualidades del mismo.

Definitivamente que la cercanía geográfica y los medios de comunicación -

existentes con este país son determinantes en esta situación, pero desgraciadamente estamos sujetos a lo que nos quieran comprar, esto aunado desde luego a otro tipo de razones muchas veces ajenas a la propia transacción comercial.

Considero que sí es conveniente la diversificación de nuestros mercados reales de compra, siempre y cuando se utilice el procedimiento antes señalado, haciéndonos menos dependientes de uno sólo y con mejores alternativas y posibilidades.

Por lo que toca a las importaciones sucede lo mismo, Estados Unidos es el principal proveedor de las compras nacionales.

Estas conclusiones forzosamente nos llevan a una sola:

El Comercio Exterior de México reclama una Marina Mercante con posibilidades reales, capaz y acorde a las necesidades del mismo.

TAMPICO, TAMPS.  
( 1974 )  
Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Petróleo y Derivados	1075743	56.17
Maíz	146252	7.64
Roca Fosfórica	102887	5.37
Sulfato de Amonio	101702	5.31
Trigo	78976	4.12
Amoniaco	76613	4.00
Titanio	28739	1.50
Productos Químicos	26856	1.40
Nitrato de Amonio	20691	1.08
Lámina de Acero	17500	.91
Carbonato de Sodio	16214	.85
Sorgo	15900	.83
Otros		
T o t a l :	1915050	100 %

Principales Productos Exportados

Petróleo y Derivados	672925	31.88
Flourita	245072	11.61
Manganeso	219144	10.38
Concentrado de Zinc	212150	10.05
Sulfato de Calcio	183728	8.72
Cemento	179377	8.50
Plomo	84373	4.02

Sulfato de Sodio	75384	3.57
Zinc Metálico	39385	1.87
Colofonia	27222	1.29
Melaza	22073	1.05
Oxido de Plomo	16276	.77
Otros		
T o t a l :	2110504	100 %

#### Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
Venezuela	696984	36.40
E.U.A.	509860	26.62
Antillas Holandesas	124948	6.52
Canadá	82661	4.32
Bélgica	75843	3.96
Holanda	69246	3.62
Italia	68162	3.56
Inglaterra	48367	2.53
Marruecos	47757	2.49
Japón	29592	1.55
Alemania	22628	1.18
Bermudas	19739	1.03
Francia	17401	.91
Brasil	16865	.88
Otros		
T o t a l :	1915050	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	930669	44.10
Alemania	239649	11.36
Canadá	144996	6.87
Japón	138275	6.55
Holanda	125698	5.96
Italia	100985	4.78
Brasil	85175	4.04
Bélgica	63131	2.99
Francia	57846	2.74
Argentina	31910	1.51
España	30932	1.47
Colombia	29530	1.40
Venezuela	26813	1.27
Singapore	18608	.88
Otros		
T o t a l :	2110504	100 %

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
Liberianos	76	895258	22.24
Mexicanos	84	512452	12.73
Ingleses	76	428252	10.64
Griegos	51	418034	10.38
Noruegos	52	406398	10.10
Panameños	58	314485	7.81
Alemanes	49	132638	3.30
Rusos	20	119270	2.96
Japoneses	20	115846	2.88
Belgas	29	88941	2.21
Malayos	18	67336	1.67
Brasileños	18	58516	1.45
Chipriotas	9	55840	1.39
Franceses	11	51660	1.28
Italianos	8	43967	1.09
Españoles	17	40868	1.02
Holandeses	13	40692	1.01
Venezolanos	8	39689	.99
Otros			
T o t a l :	712	4025554	100 %

Fuente: Dirección General de Operación Portuaria  
Departamento de Estadísticas, S.C.y T.

VERACRUZ, VER.

( 1974 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Maíz	277665	16.02
Trigo	260826	15.05
Papel	140627	8.11
Productos Químicos	123811	7.14
Acero	93038	5.37
Leche en Polvo	89088	5.14
Alumina	80227	4.63
Minerales	65313	3.77
Maquinaria	64957	3.75
Ensamble	61680	3.56
Sorgo	56502	3.26
Productos de Madera	54564	3.15
Productos Industriales	49467	2.85
Frijol de Soya	37224	2.15
Refacciones	29419	1.70
Briquetas	25585	1.48
Hule	21698	1.25
Aceite de Soya	18281	1.05
Otros		
T o t a l :	1733220	100 %

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Azúcar	427909	42.97
Mieles Incristalizables	377069	37.90
Café	28995	2.87
Textiles	20243	2.05
Tubos de Acero	12914	1.30
Productos Químicos	10065	1.07
Productos Industriales	9299	.93
Piña en Conserva	8643	.87
Lithargirio	7429	.75
Tierra Activada	6916	.70
Minerales	6903	.70
Maquinaria	6743	.68
Miel de Abeja	6633	.67
Ferretería	5020	.50
Otros		
T o t a l :	994867	100 %

## Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONFLAJE	PORCEN AJE %
E.U.A.	769687	44.41
Alemania	147633	8.52
Canadá	137036	7.91
Bélgica	105607	6.09
Holanda	50975	2.94
Finlandia	48567	2.80
Francia	42142	2.43
Sufáfrica	39752	2.29
Suecia	38863	2.24
Perú	38371	2.21
Brasil	34421	1.99
Argentina	31821	1.84
Chile	28262	1.63
Irlanda	28074	1.62
Inglaterra	27622	1.59
Italia	26461	1.53
España	20116	1.16
Otros		
T o t a l :	1733220	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	744385	74.81
Alemania	29140	2.92
Inglaterra	28599	2.87
Holanda	26419	2.66
Italia	25920	2.61
Brasil	17297	1.74
Venezuela	15620	1.57
Bélgica	15411	1.55
España	13039	1.31
Colombia	11602	1.17
Perú	7538	.76
Argentina	6843	.69
Francia	6290	.63
Cuba	5749	.58
Otros		
T o t a l :	994867	100 %

## Tonelaje Movido en Trafico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
griegos	56	610036	22.36
Liberianos	46	370293	13.57
Mexicanos	69	270287	9.91
Ingleses	63	213604	7.83
Alemanes	53	168129	6.16
Rusos	25	99760	3.66
Noruegos	57	96001	3.52
Turcos	4	83977	3.08
Panameños	24	82 89	3.04
Finlandeses	31	73	2.69
Italianos	16	6 7	2.33
Holandeses	27	60918	2.23
Japoneses	10	58381	2.14
Daneses	28	49497	1.81
Chinos	3	47380	1.74
Belgas	17	47072	1.73
Españoles	21	46783	1.71
Americanos	19	45475	1.67
Singaporenses	15	31855	1.17
Otros			
T o t a l :	689	2728087	100 %

Fuente: Dirección General de Operación Portuaria  
 Depa. t to de Estadísticas, S.C.

COATZACOALCOS, VER.

( 1974 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Trigo	253469	36.60
Maíz	241279	34.84
Roca Fosfórica	102845	14.85
Sorgo	21864	3.16
Rieles	15329	2.21
Nitrato de Sodio	14593	2.11
Frijol de Soya	13341	1.93
Sulfato de Amonio	12017	1.73
Sosa Cáustica	7803	1.13
Leche en Polvo	2797	.40
Productos Industriales	1764	.25
Otros	5456	.79
T o t a l :	692557	100 %

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Azufre	1886280	95.13
Mieles incristalizables	32635	1.64
Café	32312	1.63
Madera	8315	.42
Sosa	6795	.34
Manteca de Cacao	4717	.23
Arcilla Activada	4118	.21
Urea	2150	.11
Cacao	1839	.09
Miel de Abeja	1342	.07
Material Eléctrico	711	.04
Artículos de Henequén	413	.02
Pimienta	203	.01
Otros	1107	.06
T o t á l :	1982937	100 %

## Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	588003	84.90
Marruecos	53833	7.77
Escocia	15442	2.23
Siria	14600	2.11
Chile	7900	1.14
Canadá	6011	.87
Panamá	2434	.35
Suecia	1679	.24
Honduras	541	.08
Japón	539	.08
Otros	1575	.23
T o t a l :	692557	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	1096951	55.32
Inglaterra	167992	8.47
China	90409	4.56
Holanda	82028	4.14
Líbano	79536	4.01
Grecia	79505	4.01
Brasil	75962	3.83
Italia	72298	3.65
Australia	41579	2.10
Israel	31228	1.57
Túnez	30618	1.54
Libia	26465	1.33
Argentina	23547	1.14
Japón	17130	.86
Francia	15468	.78
Otros		
T o t a l :	1982937	100 %

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
Liberianos	69	996475	37.24
Griegos	46	649205	24.27
Americanos	23	484470	18.11
Noruegos	8	67577	2.53
Italianos	5	63610	2.38
Franceses	3	60304	2.25
Ingleses	17	50430	1.88
Españoles	5	43635	1.63
Chinos	2	37007	1.38
Mexicanos	30	36087	1.35
Panameños	5	35570	1.33
Alemanes	18	25458	.95
Singaporenses	8	24764	.93
Coreanos	1	15500	.58
Otros			
<b>T o t a l :</b>	<b>279</b>	<b>2675494</b>	<b>100 %</b>

MANZANILLO, COL.

( 1974 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Maíz	270099	32.80
Trigo	104573	12.70
Petróleo y Derivados	98793	12.00
Arroz	71241	8.65
Lámina y Hojalata	41219	5.01
Soya	35780	4.34
Concentrado de Plomo	33218	4.03
Semilla de Trigo	31865	3.87
Sulfato de Amonio	30242	3.67
Harina de Pescado	22326	2.71
Leche en Polvo	12852	1.56
Semilla de Algodón	7216	.88
Productos Químicos	6876	.83
Otros		
T o t a l :	823526	100 %

Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Melaza	67464	38.53
Azúcar Mascabado	39967	22.83

Concentrado de Zinc	18746	10
Colofonia	3002	1.72
Semilla de Trigo	3000	1.71
Sulfato de Sodio	2959	1.69
Tierra Fuller	2815	1.61
Pasta de Tomate	2665	1.52
Tierra Diatomácea	2069	1.18
Tierra Fosil	2027	1.16
Botellas de Vidrio	1891	1.08
Lithargirio	1788	1.02
Glucosa	1718	.98
Productos Químicos	1689	.96
Miel de Maíz	1518	.87
Zinc Metálico	1512	.87
Otros		
T o t a l :	175078	100 %

#### Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	407098	49.43
Japón	77684	9.43
China	72114	8.76
Canadá	69209	8.40

Perú	55931	6.79
Venezuela	33898	4.12
Ecuador	19856	2.41
Islas Vírgenes	18635	2.26
Bélgica	16514	2.01
Nueva Zelandia	11833	1.44
Corea	11041	1.34
Italia	7521	.91
Nicaragua	7216	.88
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>823526</b>	<b>100 %</b>

#### Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	107433	61.36
Japón	22914	13.09
Perú	6349	3.63
Australia	6212	3.55
Panamá	5986	3.42
Costa Rica	5916	3.38
Colombia	3906	2.23
Venezuela	3339	1.91
China	3011	1.72
Nicaragua	2250	1.29

Ecuador	1875	1.07
República Dominicana	1809	1.03
Chile	1101	.63
Otros		
T o t a l :	175078	100 %

Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM.BUQUES	TON.MOVIDO	PORCENTAJE %
Liberia	32	234972	23.53
Grecia	19	221047	22.13
México	48	84065	8.42
Japón	40	82457	8.26
Panamá	17	79743	7.98
Inglaterra	13	48858	4.89
China	7	46603	4.67
Holanda	19	35752	3.58
Filipinas	10	29644	2.97
Chipre	7	27675	2.77
Yugoeslavia	3	27137	2.72
Alemania	5	18343	1.84
Chile	8	12734	1.28
Noruega	5	12120	1.21
Italia	1	11039	1.10
Francia	1	10732	1.07
Otros			
T o t a l :	253	998604	100 %

GUAYMAS, SON.

( 1974 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Combustible	335536	45.75
Sorge	204352	27.86
Amoniaco	109620	14.94
Soya .	82196	11.21
Harina de pescado	1757	.24
T o t a l :	733461	100 %

Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Algodón	59205	69.66
Garbanzo	15757	18.54
Semilla de Trigo	6233	7.33
Concentrado de Cobre	3793	4.46
Varios	4	.01
T o t a l :	84992	100 %

## Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E. U. A.	329088 <sub>1</sub>	44.87
Alaska	84270 <sub>0</sub>	11.49
Venezuela	76536 <sub>7</sub>	10.43 <sub>7</sub>
Curazao	59509	8.11 <sub>0</sub>
Argentina	42963	5.86 <sub>0</sub>
I. Vírgenes	25004	3.41 <sub>5</sub>
Colombia	24553	3.35
Italia	22176	3.02 <sub>2</sub>
Ecuador <sub>2</sub>	17988	2.45
Arabia	15611	2.13
Bahamas	13756	1.88
Irán	10250	1.40
Australia	7200	.98
Costa Rica	2800	.38
Perú	1757	.24
T o t a l :	733461	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
Japón	46565	54.79
España	17182	20.22

EXPORTACION	VOLUMEN	PORCENTAJE %
China	7612	8.96
Italia	5319	6.26
Formosa	3396	3.99
Chile	1927	2.27
Francia	988	1.16
Indonesia	507	.60
Tailandia	467	.55
Hong Kong	346	.41
Portugal	203	.24
Bélgica	157	.18
Holanda	151	.17
Alemania	104	.12
Malasia	66	.08
Australia	2	.00
T o t a l :	84992	100 %

Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM.BUQUES	TON.MOVIDO	PORCENTAJE %
Griegos	14	184279	22.52
Liberianos	17	172123	21.03
Noruegos	15	119680	14.62
Mexicanos	8	79883	9.76
Panameños	9	42474	5.19

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
Ingleses	4	31816	3.89
Chinos	2	30648	3.75
Chipriotas	2	29234	3.57
Yugoeslavos	2	28630	3.50
Suecos	2	24310	2.97
Japoneses	13	21626	2.64
Dinamarqueses	1	18116	2.21
Italianos	6	13293	1.62
Franceses	1	13107	1.60
Rusos	1	5085	.62
Otros		2222	.27
<b>T o t a l :           </b>	<b>101</b>	<b>818403</b>	<b>100.00</b>

**FUENTE:** Dirección General de Operación Portuaria, Departamento de Estadística. S.C. y T.



TAMPICO, TAMPS.

ZAR II

( 1975. )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Petróleo y Derivados	666815	40.45
Maíz	254913	15.46
Sulfato de Amonio	214520	13.01
Sorgo	53077	3.22
Fertilizante	53070	3.22
Lámina de Acero	38342	2.33
Rieles de Acero	34717	2.11
Trigo	34000	2.06
Titanio	31549	1.91
Maquinaria en general	25201	1.53
Nitrato de Amonio	21436	1.30
Carbón Mineral	17384	1.05
Productos Químicos	15434	.94
Bauxita	12449	.76
Otros		
T o t a l :	1648265	100 %

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Petróleo y Derivados	624774	35.45
Cemento	182547	10.36
Manganeso	162579	9.22
Fluorita	153048	8.68
Sulfato de Sodio	109871	6.23
Concentrado de Zinc	85349	4.84
Sulfato de Calcio	83831	4.76
Plomo	66148	3.75
Zinc Metálico	59147	3.36
Melaza	23090	1.31
Botellas de Vidrio	16238	.92
Colofonia	12952	.73
Durmientes de Concreto	12074	.69
Oxido de Plomo	10638	.61
Algodón	10397	.59
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>1762457</b>	<b>100 %</b>

## Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	599608	36.38
Antillas Holandesas	286459	17.38
Venezuela	123817	7.51
Bélgica	94218	5.72
Argentina	77961	4.73
Mozambique	47213	2.86
Canadá	40219	2.44
Sudáfrica	37955	2.30
Italia	35778	2.17
Trinidad y Tobago	34499	2.09
Australia	34440	2.09
Alemania	32743	1.99
Rumania	27790	1.69
Japón	25733	1.56
Francia	24243	1.47
Otros		
T o t a l :	1648265	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	869248	49.32
Japón	142112	8.06
Brasil	123661	7.02
Canadá	102145	5.80
Holanda	96233	5.46
Cuba	52660	2.99
Italia	51883	2.94
Venezuela	49393	2.80
Colombia	38080	2.16
Alemania	37678	2.14
Bélgica	36031	2.04
Antillas Holandesas	27930	1.58
Argentina	27362	1.55
Perú	26561	1.51
Francia	21777	1.24
Otros		
T o t á l :	1762457	100 %

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE
Mexicanos	116	827512	24.26
Liberianos	65	524820	15.39
Griegos	38	332388	9.75
Panameños	57	324626	9.52
Ingleses	64	309176	9.06
Noruegos	39	175653	5.15
Alemanes	46	151681	4.45
Italianos	24	85713	2.51
Venexolanos	14	83248	2.44
Singapurenses	20	67840	1.99
Belgas	13	65393	1.92
Chipriotas	6	56855	1.67
Yugoeslavos	13	54705	1.60
Rusos	20	43677	1.28
Cubanos	5	36876	1.08
Brasileños	13	35137	1.03
Colombianos	12	33682	.99
Daneses	11	32913	.97
Argentinos	25	27898	.82
Japoneses	6	26742	.78
Otros			
T o t a l	666	3410722	100 %

**VERACRUZ, VER.****( 1975 )****Principales Productos Importados**

<b>PRODUCTOS</b>	<b>VOLUMEN (Toneladas)</b>	<b>PORCENTAJE %</b>
<b>Maíz</b>	<b>491922</b>	<b>31.87</b>
<b>Papel</b>	<b>143540</b>	<b>9.30</b>
<b>Sorgo</b>	<b>114918</b>	<b>7.44</b>
<b>Alumina</b>	<b>80756</b>	<b>5.24</b>
<b>Productos Químicos</b>	<b>57589</b>	<b>3.74</b>
<b>Maquinaria</b>	<b>52857</b>	<b>3.42</b>
<b>Minerales</b>	<b>52845</b>	<b>3.42</b>
<b>Frijol</b>	<b>50644</b>	<b>3.28</b>
<b>Productos Industriales</b>	<b>39673</b>	<b>2.57</b>
<b>Acero</b>	<b>34987</b>	<b>2.27</b>
<b>Mineral de Hierro</b>	<b>34141</b>	<b>2.21</b>
<b>Refacciones</b>	<b>33172</b>	<b>2.15</b>
<b>Briquetas de Carbón</b>	<b>25326</b>	<b>1.64</b>
<b>Ensamble</b>	<b>24928</b>	<b>1.61</b>
<b>Material para Construc.</b>	<b>24575</b>	<b>1.59</b>
<b>Agrícolas Transformadas</b>	<b>21189</b>	<b>1.37</b>
<b>Forestales Transformadas</b>	<b>18064</b>	<b>1.17</b>
<b>Aceite Vegetal</b>	<b>17719</b>	<b>1.15</b>
<b>Bauxita</b>	<b>17337</b>	<b>1.12</b>
<b>Productos de Animales</b>	<b>15727</b>	<b>1.02</b>
<b>Alambre de Acero</b>	<b>15430</b>	<b>1.00</b>
<b>Otros</b>		
<b>T o t a l :</b>	<b>1543673</b>	<b>100 %</b>

## VERACRUZ, VER.

( 1975. )

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Mieles Incristalizables	313745	50.21
Azúcar Mascabado	120375	19.27
Textiles	30920	4.95
Café en Grano	20940	3.35
Tubos de Acero	9814	1.57
Productos Industriales	9340	1.49
Refacciones	9318	1.48
Productos Agrícolas	9140	1.46
Miel de Abeja	9032	1.45
Minerales	8797	1.40
Maquinaria	8057	1.29
Productos Químicos	7681	1.23
Agrícolas Transformados	7493	1.20
Semilla de Cártamo	5741	.92
Durmientes de Concreto	5571	.89
Lenteja	3872	.62
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>624806</b>	<b>100 %</b>

## Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	491444	31.84
Argentina	303797	19.68
Canadá	114281	7.40
Alemania	79969	5.18
Brasil	74081	4.80
Mozambique	54833	3.55
Bélgica	53656	3.48
Suecia	37066	2.40
Francia	36980	2.40
Perú	34656	2.25
Finlandia	31336	2.03
Holanda	28466	1.84
Italia	25144	1.63
Inglaterra	23422	1.52
Malasia	21126	1.37
España	17559	1.14
Australia	15554	1.01
Otros		
T o t a l :	1543673	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	275261	44.06
Italia	48069	7.69
Alemania	39904	6.39
Francia	30263	4.84
Holanda	27741	4.44
Canadá	26116	4.18
Venezuela	20926	3.35
Inglaterra	16651	2.66
Noruega	13317	2.13
Brasil	13137	2.10
Argentina	12558	2.01
Cuba	12170	1.95
España	10333	1.65
Puerto Rico	10068	1.61
Bélgica	9830	1.57
Colombia	7108	1.14
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>624806</b>	<b>100 %</b>

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE
Liberianos	76	493023	22.73
Griegos	56	453884	20.93
Mexicanos	95	309736	14.28
Noruegos	60	151835	7.00
Alemanes	58	112919	5.21
Finlandeses	38	105316	4.86
Italianos	33	86407	3.98
Ingleses	46	61925	2.86
Holandeses	30	43077	1.99
Rusos	19	33564	1.55
Panameños	28	31096	1.43
Americanos	24	28813	1.33
Singapurenses	13	26810	1.24
Daneses	25	26270	1.21
Brasileños	13	23599	1.09
Sueco	1	22800	1.05
Belgas	17	19453	.90
Chipriotas	4	16317	.75
Españoles	11	15329	.71
Colombianos	11	15239	.70
Otros			
T o t a l :	736	2168479	100 %

COATZACOALCOS, VER.

( 1975. )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Maíz	471694	68.11
Sorgo	79828	11.53
Roca Fosfórica	73491	10.61
Trigo	13248	1.91
Durmientes	11226	1.62
Sosa Cáustica	9443	1.36
Maquinaria y Refacciones	9198	1.33
Nitrato de Sodio	8138	1.17
Productos Químicos	6077	.88
Rieles de Acero	5929	.86
Gas Butano	2371	.34
Ferretería	677	.10
Otros	1256	.18
T o t a l :	692575	100 %

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Azufre	1460730	94.31
Mieles Incristalizables	37714	2.43
Café	26084	1.68
Sosa Cáustica	6997	.45
Maíz	5208	.34
Tierra fósil	4131	.28
Miel de Abeja	1546	.10
Manteca de Cacao	1398	.09
Algodón	1273	.08
Madera	1210	.08
Piña	830	.05
Cacao	811	.05
Pimienta	508	.03
Otros	457	.03
T o t a l :	1548897	100 %

### Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	305127	44.05
Argentina	209724	30.28
Brasil	62245	8.98
Marruecos	29680	4.29
Honduras	24632	3.56
Alemania	21809	3.15
Sudáfrica	16377	2.37
Chile	8137	1.18
Canadá	5939	.86
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>692575</b>	<b>100 %</b>

### Destino de las Exportaciones

EXPORTACIONES	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	1020776	65.90
Inglaterra	111641	7.21
Líbano	99989	6.46
Brasil	91201	5.89
Italia	58250	3.76
Libia	26630	1.72
Francia	22853	1.48

Cuba	14470	.93
China	14128	.91
Alemania	11986	.77
Grecia	10601	.68
Holanda	10542	.68
Belice	10192	.66
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>1548897</b>	<b>100 %</b>

**Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas**

BANDERAS	NUM. BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
Liberianas	93	1176191	52.47
Griegos	35	430045	19.19
Americanos	12	177760	7.93
Noruegos	10	78062	3.48
Ingleses	11	76036	3.39
Franceses	3	43893	1.96
Alemanes	25	38003	1.70
Holandeses	17	34721	1.55
Italianos	6	33024	1.47
Panameños	3	28164	1.26
Chileños	2	23987	1.07
Mexicanos	30	21963	.98

Chino	1	20967	.94
Daneses	7	14049	.63
Chipriotas	2	13766	.61
Yugoeslavo	1	13248	.59
Argentinos	3	11412	.51
Otros			
<b>T o t a l : 271</b>		<b>2241472</b>	<b>100 %</b>

Pajaritos, Ver.

( 1975 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Roca Fosfórica	1144087	91.04
Acido Sulfúrico	98021	7.64
Butano Propano	16597	1.32
T o t a l :	1256705	100 %

Principales Productos Exportados

Petróleo Crudo	5264725	95.21
Acido Fosfórico	240108	4.34
Super Fosfato	22350	.41
Etileno	1800	.03
Combustible	326	.01
T o t a l :	5529309	100 %

Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	938007	74.63
Marruecos	210011	16.71
Senegal	48089	3.83
Nauru	21590	1.72

Holanda	18037	1.44
Francia	14460	1.15
Venezuela	3300	.26
Antillas Holandesas	3211	.26
T o t a l :	1256705	100 %

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	3,880153	70.17
Antillas Holandesas	562282	10.17
Israel	461046	8.34
Puerto Rico	333028	6.02
India	84452	1.53
Brasil	76002	1.37
Italia	60745	1.10
Paraguay	26541	.48
Uruguay	23915	.43
Argentina	8200	.15
Francia	7669	.14
Otros		
T o t a l :	5,529309	100 %

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	NUM.BUQUES	TON.MOVIDO	PORCENTAJE %
Griegos	78	2196697	32.38
Liberianos	72	1963044	28.94
Mexicanos	34	687560	10.13
Noruegos	15	370474	5.46
Dinamarqueses	12	322035	4.75
Suecos	17	289958	4.27
Panameños	12	277855	4.09
Alemanes	8	197724	2.91
Ingleses	9	169245	2.49
Italianos	4	103321	1.52
Franceses	3	82400	1.21
Japoneses	2	62414	.92
Norteamericano	1	29286	.43
Uruguayo	1	23915	.35
Holandeses	2	10086	.15
T o t a l :	270	6786014	100 %

MANZANILLO, COL.

( 1975 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Maíz	470923	44.94
Petróleo y Derivados	198873	18.98
Sorgo	67467	6.44
Sulfato de Amonio	63048	6.02
Harina de Pescado	49060	4.68
Concentrado de Plomo	44213	4.22
Lámina de Acero	42881	4.09
Nitrato de Amonio	16712	1.59
Ruedas de Acero	9773	.93
Polietileno	9404	.90
Trigo	8904	.85
Acero	8093	.77
Otros		
T o t a l :	1047902	100 %

## Principales Productos Exportados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE %
Melaza	42439	38.54
Concentrado de Zinc	9772	8.89
Plomo	6473	5.89
Botellas de Vidrio	4180	3.81
Algodón	3240	2.94
Harina de Maíz	2812	2.55
Zinc Metálico	2714	2.46
Refacciones	2268	2.06
Tierra Tonsil	2234	2.03
Cobre	1998	1.81
Tierra de Infusorios	1833	1.66
Colofonia	1795	1.63
Productos Químicos	1727	1.57
Jugo Naranja	1711	1.55
Garbanzo	1608	1.46
Tierra Diatomácea	1593	1.45
Electrodos de Carbón	1565	1.42
Cable Eléctrico	1484	1.35
Tubos de Asbesto	1267	1.15
Sulfato de Sodio	1249	1.13
Lithargirio	1210	1.10

Películas	1181	1.07
Tierra Activada	1180	1.07
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>110104</b>	<b>100 %</b>

### Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE %
Argentina	363502	34.69
E.U.A.	285189	27.22
Japón	107152	10.23
Antillas Holandesas	66618	6.36
Perú	65742	6.27
Venezuela	51263	4.89
Bélgica	23727	2.26
Costa Rica	21702	2.07
Italia	19614	1.87
Chile	16423	1.57
Ecuador	14423	1.09
Singapore	6751	.64
Canadá	4000	.38
Otros		
<b>T o t a l :</b>	<b>1047502</b>	<b>100 %</b>

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACIONES	TONELAJE	PORCENTAJE %
E.U.A.	26255	23.84
Japón	17876	16.23
Inglaterra	13397	12.17
Costa Rica	6930	6.29
Perú	6160	5.59
Ecuador	5563	5.05
R.P. China	5014	4.55
Brasil	4702	4.27
Colombia	3511	3.19
Venezuela	3260	2.96
Panamá	3141	2.85
Australia	2571	2.34
Nicaragua	1913	1.74
Holanda	1800	1.63
Chile	1559	1.42
Noruega	1512	1.37
Indonesia	1144	1.04
Otros		
T o t a l :	110104	100 %

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Bandera

BANDERAS	Núm. Buques	TON. MOVIDO	PORCENTAJE %
Griegos	37	463868	40.06
Liberiano	19	155883	13.46
Mexicano	44	141552	12.22
Panameño	24	73502	6.35
Inglés	14	69327	5.99
Japonés	28	55557	4.80
Noruego	17	53640	4.63
Alemán	7	34218	2.95
Chino	4	27743	2.40
Italiano	1	17777	1.54
Holandés	20	17307	1.49
Chileno	9	11471	.99
Peruano	4	8530	.74
Norteamericano	24	7873	.68
Chipriota	3	7553	.65
Danés	1	6600	.57
Hondureño	1	2620	.23
Filipino	5	2496	.22
Singapurense	1	489	.03
<b>T o t a l :</b>	<b>263</b>	<b>1158006</b>	<b>100 %</b>

GUAYMAS, SON.

( 1975 )

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Combustible	592201	61.35%
Sorgo	281895	29.20%
Amoniaco	59571	6.17%
Fertilizantes	28205	2.92%
Harina de Pescado	2275	0.24%
Tanques de Acero	1144	0.12%
T o t a l :	965291	100.00%

Principales Productos Exportados

Semilla de Trigo	28531	47.55%
Garbanzo	18313	30.46%
Algodón	13155	21.91%
Alpiste	50	0.08%
T o t a l :	60049	100.00%

Origen de las Importaciones

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
Estados Unidos	380821	39.45%
Venezuela	180707	18.72%
Ant. Holandesas	164531	17.04%
Argentina	124009	12.85%
Alaska	59571	6.17%
Trinidad Tobago	16976	1.76%
Canadá	15200	1.57%

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
Holanda	15000.	1.55%
Irak	5057	0.52%
Perú	2275	0.24%
Ingleterra	1144	0.13%
<b>T o t a l</b>	<b>965291</b>	<b>100.00%</b>

## Destino de las Exportaciones

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
España	18486	30.78%
Pakistán	12700	21.15%
Brasil	10228	17.03%
Japón	4085	6.80%
Rusia	3900	6.49%
R.P. China	3550	5.91%
Italia	2887	4.82%
Bangladesh	1360	2.26%
Chile	986	1.64%
Indonesia	690	1.15%
Taiwan	644	1.07%
Grecia	220	0.37%
Portugal	202	0.34%
Singapur	66	0.11%
Filipinas	45	0.08%
<b>T o t a l</b>	<b>60049</b>	<b>100.00%</b>

## Tonelaje Movido en Tráfico de Altura por Banderas

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE
Griegos	22	357188	34.84%
Liberianos	22	243622	23.76%
Mexicanos	13	147532	14.39%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOVIDO	PORCENTAJE
Noruegos	6	85965	8.38%
Ingleses	6	52598	5.13%
Alemanes	5	25839	2.52%
Taiwanés	1	19925	1.94%
Italianos	3	19755	1.93%
Chipriota	1	17977	1.75%
Japoneses	3	17873	1.74%
Norteamericana	1	12700	1.24%
Brasileña	2	10228	1.00%
Española	1	6165	0.60%
Rusa	1	3900	0.38%
Panaména	2	2369	0.23%
Chilena	2	1704	0.17%
<b>T o t a l :</b>	<b>91</b>	<b>1025340</b>	<b>100.00%</b>

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria, Departamento de Estadística. S.C. y T.

PUERTO

TAMPICO, TAMPS

- 1976 -

**Principales Productos Importados**

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Petróleo y Derivados	584241	41.03%
Sulfato de Amonio	230125	16.16%
Maíz	176835	12.42%
Rieles de Acero	64160	4.51%
Urea	45428	3.19%
Nitrato de Amonio	40718	2.86%
Titaneo	34315	2.40%
Roca Fosfórica	26515	1.86%
Maquinaria	18092	1.27%
Productos Químicos	17384	1.22%
Amoniaco	13423	0.94%
Ilmenita	13308	0.92%
Bauxita	10235	0.72%
Cromita	9513	0.67%
Semilla de Algodón	9213	0.65%
Pulpa de Madera	8357	0.59%
Partes para Tractor	7742	0.54%
Otros Productos	114444	8.05%
<b>T o t a l :</b>	<b>1424048</b>	<b>100.00%</b>

**Principales Productos Exportados**

Petróleo y Derivados	565699	26.33%
Cemento	414433	19.29%
Manganeso	220266	10.25%
Sulfato de Calcio	182592	8.50%

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Concentrado de Zinc	152599	7.10%
Sulfato de Sodio	111618	5.19%
Fluorita	76163	3.54%
Zinc Metálico	65655	3.06%
Productos Químicos	55646	2.59%
Plomo	38525	1.79%
Spato Fluor	37382	1.74%
Calofonia	33023	1.54%
Botellas de Vidrio	26876	1.25%
Mieles Incristalizables	18370	0.86%
Oxido de Plomo	17737	0.83%
Otros Productos	132274	6.14%
<b>T o t a l .</b>	<b>2148858</b>	<b>100.00%</b>

**Origen de las Importaciones**

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
<b>E.U.A.</b>	<b>610491</b>	<b>42.87%</b>
<b>Ant. Holandesas</b>	<b>218148</b>	<b>15.32%</b>
<b>Canadá</b>	<b>86704</b>	<b>6.09%</b>
<b>Holanda</b>	<b>68970</b>	<b>4.84%</b>
<b>Bélgica</b>	<b>44302</b>	<b>3.11%</b>
<b>Rumania</b>	<b>40374</b>	<b>2.84%</b>
<b>Australia</b>	<b>37910</b>	<b>2.66%</b>
<b>Italia</b>	<b>31655</b>	<b>2.22%</b>
<b>Sud Africa</b>	<b>30249</b>	<b>2.12%</b>
<b>Venezuela</b>	<b>27372</b>	<b>1.92%</b>
<b>Kenia</b>	<b>27295</b>	<b>1.92%</b>
<b>R.F.A.</b>	<b>22259</b>	<b>1.56%</b>
<b>Polonia</b>	<b>20496</b>	<b>1.44%</b>
<b>Kuwait</b>	<b>15609</b>	<b>1.10%</b>
<b>Chile</b>	<b>15379</b>	<b>1.08%</b>

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
Brasil	14797	1.04%
Otros Países	112038	7.87%
<b>T o t a l s</b>	<b>1424048</b>	<b>100.00%</b>

Destino de las Exportaciones

E.U.A.	947338	44.09%
Venezuela	274091	12.76%
Brasil	254672	11.85%
Bélgica	109566	5.10%
Japón	82687	3.85%
Canadá	80056	3.73%
Holanda	60018	2.79%
Cuba	49759	2.32%
Noruega	46912	2.18%
Italia	44484	2.07%
Colombia	32101	1.49%
Francia	31247	1.45%
Otros Países	135927	6.32%
<b>T o t a l s</b>	<b>2148858</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura.

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOV.	PORCENTAJE
Mexicana	166	764104	21.39%
Inglesa	82	710745	19.89%
Liberiana	66	490112	13.72%
Panamense	52	398901	11.17%
Griega	45	363756	10.18%
Noruega	35	135842	3.80%
Brasileña	23	125084	3.50%
Alemana	48	91587	2.56%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON.MOV.	PORCENTAJE
Singapurense	23	85447	2.39%
Italiana	24	73398	2.05%
Belga	13	38252	1.07%
Canadiense	4	34542	0.97%
Venezolana	13	29511	0.83%
Francesa	9	28025	0.79%
Rusa	13	27311	0.76%
Yogoeslava	11	26600	0.74%
Cubana	7	25294	0.71%
Otras Banderas	82	124395	3.48%
<b>T o t a l :</b>	<b>716</b>	<b>3572906</b>	<b>100.00%</b>

**PUERTO**  
**VERACRUZ, VER.**

- 1976 -

**Principales Productos Importados**

<b>PRODUCTOS</b>	<b>VOLUMEN (Toneladas)</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Maíz	303407	23.64%
Papel	174909	13.73%
Frijol de Soya	109184	8.51%
Alumina	82711	6.44%
Productos Químicos	64256	5.01%
Ensamble	43273	3.37%
Acero	36486	2.84%
Maquinaria	34756	2.71%
Leche en Polvo	29503	2.30%
Mineral de Hierro	29359	2.29%
Refacciones	25472	1.98%
Sebo	24494	1.91%
Caucho	24365	1.90%
Pasta de Madera	22516	1.75%
Briquetas	21830	1.70%
Sosa	16926	1.32%
Bauxita	15187	1.18%
Otros Productos	224861	17.42%
<b>T o t a l :</b>	<b>1283495</b>	<b>100.00%</b>

**Principales Productos Exportados**

Mieles Incristalizables	275115	55.45%
Frijol	44906	9.05%
Café	26882	5.42%
Papas	19061	3.84%
Productos Químicos	9914	2.00%

PRODUCCION	VALOR (Toneladas)	PORCENTAJE
Tubos de Acero	9271	1.37%
Material para F.F.C.C.	8463	1.71%
Hilo de Algodón	6368	1.38%
Miel de Abeja	5946	1.20%
Piña de Conserva	5373	1.18%
Jugos	4995	1.01%
Otros Productos	78885	15.89%
<b>T o t a l :</b>	<b>496189</b>	<b>100.00%</b>

Origen de las Importaciones

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	424206	33.05%
Canadá	121823	9.49%
Mozambique	118033	9.20%
Brasil	82449	6.42%
Alemania	63584	4.95%
Finlandia	53914	4.20%
Kenia	40098	3.12%
Francia	39301	3.06%
Holanda	29.995	2.34%
Bélgica	28375	2.20%
Suecia	27833	2.17%
Australia	26540	2.07%
Italia	23781	1.85%
Chile	23663	1.84%
Malasia	21903	1.71%
Inglaterra	21697	1.69%
Argentina	18712	1.46%
Irlanda	16148	1.26%
Guyana	15172	1.18%

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
Otros Países	86268	6.74%
T o t a l :	1283495	100.00%

Destino de las Exportaciones

E.U.A.	240367	48.44%
Venezuela	34412	6.94%
Brasil	34166	6.89%
Alemania	29665	5.98%
Cuba	26981	5.44%
Inglaterra	20781	4.19%
Canadá	18857	3.80%
Holanda	11024	2.22%
España	7183	1.46%
Colombia	6942	1.40%
Rusia	6904	1.39%
Bélgica	6648	1.34%
Italia	6521	1.32%
Francia	6255	1.26%
Argentina	5754	1.16%
Otros Países	33729	6.77%
T o t a l :	496189	100.00%

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOV.	PORCENTAJE
Griega	50	422133	23.72%
Liberiana	69	341850	19.21%
Mexicana	88	175524	9.86%
Alemana	53	105707	5.94%
Finlandesa	37	95520	5.37%
Panameña	28	78339	4.40%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOV.	PORCENTAJE
Noruega	38	71786	4.03%
Inglesa	38	68606	3.85%
Italiana	26	54506	3.06%
Holandesa	25	46191	2.60%
Brasileña	16	39718	2.23%
Rusa	26	34027	1.92%
Norteamericana	18	32402	1.82%
Chipriota	11	31003	1.74%
Singapurenses	16	27096	1.52%
Japonesa	8	26277	1.48%
Otras Banderas		128999	7.25%
T o t a l :	674	1779684	100.00%

**PUERTO  
COATZACOALCOS, VER**

---

- 1976 -

**Principales Productos Importados**

PRODUCTOS	VOLUMEN	PORCENTAJE
Maíz	92209	29.95%
Roca Fosfórica	85672	27.82%
Sulfato de Amonia	19370	6.29%
Maquinaria y Refacciones	16973	5.51%
Nitratos	16856	5.47%
Cloruro de Potasio	16850	5.47%
Lubricantes y Gas	14956	4.86%
Urea	10120	3.29%
Sosa Calcinada	8096	2.63%
Rieles	6448	2.09%
Durmientes	6246	2.03%
Equipo Petrolero	5962	1.94%
Otros Productos	8200	2.65%
<b>T o t a l :</b>	<b>307958</b>	<b>100.00%</b>

**Principales Productos Exportados**

Azufre	1084524	92.74%
Mieles Incristalizables	38007	3.25%
Café	32082	2.74%
Cacao y Cocoa	3966	0.34%
Henequén	3.187	0.27%
Manteca de Cacao	2902	0.25%
Miel de Abeja	2560	0.22%
Artesanías	377	0.03%
Otros Productos	1765	0.16%
<b>T o t a l :</b>	<b>1169370</b>	<b>100.00%</b>

Origen de las Importaciones

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	181003	58.78%
Alemania	22630	7.34%
Brasil	18180	5.90%
España	16909	5.49%
Holanda	12809	4.16%
Rumania	10120	3.29%
Chile	9650	3.13%
Bulgaria	8096	2.63%
Honduras	6372	2.07%
Puerto Rico	4680	1.51%
Bélgica	3280	1.07%
Haití	3178	1.03%
Otros Países	11051	3.60%
<b>T o t a l :</b>	<b>307958</b>	<b>100.00%</b>

Destino de las Exportaciones

R.U.A.	907772	77.64%
Inglaterra	153522	13.13%
Brasil	39005	3.34%
India	20166	1.72%
Alemania	13842	1.18%
Francia	10197	0.87%
Costa Rica	5253	0.45%
El Salvador	5202	0.45%
Bélgica	5120	0.44%
Holanda	2909	0.25%
Uruguay	2010	0.18%
Otros Países	4151	0.35%
<b>T o t a l :</b>	<b>1169149</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOV.	PORCENTAJE
Liberiana	76	776136	52.54%
E.U.A.	19	355138	24.05%
Griega	16	109005	7.38%
Mexicana	31	57393	3.89%
Inglesa	15	36682	2.48%
Noruega	6	27672	1.87%
Panameña	8	25418	1.72%
China	2	24044	1.63%
Francesa	5	19725	1.34%
Alemana	25	13873	0.94%
Singapurense	1	10850	0.73%
Bulgara	1	8096	0.55%
Holandesa	10	5239	0.35%
Otras Banderas	20	7836	0.53%
T o t a l :	235	1477107	100.00%

PUERTO  
PAJARITOS, VER.

-----  
- 1976 -

Principales Productos Importados

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
Roca Fosfórica	1065141	96.88%
Butano y Propano	13500	1.23%
Acido Sulfúrico	11176	1.02%
Cloruro de Vinilo	7332	0.67%
Superfosfato Triple	2004	0.18%
Maquinaria	314	0.02%
<b>T o t a l :</b>	<b>1099467</b>	<b>100.00%</b>

Principales Productos Exportados

Aceite Crudo	5665290	95.17%
Acido Fosfórico	186318	3.13%
Superfosfato	60618	1.02%
Combustoleo Pesado	37016	0.62%
Acido Sulfúrico	3666	0.06%
<b>T o t a l :</b>	<b>5952958</b>	<b>100.00%</b>

Origen de las Importaciones

PAISES	TONELAJE	PORCENTAJE
Marruecos	654050	59.49%
E.U.A.	374696	34.08%
Senegal	44041	4.00%
Antillas Holandesas	13500	1.23%

PAISRS	TONELAJE	PORCENTAJE
Finlandia	11176	1.02%
Puerto Rico	2004	0.18%
<b>T o t a l :</b>	<b>1099467</b>	<b>100.00%</b>

Destino de las Exportaciones

E.U.A.	4245374	71.32%
Israel	923951	15.52%
Antillas Holandesas	473285	7.95%
Puerto Rico	98873	1.66%
India	81650	1.37%
Brasil	40432	0.68%
Holanda	29382	0.49%
Bélgica	29289	0.49%
Francia	18327	0.31%
Alemania	9900	0.16%
Inglaterra	2495	0.05%
<b>T o t a l :</b>	<b>5952958</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
Liberiana	70	2205658	31.28%
Griega	56	1666467	23.63%
Mexicana	22	628678	8.91%
Panamense	12	424339	6.02%
Noruega	14	405905	5.76%
Inglesa	17	372057	5.28%
Italiana	9	329617	4.67%
Holandesa	7	251977	3.57%
Alemana	8	240652	3.41%
Marroquí	11	223085	3.16%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TON. MOV.	PORCENTAJE
Sueca	13	197453	2.80%
Danese	2	45360	0.64%
Malaya	1	42850	0.61%
Rusa	3	18327	0.26%
<b>T o t a l s</b>	<b>245</b>	<b>7052425</b>	<b>100.00%</b>

PUERTO

ISLA DE CEDROS, B.C.N.

=====

- 1976 -

Principales Productos Exportados

<u>PRODUCTOS</u>	<u>VOLUMEN</u> (Toneladas)	<u>PORCENT JE</u>
Sal	3724204	100%

Principales Productos Importados

Conservas	49	100%
-----------	----	------

Origen de las Importaciones

<u>PAISES</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
E.U.A.	49	100%

Destino de las Exportaciones

Japón	2739972	73.57%
E.Û.A.	685057	18.39%
Canadá	299175	8.04%
T o t a l :	3724204	100.00%

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura.

<u>BANDERA</u>	<u>No. DE BUQUES</u>	<u>TONELAJE</u> <u>MOV.</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Liberiana	25	2318094	62.24%

( 2 )

<u>BANDERA</u>	<u>No. DE BUQUES</u>	<u>TONELAJE</u> <u>MOV.</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Inglesa	18	951112	25.54%
Noruega	3	224504	6.03%
Japones a	8	147966	3.97%
Polaca	1	49057	1.32%
Filipina	3	33472	0.90%
Mexicana	1	48	
T o t a l :	59	3724253	100.00%

PUERTO  
SAN MARCOS, B.C.

- 1976 -

Principales Productos Exportados

<u>PRODUCTOS</u>	<u>VOLUMEN</u> (Toneladas)	<u>PORCENTAJE</u>
Yeso	1160716	100 %

Principales Productos Importados

Agua Potable	84	100 %
--------------	----	-------

Origen de las Importaciones

<u>PAISES</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
E.U.A.	84	100 %

Destino de las Exportaciones

E.U.A.	1075797	92.68%
Taiwan	56170	4.84%
Hawai	18397	1.58%
Hong Kong	10352	0.90%
<b>T o t a l :</b>	<b>1160716</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura

<u>BANDERAS</u>	<u>No.DE BUQUES</u>	<u>TON. MOV.</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Panameña	37	620053	53.42%
Liberiana	28	500551	43.12%
China	5	40196	3.46%
<b>T o t a l :</b>	<b>70</b>	<b>1160800</b>	<b>100.00%</b>

PUERTO

MAN ANILLO, COL.

=====

- 1976 -

Principales Productos Importados

<u>PRODUCTOS</u>	<u>VOLUMEN</u> (Toneladas)	<u>PORCENTAJE</u>
Maíz	142299	18.17%
Petróleo y Derivados	111000	14.17%
Sulfato de Amonio	96074	12.27%
Nitrato de Amonio	82980	10.59%
Urea	75645	9.66%
Soya	68761	8.78%
Lámina de Acero	40189	5.13%
Semilla de Algodón	30888	3.94%
Harina de Pescado	28398	3.63%
Roca Fosfórica	21522	2.75%
Acero	15661	2.00%
Fertilizantes	9518	1.22%
Hoja de Lata	7493	0.96%
Hule Crudo	7313	0.93%
Aceite de Coco	7045	0.90%
Refacciones	5204	0.66%
Otros Productos	33304	4.24%
<b>T o t a l s :</b>	<b>783294</b>	<b>100.00%</b>

Principales Productos Exportados

Melaza	33653	33.79%
Plomo	13265	13.32%
Zinc Metálico	6367	6.39%
Productos Químicos	5052	5.07%
Concentrado de Cobre	4792	4.82%
Refacciones	3151	3.16%

<u>PRODUCTOS</u>	<u>VOLUMEN</u> (Toneladas)	<u>PORCENTAJE</u>
Tierra Batan	2280	2.29%
Electrodos de Carbón	1985	1.99%
Ajo	1817	1.82%
Películas	1607	1.62%
Mechas de Acetato	1473	1.48%
Lithargirio	1441	1.45%
Harina de Maíz	1308	1.32%
Garbanzo	1299	1.30%
Cobre	1199	1.20%
Tierra de Infusorios	1170	1.17%
Tubo de Asbesto	1134	1.14%
Sulfato de Sodio	1118	1.12%
Antenas	947	0.95%
Fritas de Vidrio	946	0.95%
Vehículos	870	0.87%
Alpiste	852	0.86%
Fluoruro de Aluminio	808	0.81%
Botellas de Vidrio	642	0.64%
Tierra Diatomacea	641	0.64%
Otros Productos	9774	9.83%
<b>T o t a l :</b>	<b>99591</b>	<b>100.00%</b>

Origen de las Importaciones

<u>PAISES</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
E.U.A.	196203	25.05%
Japón	100530	12.83%
Antillas Hol.	100445	12.82%
Bélgica	66652	8.51%
Rusia	41428	5.29%
Brasil	40775	5.21%
Costa Rica	40645	5.19%

<u>PAISES</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Rumania	36465	4.66%
Nicaragua	25777	3.29%
Salvador	21988	2.81%
Argentina	17818	2.27%
Holanda	16816	2.15%
Mozambique	15710	2.01%
Perú	15375	1.96%
Ecuador	11171	1.43%
Otros Países	35451	4.52%
<b>T o t a l :</b>	<b>783249</b>	<b>100.00%</b>

Destino de las Exportaciones

E.U.A.	34672	34.81%
Japón	20669	20.75%
Brasil	8925	8.96%
Colombia	6427	6.45%
Costa Rica	6214	6.24%
Perú	4773	4.79%
Ecuador	3636	3.65%
Venezuela	1968	1.98%
Indonesia	1894	1.90%
Chile	1789	1.80%
Argentina	1772	1.78%
Nicaragua	1651	1.66%
Panamá	1582	1.59%
China Popular	982	0.99%
Otros Países	2637	2.65%
<b>T o t a l :</b>	<b>99591</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura.

<u>BANDERAS</u>	<u>No. DE BUQUES</u>	<u>TON. MOV.</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Liberiana	31	225870	25.58%
Griega	11	152384	17.26%
Panameña	31	116602	13.21%
Mexicana	32	84902	9.62%
Inglesa	16	63085	7.15%
Holandesa	18	38799	4.39%
Italiana	2	36938	4.18%
Alemana	6	34536	3.91%
Noruega	15	32293	3.66%
Japonesa	28	29223	3.31%
Yugoeslava	2	24297	2.75%
Chipriota	2	12364	1.40%
Peruana	3	8980	1.02%
Norteamericana	22	8145	0.92%
Chilena	9	7212	0.82%
Otras Banderas	15	7210	0.82%
<b>T o t a l :</b>	<b>243</b>	<b>882840</b>	<b>100.00%</b>

PUERTO  
GUAYMAS, SON.

-----  
- 1976 -

Principales Productos Exportados

<u>PRODUCTOS</u>	<u>VOLUMEN</u> (Toneladas)	<u>PORCENTAJE</u>
Algodón	16920	63.43%
Ajonjolí	5152	19.31%
Garbanzo	3259	12.22%
Semilla de Trigo	1345	5.04%
<b>T o t a l s</b>	<b>26676</b>	<b>100.00%</b>

Principales Productos Importados

Combustible	603100	72.67%
Soya	123062	14.83%
Amoniaco	46663	5.62%
Fertilizantes	44161	5.32%
Maquinaria	4178	0.50%
Semilla de Algodón	3995	0.48%
Maíz	2995	0.36%
Harina de Pescado	1750	
Libros	17	
Vinos	9	0.21%
Vehículos	1	
<b>T o t a l s</b>	<b>829931</b>	<b>100.00%</b>

Origen de las Importaciones

<u>PAISES</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Ant. Holandesas	434913	52.40%
E.U.A.	204399	24.64%
Alaska	83266	10.03%

<u>PAIS S</u>	<u>JE</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Brasil	58215	7.02%
Venezuela	28790	3.47%
Australia	7558	0.92%
Nicaragua	3995	0.47%
Japón	3172	0.38%
Argentina	2995	0.36%
Perú	1000	0.12%
Turquía	851	0.10%
Ecuador	767	0.09%
Chile	10	
<b>T o t a l s :</b>	<b>829931</b>	<b>100.00%</b>

Destino de las Exportaciones

Japón	12371	46.38%
España	3594	13.47%
China	3150	11.81%
Italia	1759	6.59%
Taiwan	1374	5.19%
Polonia	1129	4.23%
Chile	1128	4.23%
Grecia	1010	3.79%
Alemania	503	1.89%
Tailandia	332	1.24%
Portugal	151	0.57%
Filipinas	89	0.33%
Francia	64	0.24%
Singapur	22	0.08%
<b>T o t a l s :</b>	<b>26676</b>	<b>100.00%</b>

Toneladas Operadas por Bandera en Tráfico de Altura.

<u>PANDERAS</u>	<u>No. DE BUQUES</u>	<u>TON. MOV.</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Mexicana	21	310220	36.21%
Griega	12	179483	20.95%
Liberiana	19	153904	17.97%
Alemana	5	68235	7.97%
Noruega	5	50658	5.91%
Panamense	7	28555	3.33%
Hindú	1	22480	2.62%
Holandesa	1	16669	1.95%
Rusa	1	12087	1.41%
Japonesa	5	4368	0.51%
Yugoeslava	2	2282	0.27%
Italiana	1	1732	0.20%
Chilena	1	1138	0.13%
Polaca	1	1129	0.13%
Chipriota	1	1000	0.12%
Dinamarquesa	1	851	0.10%
Peruana	1	767	0.09%
Suiza	1	567	0.07%
Filipina	1	482	0.06%
<b>T o t a l :</b>	<b>87</b>	<b>856607</b>	<b>100.00%</b>

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria, Departamento de Estadística. S.C. y T.

TAMPICO, TAMAULIPAS

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	Porcentaje
MAIZ	461606	29.18%
PETROLEO Y DERIVADOS	250540	15.84%
SULFATO DE AMONIO	150575	9.52%
TRIGO	115068	7.27%
BORGO	106342	6.72%
SOYA	81957	5.18%
ROCA FOSFORICA	64808	4.10%
ILMENITA	52388	3.31%
MANGANESO	37550	2.37%
RIELES DE ACERO	19950	1.26%
LAMINA DE ACERO	18170	1.15%
CRÓMITA	17779	1.12%
CARBON COKE	17664	1.12%
PRODUCTOS QUIMICOS	15000	0.95%
NITRATO DE AMONIO	13991	0.88%
OTROS	140041	8.85%
T O T A L :	1581866	100.00%

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

CEMENTO	790758	34.28%
PETROLEO Y DERIVADOS	248006	10.75%
SULFATO DE CALCIO	172021	7.46%
MANGANESO	165131	7.16%
CONCENTRADO DE ZINC	132721	5.75%
FLUORITA	131681	5.71%
SULFATO DE SODIO	113566	4.92%

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
BOTELLAS DE VIDRIO	65573	2.84%
ZINC METALICA	56836	2.46%
PLOMO	38601	1.67%
ONIX	30654	1.33%
PRODUCTOS QUIMICOS	22997	1.00%
COLOFONIA	22923	0.99%
MIELES INCRISTALIZABLES	16543	0.72%
FERRO MANGANESO	12850	0.56%
BIOXIDO DE MANGANESO	12502	0.54%
OTROS	273733	11.86%
<b>T O T A L :</b>	<b>2307096</b>	<b>100.00%</b>

#### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	1030135	65.12%
ARGENTINA	90666	5.73%
BELGICA	63297	4.00%
ESPAÑA	54946	3.47%
ITALIA	49853	3.15%
JAPON	36357	2.30%
AUSTRALIA	33178	2.10%
INGLATERRA	28487	1.80%
R.F.A.	23766	1.50%
MARRUECOS	20475	1.29%
BRASIL	20295	1.28%
ANTILLAS HOLANDESAS	18974	1.20%
CUBA	18174	1.15%
RUMANIA	15707	0.99%
FRANCIA	12545	0.79%
OTROS	65011	4.10%
<b>T O T A L :</b>	<b>1581866</b>	<b>100.00%</b>

**DESTINO DE LAS EXPORTACIONES**

<b>EXPORTACION</b>	<b>TONELAJE</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>E.U.A.</b>	<b>1023187</b>	<b>44.34%</b>
<b>VENEZUELA</b>	<b>344588</b>	<b>14.92%</b>
<b>BRASIL</b>	<b>230297</b>	<b>9.98%</b>
<b>CANADA</b>	<b>125393</b>	<b>5.43%</b>
<b>JAPON</b>	<b>106188</b>	<b>4.60%</b>
<b>BELGICA</b>	<b>95681</b>	<b>4.14%</b>
<b>ECUADOR</b>	<b>84176</b>	<b>3.64%</b>
<b>ITALIA</b>	<b>46977</b>	<b>2.03%</b>
<b>HOLANDA</b>	<b>44317</b>	<b>1.92%</b>
<b>FRANCIA</b>	<b>31701</b>	<b>1.37%</b>
<b>INGLATERRA</b>	<b>25778</b>	<b>1.11%</b>
<b>ARGENTINA</b>	<b>18654</b>	<b>0.80%</b>
<b>BERMUDAS</b>	<b>17500</b>	<b>0.75%</b>
<b>OTROS</b>	<b>112659</b>	<b>4.88%</b>
<b>T O T A L :</b>	<b>2307096</b>	<b>100.00%</b>

**TONELAJE MOVIDO EN TRAFICO DE ALTURA POR BANDERA**

<b>BANDERAS</b>	<b>No. DE BUQUES</b>	<b>TONELAJE</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>GRIEGA</b>	<b>73</b>	<b>790679</b>	<b>20.33%</b>
<b>MEXICANA</b>	<b>93</b>	<b>683451</b>	<b>17.57%</b>
<b>PANAMEÑA</b>	<b>78</b>	<b>652494</b>	<b>16.78%</b>
<b>LIBERIANA</b>	<b>54</b>	<b>582520</b>	<b>14.98%</b>
<b>INGLESA</b>	<b>75</b>	<b>421958</b>	<b>10.85%</b>
<b>BRASILEÑA</b>	<b>22</b>	<b>125854</b>	<b>3.24%</b>
<b>NORUEGA</b>	<b>18</b>	<b>73238</b>	<b>1.88%</b>
<b>SINGAPURENSE</b>	<b>17</b>	<b>59685</b>	<b>1.53%</b>
<b>ITALIANA</b>	<b>19</b>	<b>54794</b>	<b>1.41%</b>
<b>VENEZOLANA</b>	<b>17</b>	<b>52595</b>	<b>1.35%</b>
<b>BELGA</b>	<b>8</b>	<b>43125</b>	<b>1.10%</b>

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
JAPONESA	6	41660	1.07%
YUGO-SLAVA	11	34818	0.90%
ALEMANA	31	32185	0.83%
FRANCESA	7	31320	0.81%
U. R. S. S.	10	29160	0.75%
DANESA	9	23522	0.60%
HOLANDESA	10	20958	0.54%
COLOMBIANA	18	20272	0.52%
ARGENTINA	7	20201	0.52%
OTROS	38	94473	2.42%
<b>T O T A L :</b>	<b>621</b>	<b>3888962</b>	<b>100.00%</b>

VERACRUZ, VER.

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
MAIZ	480926	26.03%
TRIGO	227854	12.33%
SORGO	188177	10.18%
PAPEL	181206	9.80%
SOYA	144262	7.80%
PRODUCTOS QUIMICOS	101589	5.49%
ALUMINA	90152	4.87%
PETROLEO Y SUS DERIVADOS	43813	2.37%
LECHE EN POLVO	33227	1.79%
MATERIAL DE CONSTRUCCION	31248	1.69%
PRODUCTOS ANIMAL	30610	1.65%
PRODUCTOS INDUSTRIALES	27559	1.49%
ENSAMBLE	25343	1.37%
MINERALES	23473	1.27%
MAQUINARIA Y EQUIPO DE TRANSPORTE	23157	1.25%
HULE	22020	1.19%
BRIQUETAS	20934	1.13%
REFACCIONES	17012	0.92%
AGRICOLAS TRANSFORMADOS	16746	0.90%
OTROS	118210	6.39%
T O T A L :	1847518	100.00%

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

MIELES INCRISTALIZABLES	283908	46.91%
FRIJOL	131832	21.78%
AGRICOLAS	27660	4.57%
PRODUCTOS QUIMICOS	17206	2.84%

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
MAQ. Y EQUIPO DE TRANSPORTE	16928	2.79%
MINERALES	15434	2.55%
CAFE EN GRANO	14586	2.41%
PIÑA EN CONSERVA	12434	2.05%
AGRICOLAS TRANSFORMADOS	11840	1.95%
MATERIAL DE CONSTRUCCION	11,422	1.88%
REFACCIONES	11404	1.88%
MIEL DE ABEJA	9017	1.49%
TEXTILES	6024	0.99%
OTROS	35401	5.85%
<b>T O T A L :</b>	<b>605096</b>	<b>100.00%</b>

#### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	1155592	62.54%
CANADA	221197	11.97%
ALEMANIA	46446	2.51%
BRASIL	44608	2.41%
BELGICA	35040	1.89%
FRANCIA	33955	1.83%
ARGENTINA	28652	1.55%
IRLANDA	27848	1.50%
SUECIA	24010	1.29%
JAPON	22253	1.20%
HOLANDA	21911	1.18%
MALASIA	20834	1.12%
ANTILLAS HOLANDESAS	19884	1.07%
FINLANDIA	18547	1.00%
INGLATERRA	18155	0.98%
ESPAÑA	17250	0.93%
ITALIA	17231	0.93%
OTROS	74105	4.01%
<b>T O T A L :</b>	<b>1847518</b>	<b>100.00%</b>

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	256932	42.46%
BRASIL	77894	12.87%
CUBA	67567	11.16%
VENEZUELA	43513	7.19%
ITALIA	33026	5.45%
ALEMANIA	22334	3.69%
HOLANDA	16573	2.73%
ARGENTINA	14875	2.45%
CANADA	12547	2.07%
ESPAÑA	7096	1.17%
JAPON	6372	1.05%
FRANCIA	5416	0.89%
SUECIA	5332	0.88%
COLOMBIA	4915	0.81%
OTROS	30704	5.07%
<b>T O T A L :</b>	<b>605096</b>	<b>100.00%</b>

TONELAJE MOVIDO EN TRAFICO DE ALTURA POR BANDERA

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
GRIEGOS	59	594408	24.23%
LIBERIANOS	70	574616	23.42%
INGLESES	52	239822	9.77%
MEXICANOS	76	219287	8.94%
NORUEGOS	24	107756	4.39%
PANAMEÑOS	28	101040	4.11%
ALEMANES	36	77327	3.15%
ITALIANOS	24	71059	2.89%
FINLANDESES	35	58629	2.39%
BRASILEÑOS	21	49711	2.02%
RUSOS	10	45902	1.87%
HOLANDESES	22	39788	1.62%
CUBANOS	10	32008	1.30%

BANDERAS	Nº. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
JAPONESES	9	28632	1.16%
INDUES	13	24914	1.01%
CHIPRIOTAS	7	24495	0.99%
ARABES	1	14400	0.58%
FRANCESES	7	13639	0.55%
OTROS	108	135181	5.51%
<b>T O T A L :</b>	<b>612</b>	<b>2452614</b>	<b>100.00%</b>

COATZACOALCOS, VERACRUZ

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
AZUFRE	1148639	94.02%
NIELES INCRISTALIZABLES	43320	3.54%
CAFE	14572	1.19%
MENEQUEN MANUFACTURADO	4387	0.35%
TIERRA BATAN	4080	0.33%
CACAO Y DERIVADOS	3486	0.28%
MIEL DE ABEJA	2433	
PIMIENTA	332	
SACOS VACIOS	217	
PALO TINTO	180	
SISAL	148	0.29%
SEMILLA DE CALABAZA	77	
SILICATO DE PLOMO	70	
ARTESANIAS	57	
OTROS	83	
<b>T O T A L :</b>	<b>1222081</b>	<b>100.00%</b>

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

PAIS	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	965587	79.01%
INGLATERRA	95105	7.78%
ESPAÑA	30783	2.51%
BRASIL	30000	2.45%
INDIA	20208	1.65%
CHINA POPULAR	16774	1.37%
ITALIA	15165	1.24%

PAIS	TONELAJE	PORCENTAJE
FRANCIA	13070	1.06%
EL SALVADOR	10762	0.88%
ALEMANIA	7174	0.58%
OTROS	17099	1.39%
<b>T O T A L :</b>	<b>1222081</b>	<b>100.00%</b>

#### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

E.U.A.	716297	73.98%
JAPON	65556	6.77%
ITALIA	58522	6.04%
ARGENTINA	37710	3.89%
BRASIL	36122	3.73%
BULGARIA	12201	1.26%
BELGICA	7554	0.78%
IRLANDA	6390	0.66%
PUERTO RICO	5384	0.55%
OTROS	22390	2.31%
<b>T O T A L :</b>	<b>968126</b>	<b>100.00%</b>

#### TONELAJE MOVIDO POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTURA

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
LIBERIANA	91	1187258	
GRIEGA	37	445420	20.33%
E.U.A.	12	193514	8.83%
INGLESA	15	75818	3.46%
MEXICANA	20	59734	2.72%
PANAMEÑA	10	56642	2.58%
DANESA	5	28397	1.29%
FILIPINA	1	22024	1.00%
ALEMANA	16	21176	0.96%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
FRANCESA	10	19399	0.88%
CHINA	3	19224	0.87%
ITALIANA	4	15306	0.69%
YUGOSLAVA	2	12914	0.58%
OTRAS	29	28671	1.30%
<b>T O T A L :</b>	<b>255</b>	<b>2190648</b>	<b>100.00%</b>

## PAJARITOS, VERACRUZ

- 1977 -

## PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
ROCA FOSFORICA	1352953	93.70%
ACIDO SULFURICO	44881	3.10%
OTROS DERIVADOS DEL PETROLEO	34053	2.35%
CLORURO DE VINILO	6978	0.48%
MAQUINARIA	3974	0.27%
CLORURO DE ETILENO	1500	0.10%
<b>T O T A L :</b>	<b>1444339</b>	<b>100.00%</b>

## PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

ACEITE CRUDO	10015391	95.61%
ACIDO FOSFORICO	196739	1.87%
SUPER FOSFATO TRIPLE	122443	1.16%
GASOLINA	74358	0.70%
AMONIACO ANHIDRO	32214	0.30%
COMBUSTOLEO PESADO	19549	0.18%
DIESEL	10796	0.10%
ETILENO	9410	0.08%
<b>T O T A L :</b>	<b>10480900</b>	<b>100.00%</b>

## ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
MARRUECOS	859421	59.50%
E.U.A.	516671	35.77%
PUERTO RICO	32871	2.27%
JAPON	24876	1.72%

IMPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
PANAMA	10500	0.72%
<b>T O T A L :</b>	<b>1444339</b>	<b>100.00%</b>

#### DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	8852394	83.51%
ISRAEL	951340	9.07%
PUERTO RICO	167143	1.59%
ESPAÑA	128533	1.22%
ANT. HOLANDESAS	115521	1.10%
INDIA	64044	0.61%
EGIPTO	63926	0.60%
BRASIL	48118	0.45%
COLOMBIA	23601	0.22%
BELGICA	19898	
HOLANDA	17456	
CHILE	15750	0.63%
ECUADOR	11401	
IRLANDA	1775	
<b>T O T A L :</b>	<b>10480900</b>	<b>100.00%</b>

#### TONELAJE MOVIDO EN TRAFICO DE ALTURA POR BANDERA.

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
LIBERIANA	65	2527586	21.19%
MEXICANA	78	2085631	17.48%
INGLESA	49	1835611	15.39%
ALEMANA	35	1468285	12.31%
PANAMEÑA	37	1242404	10.41%
GRIEGA	30	1135506	9.52%

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
NORUEGA	19	400756	3.36%
ESPAÑOLA	5	246080	2.06%
MARROQUI	10	196772	1.65%
E.U.A.	5	165410	1.30%
SUECA	9	155172	1.28%
HOLANDESA	5	153349	1.38%
RUSA	3	82056	0.68%
ECUATORIANA	2	61031	0.51%
OTRAS	8	169590	1.42%
<b>T O T A L :</b>	<b>360</b>	<b>11925239</b>	<b>100.00%</b>

SAN MARCOS, B.C.

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
AGUA POTABLE	143	100.00%

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

YESO	1178523	100.00%
------	---------	---------

ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

PAIS	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	143	100.00%

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

E.U.A.	1178523	100.00%
--------	---------	---------

TONELAJE MOVIDO POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTURA

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
PANAMEÑA	38	639622	54.26%
LIBERIANA	30	539044	45.74%
TOTAL :	68	1178666	100.00%

MANZANILLO, COL.

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
MAIZ	249127	32.81%
SULFATO DE AMONIO	143687	18.92%
PASTA DE SOYA	87352	11.50%
COMBUSTIBLE	60549	7.97%
NITRATO DE AMONIO	58805	7.74%
LAMINA DE ACERO	36489	4.80%
LAMINA DE FIERRO	28848	3.79%
UREA	16153	2.12%
HARINA DE PESCADO	11838	1.55%
HULE CRUDO	10390	1.36%
MAQUINARIA	5093	0.67%
SACOS POLIPROPILENO	4142	0.54%
OTROS	46768	6.15%
<b>T O T A L :</b>	<b>759241</b>	<b>100.00%</b>

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

MELAZA	37032	33.25%
ZINC METALICO	8797	7.89%
CONCENTRADO DE PLOMO	6996	6.28%
BOTELLAS DE VIDRIO	3857	3.46%
SULFATO DE SODIO	3234	2.90%
TIERRA DIATOMACEA	2864	2.57%
AJO	2024	1.81%
REFACCIONES	1859	1.66%
PRODUCTOS QUIMICOS	1750	1.57%

PRODUCTOS	VOLUMEN (Toneladas)	PORCENTAJE
TIERRA ACTIVADA	1613	1.44%
ARTICULOS DE VIDRIO	1498	1.34%
HULE SINTETICO	1379	1.23%
GARBANZO	1321	1.18%
PELICULAS	1288	1.15%
ELECTRODOS DE CARBON,	1126	1.01%
LITHARGIRIO	1082	0.97%
CALOFONIA	1035	0.92%
OTROS	32603	29.27%
<b>T O T A L :</b>	<b>111358</b>	<b>100.00%</b>

#### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

IMPORTACIONES	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	284706	37.50%
JAPON	195560	25.76%
RUMANIA	59999	7.90%
ARGENTINA	48042	6.33%
BRASIL	20169	2.66%
HOLANDA	20000	2.63%
ECHADOR	18996	2.50%
PERU	17725	2.33%
COREA	16472	2.17%
VENEZUELA	14137	1.86%
COSTA RICA	13654	1.80%
ANTILLAS HOL.	9707	1.28%
SINGAPORE	9619	1.27%
COLOMBIA	9283	1.22%
CHILE	5914	0.78%
FRANCIA	5523	0.73%
OTROS	9735	1.28%
<b>T O T A L :</b>	<b>759241</b>	<b>100.00%</b>

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

EXPORTACION	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	48682	43.72%
CHILE	9397	8.44%
JAPON	7856	7.05%
COLOMBIA	6969	6.26%
COSTA RICA	6723	6.04%
PERU	5636	5.06%
PANAMA	5498	4.94%
ECUADOR	4888	4.37%
VENEZUELA	4086	3.67%
NICARAGUA	3446	3.09%
BRASIL	3372	3.03%
ARGENTINA	1188	1.07%
CHINA NACIONALISTA	1121	1.01%
COREA	758	0.68%
OTROS	1738	1.56%
<b>T O T A L :</b>	<b>111358</b>	<b>100.00%</b>

TONELADAS OPERADAS POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTURA

BANDERA	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
GRIEGA	24	321902	36.97%
LIBERIANA	40	256579	29.47%
JAPONESA	36	57270	6.58%
PANAMEÑA	26	56815	6.53%
MEXICANA	23	55529	6.38%
HOLANDESA	21	35864	4.12%
PERUANA	5	30265	3.48%
INGLESA	5	27204	3.12%
COLOMBIA	7	9230	1.06%
NORTEAMERICANA	23	7512	0.86%
CHILENA	9	5061	0.58%

BANDERA	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
IRLANDESA	1	3139	0.36%
CHINA	3	1638	0.19%
FILIPINA	4	1380	0.16%
SUIZA	1	728	0.08%
NORUEGA	1	310	0.04%
ALEMANA	1	173	0.02%
<b>T O T A L :</b>	<b>230</b>	<b>870599</b>	<b>100.00%</b>

GUAYMAS, SONORA

- 1977 -

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS

PRODUCTOS	VOLUMEN ( Toneladas )	PORCENTAJE
SOYA	127023	29.91%
COMBUSTIBLE	78404	18.46%
SORGO	73945	17.41%
MAIZ	41550	9.78%
SEMILLA DE ALGODON	36902	8.69%
FERTILIZANTE	25230	5.94%
AMONIACO	23055	5.42%
PASTA DE SOYA	11467	2.70%
MAQUINARIA	6009	1.41%
OTROS	1006	0.23%
<b>T O T A L :</b>	<b>424591</b>	<b>100.00%</b>

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

CEBADA	49024	32.65%
ALGODON	48884	32.55%
GARBANZO	25704	17.11%
SEMILLA DE TRIGO	24761	16.49%
AJONJOLI	1308	0.87%
ALUBIA	308	
CARNE DE CABALLO	46	0.30%
ALPISTE	23	
OTROS	11	
<b>T O T A L :</b>	<b>150141</b>	<b>100.00%</b>

### ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

IMPORTACIONES	TONELAJE	PORCENTAJE
E.U.A.	240261	56.58%
ARGENTINA	52009	12.24%
NICARAGUA	36902	8.69%
VENEZUELA	25646	6.04%
TRINIDAD=TOBAGO	19875	4.68%
FRANCIA	16983	3.99%
COLOMBIA	15900	3.74%
COREA	10000	2.35%
JAPON	5469	1.28%
PERU	1181	
BRASIL	360	0.36%
CHILE	5	
<b>T O T A L :</b>	<b>424591</b>	<b>100.00%</b>

### DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

EXPORTACIONES	TONELAJE	PORCENTAJE
HOLANDA	39189	26.10%
JAPON	29302	19.51%
ESPAÑA	23101	15.38%
CHINA	10537	7.01%
CUBA	9835	6.55%
BRASIL	8900	5.92%
LIBIA	8000	5.32%
ITALIA	4125	2.74%
PORTUGAL	3476	2.31%
CHILE	3338	2.22%
GUATEMALA	1980	1.31%
ALBANIA	1012	0.67%
OTROS	7346	4.89%
<b>T O T A L :</b>	<b>150141</b>	<b>100.00%</b>

TONELADAS OPERADAS POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTURA

BANDERAS	No. DE BUQUES	TONELAJE	PORCENTAJE
GRIEGA	18	240188	41.84%
LIBERIANA	11	67303	11.72%
MEXICANA	6	43218	7.52%
INGLESA	4	41204	7.17%
PANAMEÑA	12	32076	5.58%
ITALIANA	5	22893	3.98%
FILIPINA	2	22184	3.86%
NORUEGA	3	20971	3.65%
JAPONESA	10	19373	3.37%
ESPAÑOLA	2	17072	2.97%
YUGO-SLAVA	6	14682	2.55%
RUSA	2	13140	2.28%
COREANA	1	10000	1.74%
MALASIA	1	3979	0.69%
CHINA	1	3383	0.58%
CHILENA	2	1185	0.20%
PERUANA	1	1181	0.20%
<b>T O T A L :</b>	<b>87</b>	<b>574032</b>	<b>100.00%</b>

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria, Departamento de Estadística S.C. y T.

### 3.2) MOVIMIENTO DE ALTURA DE MERCANCIAS A NIVEL NACIONAL. (Importaciones-exportaciones) 1974 - 1977.

Una vez analizado el movimiento de importaciones y exportaciones de mercancías generado en cada uno de los puertos principales - tanto del Pacífico como del Golfo en el subcapítulo anterior, - ahora nos proponemos verificar en el cuadro siguiente, cuál fué el comportamiento de los mismos parámetros pero a nivel nacional.

De esta forma observamos que por el lado de las importaciones, - de 1974 a 1975 se dió un incremento de 441,173 tons., no así para el año 1976 en el cual se da un decremento de 1,493,703 tons. con respecto a 1975, volviéndose a elevar para 1977 en 1,162,454 tons. en relación al año inmediato anterior.

En estos términos, podemos decir que las variaciones en este rubro fueron mínimas para el período abarcado, tendiendo más a una estabilidad que a los cambios radicales.

Por lo que se refiere a las exportaciones, sí encontramos cambios notables lográndose un incremento de 1974 a 1975 de 2,818,508 - tons., no tomando en consideración las 4,179,131 tons. de sal marina que se movieron a través de Isla de Cedros y que en este caso sumadas nos reportaría un total de 6,997,639 tons. De 1975 a 1976 se experimenta un nuevo aumento de 2,751,799 tons. sin tomar en cuenta las toneladas de sal marina y considerándolas, un - decremento de 1,427,332 tons.

Por último, para 1977 se logra otro incremento de 6,893,112 tons. con respecto al año anterior.

En este sentido se palpa que nuestras exportaciones fueron superiores a partir de 1975 a las importaciones, lográndose con esto saldos un tanto favorables y a la vez la tendencia a incrementar año con año las ventas nacionales y reducir por el otro lado las compras al exterior.

Ahora, tomando en cuenta el global movilizado de cada uno de los años estudiados o sea, la suma de importaciones y exportaciones, podemos certificar que de 1974 a 1977 se da un incremento del 79%, cifra que nos manifiesta que el comercio exterior del país tiende a incrementarse año con año y que por tanto se vuelve a demostrar la urgente necesidad de fomentar la Marina Mercante Nacional, en proporción a las demandas de espacio que requieren los volúmenes de mercancías operadas a través de los puertos mexicanos.

Aclaro que este cuadro nos lleva a un análisis de violín, debido a que la particularización del comercio exterior del país se hizo en el subcapítulo anterior y estas cifras globales analizadas simplemente nos sirven de apoyo a la conclusión a la que se llegó; por consiguiente siento que se justifican las altas y las bajas planteadas aquí, además de que si se observa el cuadro no se podría hacer un estudio mas detallado puesto que se redundaría en lo ya dicho con anterioridad.

En estas condiciones, sigo pensando que el tonelaje movido en los principales puertos y en los de menor relevancia, avalan la postura de poseer una flota mercante con mayor capacidad de espacio, que viene siendo básicamente la comprobación de este trabajo.

MOVIMIENTO DE ALFURA DE MERCANCIAS A NIVEL NACIONAL

( Toneladas )

A Ñ O S	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	T O T A L
1974	8.210.511	8.045.575	16.256.087
1975	8.651.684	10.864.083*	19.515.767
1976	7.157.981	15.109.585	22.267.566
1977	8.320.435	20.840.243	29.160.678

\* A este total se puede adicionar la cantidad de 4.179.131 toneladas de Sal Marina - que se movieron a través de Isla Cedros con origen en Guerrero Negro, B.C. y con - destino a Japón y E.U.A.

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA. DPTO. DE ESTADISTICA, S.C. Y T.

3.3) LINEAS EXTRANJERAS QUE SIRVEN NUESTROS PUERTOS

AGENTES CONSIGNATARIOS DE BUQUES EN MEXICO, D.F.	EMPRESA ARMADORA	BANDERA	RUTA CUBIERTA
<p>AGENCIAS GENERALES MARITIMAS, S.A. DE C.V.            Av. Paseo de la Reforma 107-12o. Piso            México 4, D.F.            Tel: 566-16-00            Télex: 01773882</p>	<p>JAPAN LINE</p>	<p>JAPONESA</p>	<p>SERVICIO MENSUAL DE ACAPULCO Y MANZANILLO A :</p> <p>Acajutla, El Salvador            Corinto, Argentina            Sta. Marta, Colombia            Sto. Domingo, Rep. Dominicana            Puntarenas, Costa Rica            San José, Guatemala            Buenaventura, Colombia            Cristóbal, Panamá            Cartagena, Colombia            Barranquilla, Colombia            Maracaibo, Venezuela            La Guaira, Venezuela            Pto. Cabello, Venezuela            Curazao, Ant. Holandesas            Aruba, Ant. Holandesas            Puerto España, Trinidad            Yokohama, Kobe y Osaka, Japón</p>
	<p>NOPAL SOUTH AMERICA LINE</p>	<p>NORUEGA.</p>	<p>SERVICIO REGULAR CON UNO O DOS BARCOS MENSUALES DE VERACRUZ Y TALPICO A :</p> <p>Houston, E.U.A.            Nueva Orleans, E.U.A.            Río de Janeiro, Brasil            Santos, Brasil            Montevideo, Uruguay            Buenos Aires, Argentina            *Pto. Cabello, Venezuela            *La Guaira, Venezuela            *Corpus Christi, E.U.A.            *Baton Rouge, E.U.A.</p> <p>*Fuerte escalado opcionalmente por la línea.</p>

NOPAL CARIBBEAN  
LINE

NORUEGA :

SERVICIO REGULAR CON DOS  
BUQUES MENSUALES DE TAM-  
PICO Y VERACRUZ A :

Pto. Limón, Costa Rica  
Las Minas, Panamá  
Cartagena, Colombia  
Barranquilla, Colombia  
Aruba, Ant. Holandesas  
Willemstad, Curazao  
Pto. Cabello, Venezuela  
La Guaira, Venezuela  
Pto. España, Trinidad y  
Tobago  
Georgetown, Guayana  
Paramaribo, Guayana Holan-  
desa.  
San Juan de Puerto Rico.  
Sto. Domingo, Rep. Domini-  
cana  
Pto. Principe, Haití  
Kingston, Jamaica  
Pto. Cortés, Honduras  
Sto. Tomás de Castilla,  
Guatemala.  
\*Islas Barlovento  
\*Bridgetown, Barbados  
\*Port de France, Martini-  
ca  
\*Pointe-á-Pitre, Guadalu-  
pe.  
\*Islas Sotovento  
\*Saint Thomas, Islas Vir-  
genes

NOPAL WEST  
AFRICA LINE

NORUEGA

SERVICIO REGULAR CON UN -  
BARCO MENSUAL DE VERACRUZ  
Y TAMPICO\* A :

Nueva Orleáns, E.U.A.  
Pto. Hancourt, Nigeria  
Monrovia, Liberia  
Abidjan, Costa de Marfil  
Lagos, Nigeria  
Warri, Nigeria  
Pto. Gentil, Gabón  
Apapa, Nigeria  
Luanda, Angola  
Dovala, Camerún

\*Pto. escalado opcionalmen-  
te por la línea.

UITERWYK LINES

INGLESA

\*Pointe Noire, Congo  
\*Matadi, Zaire  
\*Jacksonville, E.U.A.  
Takoradi, Ghana  
Calabar, Nigeria  
Libreville, Gabón  
Freetown, Sierra Leona

SERVICIO REGULAR MENSUAL  
CON UN BUQUE DE VERACRUZ  
A :

Nueva Orleáns, E.U.A.  
Harwich, Inglaterra  
Tampa, E.U.A.  
El Havre, Francia  
Rotterdam, Holanda  
Hamburgo, R.F.A.  
\*Bremen, R.F.A.

HOEGH LINE

NORUEGA

SERVICIO REGULAR CON UN  
BARCO MENSUAL DE MANZANI-  
LLO A :

Jakarta, Indonesia  
Pulau Bukom, Singapur  
Colombo, Sri Lanka  
Karachi, Pakistán  
Kuwait, Kuwait

KARLANDER KAN-  
GARCO LINE

AUSTRALIA  
NA.

SERVICIO REGULAR CON UN  
BARCO MENSUAL DE MANZANI-  
LLO A :

Sidney, Australia  
Melbourne, Australia  
Noumea, Nueva Caledonia  
Wallis, Posesión Francesa  
Pto. Vila, Nuevas Hébridas.  
Espíritu Santo, Nuevas Hébridas.  
Suva, Islas Fidji  
Futuna, Nuevas Hébridás  
Japón con transbordo en  
Sidney  
Con servicio opcional a -  
los puertos de la Costa  
Oeste de los E.U.A. según  
oferta de carga.

\*Pto. escalado opcionalmen  
te por la línea.

AGENCIAS MARITIMAS DEL  
PACIFICO, S.A.  
Ruben Darío No. 13 Pri -  
mer Piso. México 5, D.F.  
Tels: 545-08-32 y  
250-43-00  
Télex: 017-73-083

ITALIAN LINE

ITALIANA

SERVICIO REGULAR DE GUAY-  
MAS, KAZATLAN, ENSENADA Y  
MANZANILLO\* A :

Barcelona, España  
Génova, Italia  
Nápoles, Italia  
Venecia, Italia  
Trieste, Italia  
\*Livorno, Italia

PRUDENTIAL LI-  
NES (Ruta Sur)  
Puertos del Pa-  
cífico de Mé-  
xico, Centro y  
Sudamérica.

ESTADOUNI -  
DENSE.

SERVICIO CADA 30 DIAS DE  
MANZANILLO, \*ENSENADA Y  
\*KAZATLAN A ;

Acajutla, El Salvador  
\*Corinto, Nicaragua  
Balboa, Panamá  
Buenaventura, Colombia  
\*Guayaquil, Ecuador  
Manta, Ecuador  
\*Valparaíso, Chile  
\*Antofagasta, Chile

RUTA NORTE

Costa del Pacífico de Mé-  
xico, E.U.A. y Canadá  
Servicio sujeto a oferta  
entre Salina Cruz, Manza-  
nillo, Mazatlán y Ensen-  
ada, cada 20 días a :

Los Angeles, E.U.A.  
Portland, E.U.A.  
Seattle, E.U.A.  
Vancouver, Canadá

RUTA SUR DEL ATLANTICO

Servicio cada 20 días

Río de Janeiro, Brasil  
Santos, Brasil  
Paranagua, Brasil  
Buenos Aires, Argentina  
La Guaira, Venezuela  
Cartagena, Colombia  
Willemstad, Curazao

NIPPON YUSEN  
KAISHA

JAPONESA

SERVICIO MENSUAL DE MAN-  
ZANILLO, L. CARDENAS,  
ACAPULCO A :

San José, Guatemala

\* Pto. escalado opcional-  
mente por la línea.

Acajutla, El Salvador  
La Libertad, El Salvador  
Corinto, Nicaragua  
Pto. Somoza, Nicaragua  
Amapala, Honduras  
Puntarenas, Costa Rica  
Kobe, Japón  
Nagoya, Japón  
Yokohama, Japón  
Yokkaichi, Japón  
Osaka, Japón

ATLANTIC GULF  
SERVICE

FINLANDESA

SERVICIO REGULAR CADA 12  
DIAS DE VERACEUZ A :

Glasgow, Gran Bretaña  
Felixtowe, Gran Bretaña  
Bremen, Alemania, R.F.  
Hamburgo, Alemania, R.F.  
Copenhague, Dinamarca  
Oslo, Noruega  
Malmoe, Suecia  
Estocolmo, Suecia  
Norrkoping, Suecia  
Gotemburgo, Suecia  
Helsinki, Finlandia

AGENCIAS MARITIMAS LATI-  
NOAMERICANAS, S.A. DE C.V.  
Paseo de la Reforma No.  
107-90. Piso. México, 4  
D.F.  
Tel: 566-47-11  
Télex: 017-73915

UNITED YUGOS-  
LAV LINE

YUGOSLAVA

SERVICIO IRREGULAR DE MA-  
ZATLAN A :

Rijeka, Yugoslavia  
Trieste, Italia  
Pireo, Grecia  
Beirut, Líbano  
Nápoles, Italia  
Marsella, Francia  
Lisboa, Portugal  
Acajutla, El Salvador  
Corinto, Nicaragua  
Amapala, Honduras  
Puntarenas, Costa Rica  
San José de Guatemala,  
Guatemala.  
Los Angeles, E.U.A.  
San Francisco, E.U.A.  
Seattle, E.U.A.  
Portland, E.U.A.  
Vancouver, Canadá

AGENCIA MARITIMA MEXICANA, S.A.  
Av. Insurgentes Sur No. 432 3er. Piso México 7, D.F.  
Tels: 574-62-00  
574-02-22  
Télex: 017-73881

CIA. CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA

CHILENA

CON SERVICIO IRREGULAR DE ACAPULCO, MAZATLAN, MANZANILLO Y ENSENADA A :

Los Angeles, E.U.A.  
San Francisco, E.U.A.  
Portland, E.U.A.  
Seattle, E.U.A.  
Vancouver, Canadá  
Guayaquil, Ecuador  
Matarani, Perú  
Arica, Chile  
Antofagasta, Chile  
Valparaiso, Chile

COMPANIA TRANSATLANTICA ESPAÑOLA

ESPAÑOLA

SERVICIO REGULAR, MENSUAL DE VERACRUZ A :

Gijón, España  
Bilbao, España  
Vigo, España  
Canarias, España  
Barcelona, España  
Cádiz, España  
Marsella, Francia  
Livorno, Italia  
y Puertos Opcionales

DELTA LINE

ESTADOUNIDENSE

SERVICIO REGULAR MENSUAL DE TAMPICO Y VERACRUZ A :

Sto. Domingo, Rep. Dominicana.  
Belem, Brasil  
Recife, Brasil  
Fortaleza, Brasil  
y Puertos Opcionales

MITSUI O.S.K. LINES

JAPONESA

SERVICIO REGULAR CADA 20 DIAS DE MANZANILLO, ACAPULCO, MAZATLAN, GUAYMAS, SAN CARLOS Y ENSENADA A :

San José de Guatemala, Guatemala  
Puntarenas, Costa Rica  
Corinto, Nicaragua  
Acajutla, El Salvador  
Guayaquil, Ecuador  
Callao, Perú  
Aruba, Ant. Holandesas  
Curacao, Ant. Holandesas

AGENCIA NAVIERA DE MEXICO, S.A. DE C.V.  
 Tuxpan No. 46-202  
 México 7, D.F.  
 Tel: 584-40-88  
 Télex: 017-73805 Wardme

ITALPACIFIC LINE	ITALIANA	Yokohama, Japón Osaka, Japón Kobe, Japón Tokio, Japón Yokkaichi, Japón Nagoya, Japón y ptos. opcionales
EMPRESA CUBANA DE PLETES	CUBANA	SERVICIO REGULAR DE KAZATLAN Y GUAYMAS A :  Barcelona, España Marsella, Francia Génova, Italia Venecia, Italia Y Puertos Opcionales del Pacífico y Mediterraneo.
CIA. AGROPECUARIA Y MARITIMA STA. ROSA, L.T.D.	COLOMBIANA Y PANAMEÑA	SERVICIO IRREGULAR DE TAMPICO Y VERACRUZ A :  La Habana, Cuba  SERVICIO REGULAR CADA 20 DIAS ENTRE VERACRUZ Y TAMPICO A :  Barranquilla, Colombia Cartagena, Colombia Sta. Marta, Colombia Pto. Cabello, Venezuela Recife, Brasil Rio de Janeiro, Brasil Santos, Brasil Paranaguá, Brasil Buenos Aires, Argentina Montevideo, Uruguay *Belice, Honduras Británicas *Pto. Limón, Costa Rica Kingston, Jamaica San Juan, Pto. Rico Sto. Domingo, Rep. Dominicana. *Port de France, Martinica *Buenaventura, Colombia *Tumaco, Colombia *La Guaira, Venezuela *Belem, Brasil  *Pto. escalado opcionalmente por la línea.

AGENCIA PANAMERICANA DE  
VAPORES, S.A.  
Dinamarca No. 60-101  
Apartado Postal 6710  
México 6, D.F.  
Tels: 546-86-62 y  
535-99-21

PAN COSTA	COSTARRICENSE	*Fortaleza, Brasil *Salvador, Brasil *Victoria, Brasil *Itajai, Brasil *Rio Grande, Brasil *Pto. Alegre, Brasil
JUGOLINIJA- YUGOSLAVIAN LINE	YUGOSLAVA	SERVICIO REGULAR MENSUAL DE KANZANILLO, ACAPULCO Y SALINA CRUZ A :  Acajutla, El Salvador Balboa, Panamá Buenaventura, Colombia Guayaquil, Ecuador
V.E.B. DEUT- FRACHT SEEREEDEREI ROSTOCK D.S.R. LINES	ALEMANA	SERVICIO IRREGULAR ENTRE VERACRUZ Y TAMPICO Y :  Marsella, Francia Génova, Italia Rijeka, Yugoslavia
TURKISH CARGO LINES	TURCA	SERVICIO REGULAR MENSUAL ENTRE VERACRUZ, TAMPICO, COATZACOALCOS, PROGRESO Y :  La Habana, Cuba Londres, Inglaterra El Havre, Francia Amberes, Bélgica Hamburgo, R.F.A. Rostock, Rep. Democratica Alemana y Puertos del Báltico
		SERVICIO EVENTUAL ENTRE VERACRUZ, TAMPICO Y :  Houston, E.U.A. Nueva Orleans, E.U.A. Estambul, Turquía Emirna, Turquía Iskenderum, Turquía

\*Pto. escalado opcional -  
mente por la línea.

COMPAGNIE GENERALE TRA-  
SATLANTIQUE.  
Conjunto Aristos  
Insurgentes Sur 421  
Edificio "A", Desp. 1006  
México 11, D.F.  
Tels: 564-25-45 y  
564-62-31

DELFIN Y CIA., S.A.  
Homero 1425 Dep. 501  
Apartado Postal No.5-761  
México 5, D.F.  
Tels: 520-57-72 y  
520-57-73  
Télex: 0177-2-523

FRENCH LINE

FRANCESA

SERVICIO REGULAR MENSUAL  
DE VERACRUZ Y TAMPICO A:

Hamburgo, Alemania, R.P.  
Bremen, R.F.A.  
Amberes, Bélgica  
Rotterdam, Holanda  
El Havre, Francia  
Y Puertos Opcionales

HARRISON LINE

INGLESA

SERVICIO REGULAR CADA 14  
DIAS DE VERACRUZ Y TAMPI-  
CO A :

\*Houston, E.U.A.  
\*Nueva Orleans, E.U.A.  
Liverpool, Inglaterra

FLOTA MERCANTE  
GRANCOLOMBIANA

COLOMBIANA

SERVICIO OPCIONAL SUJETO  
A OFERTAS TOCANDO SALINA  
CRUZ Y PTO. MADERO CON -  
DESTINO A :

Los Angeles, E.U.A.  
San Francisco E.U.A.  
Portland, E.U.A.  
Vancouver, Canadá  
Escala puertos del Centro  
y Sudamérica sujetándose  
al ofrecimiento de carga,  
desde Manzanillo y Salina  
Cruz.

MONTREAL .  
SHIPPING

CANADIENSE

CON SERVICIO REGULAR DU-  
RANTE LOS MESES DE VERANO  
DE: PUERTOS DEL GOLFO DE  
MEXICO A PUERTOS CANADIEN  
SES.

DURANTE EL INVIERNO LOS /  
BUQUES NO PRESTAN SERVI-  
CIO EN SU RUTA ORIGINAL,  
DEBIDO AL CONGELAMIENTO  
DEL RIC SAN LORENZO.  
NO CUENTAN CON REFRIGERA-  
CION Y SALEN REGULAMENTE  
EN LASTRE DE PTOS. MEXI-  
CANOS.

\*Pto. escalado opcional-  
mente por la línea.

GONZALEZ ZORRILLA, S.A.  
Palma No. 30-402  
México 1, D.F.  
Tels: 512-25-09 y  
585-39-41  
Télex: 0177-2-754

EMPRESA LINEAS  
MARITIMAS ARGEN  
TINAS " ELKA "

ARGENTINA

SERVICIO QUINCENAL ENTRE  
TAMPICO, VERACRUZ, MANZA-  
NILLO Y MAZATLAN A :

Buenos Aires, Argentina  
Asunción, Paraguay (con  
transborde)

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleans, E.U.A.  
Acajutla, El Salvador  
Buenaventura, Colombia  
Guayaquil, Ecuador  
Callao, Perú  
Valparaiso, Chile

DEUTSCHE DAMPPS-  
CHIFFAHRTS-GE -  
SELLS-CHAFT  
"HANSA"

R.F.A.

SERVICIO REGULAR ENTRE -  
TAMPICO, VERACRUZ, COAT-  
ZACOALCOS\* Y :

Dubai  
Dammam  
Kuwait  
Bandor-Shahpour, Irán  
Khorramshahr, Irán  
Houston, E.U.A.

LOPEZ HERMANOS, S.A.  
Ruben Darío No. 13  
3er. Piso. México, D.F.  
Tels: 250-45-00 y  
245-10-09  
Télex: 0177-2-734

BALTIC SHIPPING  
CO.

SOVIETICA

SERVICIO QUINCENAL REGU-  
LAR DE VERACRUZ, TAMPICO,  
PROGRESO\* Y COATZACOALCOS\*  
A :

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleans, E.U.A.  
El Havre, Francia  
Amberes, Bélgica  
Rotterdam, Holanda  
Hamburgo, Alemania R.F.  
Bremen, R.F.A.  
Leningrado, U.R.S.S.

CIA. SUDAMERI-  
CANÁ DE VAPORES  
"CHILEAN LINE"

CHILENA

SERVICIO MENSUAL REGULAR  
DE VERACRUZ, TAMPICO Y -  
COATZACOALCOS\* A :

Guayaquil, Ecuador  
Callao, Perú  
Arica, Chile  
Iquique, Chile  
Antofagasta, Chile

\* Pto. escalado opcional-  
mente por la línea.

COLUMBUS LINE	R.U.A.	San Antonio, Chile San Vicente, Chile Valparaiso, Chile  SERVICIO REGULAR MENSUAL DE MANZANILLO A :  Sidney, Australia Melbourne, Australia Auckland, Nueva Zelandia Wellington, Nueva Zelan- dia.
FLOTTA LAURO	ITALIANA	SERVICIO MENSUAL REGULAR DE VERACRUZ, TAMPICO Y - COATZACOALCOS* A :  Houston, E.U.A. Nueva Orleans, E.U.A. Marsella, Francia Barcelona, España Savona, Italia Génova, Italia Livorno, Italia *Lisboa, Portugal
LLOYD BRASILEIRO.	BRASILEÑA	SERVICIO CADA 21 DIAS DE VERACRUZ Y COATZACOALCOS* A :  Sto. Tomás de Castilla, Guatemala *Pto. Limón, Costa Rica *Pto. Cabello, Venezuela Río de Janeiro, Brasil Santos, Brasil Buenos Aires, Argentina
NEDLLOYD LINE	HOLANDESA	SERVICIO REGULAR CADA 21/ 25 DIAS DE VERACRUZ Y TAM- PICO* A :  Penang, Malasia Pulau Bukom, Singapur Jakarta, Indonesia Hong Kong, Hong Kong Nueva York, E.U.A. Dubai, Dubai Abu-Dhabi, Abu-Dhabi  *Puerto Escalado opcional- mente por la línea.

NAVEMAR, S.A. DE C.V.  
Av. Paseo de la Reforma  
No. 234-102 México 6,  
D.F.  
Tels: 533-02-76 a 78  
Télex: 017, 72406

ROYAL INTERO-  
CEAN LINES

HOLANDESA

Damman, Arabia Saudita  
Bahrein, Bahrein  
Kuwait, Kuwait  
Khorramshaahr, Irán

SERVICIO MENSUAL REGULAR  
DE MANZANILLO Y ACAPULCO  
A :

Buenaventura, Colombia  
Guayaquil, Ecuador  
Valparaiso, Chile  
Penang, Malasia  
Pulau Bukon, Singapur  
Hong Kong, Hong Kong  
Puertos de Japón

SIDARMA/COSTA  
LINE

ITALIANA

SERVICIO REGULAR MENSUAL  
DE VERACRUZ, TAMPICO Y -  
COATZACOALCOS\* A :

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleans, E.U.A.  
Marsella, Francia  
Cádiz, España  
Barcelona, España  
Savona, Italia  
Génova, Italia  
Livorno, Italia  
\*Lisboa, Portugal

GREAT LAKES  
TRANS-CARIBBEAN  
LINE

R.F.A.

SERVICIO SUJETO A OFERTA  
DE CARGA DE TAMPICO, PRO-  
GRESO, Y OTROS PUERTOS DE  
CENTROAMERICA A : PUERTOS  
CANADIENSES Y NORTEAMERI-  
CANOS DE LA ZONA DE LOS -  
GRANDES LAGOS, ASI COMO -  
A PUERTOS SUDAMERICANOS

JUGOOCEANIJA  
LINE

YUGOSLAVA

SERVICIO MENSUAL REGULAR  
DE TAMPICO Y OTROS PTOS.  
DEL GOLFO DE MEXICO A :

Génova, Italia  
Savona, Italia  
Livorno, Italia  
Nápoles, Italia  
Rijeka, Yugoslavia  
Venecia, Italia

\* Puerto escalado opcio -  
nalmente por la línea.

ORIENT OVERSEA LINE	TAIWANESA	SERVICIO MENSUAL REGULAR DE MAZATLAN, GUAYMAS Y OTROS PUERTOS DE MEXICO Y CENTROAMERICA
		Keelung, Taiwan Kaohsiung, Taiwan Hong Kong, Hong Kong Bangkok, Tailandia Pulau Bukom, Singapur Y otros Ptos. del Lejano Oriente
VAASA LINE	FINLANDESA	SERVICIO MENSUAL REGULAR DE MAZATLAN, GUAYMAS Y - OTROS PTOS. DEL PACIFICO DE MEXICO A :
		El Havre, Francia Amberes, Bélgica Rotterdam, Holanda Bremen, R.F.A. Hamburgo, R.F.A. Helsinki, Finlandia Y otros puertos del Norte de Europa (Directo y con transbordo en Amberes y Hamburgo).
OZEAR/STINNES LINIEN	R.F.A.	SERVICIO MENSUAL REGULAR DE VERACRUZ, TAMPICO Y COATZACOALCOS A :
		Amberes, Bélgica Rotterdam, Holanda Bremen, R.F.A. Hamburgo, R.F.A. Y otros puertos del Norte de Europa con transbordo en Amberes o Hamburgo.
BELGIAN DEPPE LINE	BELGA	SERVICIO REGULAR CADA 30 DIAS DE VERACRUZ, TAMPICO Y COATZACOALCOS* A :
		Hamburgo, R.F.A. Bremen, R.F.A. Amberes, Bélgica Rotterdam, Holanda El Havre, Francia

\*Puerto escalado opcional-  
mente por la línea.

INCOTRANS-NORSE-MEX,  
S.A.  
Av. De los Insurgentes  
Sur, No. 421 "Conjunto  
Aristos"  
Edif. "A" Desp. 601 y 602  
México 11, D.F.  
Apartado Postal 27-165  
México 7, D.F.  
Tels: 574-64-67 a 69  
564-57-00  
Télex: 017-71086

REPRESENTACIONES MARITI-  
MAS, S.A.  
Av. Juárez No. 42 Edif.  
"D" 11 Piso Apdo. Postal  
1326 México 1, D.F.  
Tels: 518-51-92 y  
585-14-99  
Télex: WU-017-73834

INTERCONTINEN-  
TAL TRANSPORT  
I.C.T.

A. BOTTACCHI,  
S.A. DE NAVEGA-  
CION, A.B.S.A.

C.A. VENEZOLANA  
DE NAVEGACION

EURO-PACIFIC

HOLANDESA

ARGENTINA

VENEZOLANA

FRANCO-ALE-  
MANÁ R.F.

SERVICIO REGULAR QUINCE -  
NAL DE VERACRUZ, COATZA-  
COALCOS Y TAMPICO A :

Bremen, R.F.A.  
Hamburgo, R.F.A.  
Amberes, Bélgica  
Rotterdam, Holanda  
Londres, Inglaterra

SERVICIO MENSUAL DE VERA-  
CRUZ Y TAMPICO A :

Pto. Cabello, Venezuela  
Santos, Brasil  
\*Río de Janeiro, Brasil  
\*Montevideo, Uruguay  
Buenos Aires, Argentina

SERVICIO IRREGULAR DE VE-  
RACRUZ Y TAMPICO A :

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleans, E.U.A.  
La Guaira, Venezuela  
Pto. Cabello, Venezuela  
\*Maracaibo, Venezuela

SERVICIO IRREGULAR MANCO-  
MUNADO ENTRE HAPAGLOYD,  
A.G. Y LA COMPAGNIE GENE-  
RALE TRANSATLANTIQUE DE -  
MAZATLAN A :

Rotterdam, Holanda  
El Havre, Francia  
Amberes, Bélgica  
Bremen, R.F.A.  
Hamburgo, R.F.A.  
Cuenta con una extensa -  
red de servicio de trans-  
bordo.

\* Puerto escalado opcional-  
mente por la línea.

FARRELL LINES	ESTADOUNIDENSE	SERVICIO REGULAR CADA MES DE VERACRUZ A :
		Nueva Orleáns, E.U.A. Charleston, E.U.A. Norfolk, E.U.A. Filadelfia, E.U.A. Nueva York, E.U.A. Brisbane, Australia Sidney, Australia Melbourne, Australia Auckaund, Nueva Zelandia Wellington, Nueva Zelandia Servicio de transbordo a otros puertos australianos Nueva Zelandia, Islas del Pacífico del Sur y Ptos. Africanos del Atlántico.
HAPAG LLOYD, A.G.	R.F.A.	SERVICIO REGULAR CADA 15 DIAS DE VERACRUZ, TAMPICO Y COATZACOALCOS A :
		Hamburgo, R.F.A. Bremen, R.F.A. Rotterdam, Holanda Amberes, Bélgica El Havre, Francia Cuenta con una extensa red de servicios de transbordo al resto del mundo.
MAERSK LINE	DANESA	SERVICIO IRREGULAR DE ENSENADA A :
		Yokohama, Japón Nagoya, Japón Kobe, Japón Yokkaichi, Japón Manila, Filipinas Bangkok, Tailandia Servicio de Transbordo a: Hong Kong, Pusán y Puertos comprendidos en el Estrecho Indonesio.
MARTINEZ PEREIRA Y CIA., S.A. NAVIERA	CHILENA	SERVICIO REGULAR CADA 30 DIAS DE MAZATLAN, GUAYMAS, SAN CARLOS* Y MANZANILLO A:

\*Puerto escalado opcionalmente por la línea.

NORDANA LINE

DANESA

Valparaiso, Chile  
\*Callao, Perú  
\*Antofagasta, Chile  
Otros Puertos Chilenos.

SERVICIO REGULAR MENSUAL  
DE VERACRUZ A :

RUTA MEDITERRANEO

Barcelona, España  
Cádiz, España  
Sevilla, España  
Valencia, España  
Génova, Italia  
Marsella, Francia

RUTA DEL GOLFO Y CARIBE

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleáns, E.U.A.  
Sto. Domingo, Rep. Domi-  
nicana.  
La Guaira, Venezuela  
Pto. Limón, Costa Rica

RUTA DEL NORTE DE AFRICA

\*Argel, Argelia  
\*Sfax, Túnez  
Bengasi, Libia  
\*Tripoli, Libia  
Alejandría Egipto  
Con servicio de transbor-  
do a puertos Sudasiáticos  
desde Marsella

SCINDIA STEAM  
NAVIGATION CO.

INDIA

SERVICIO MENSUAL REGULAR  
DE VERACRUZ A :

Houston, E.U.A.  
Nueva Orleáns, E.U.A.  
Baltimore, E.U.A.  
Nueva York, E.U.A.  
Pulau Bukom, Singapur  
Bombay, India  
Cochin, India  
Calcuta, India  
Colombo, Sri Lanka

\*Puerto escalado opcional  
mente por la línea.

<p>REPRESENTACIONES MEXICANAS DE TRANSPORTES, S.A. Av. Morelos No. 110-1006 México 1, D.F. Tel: 591-01-11 Télex: 017-74584</p>	<p>BARBER BLUE SEA LINE -</p> <p>KAWASAKI KISEN KAISHA L.T.D. " K LINE "</p>	<p>NORUEGA</p> <p>JAPONESA</p>	<p>SERVICIO REGULAR MENSUAL DE VERACRUZ O MANZANILLO A :</p> <p>HONG HONG, HONG KONG Bangkok, Tailandia Pulau Bukom, Singapur Port Kelang, Malasia Jakarta, Indonesia Manila, Filipinas Keelung, Formosa Kaohsiung, Formosa</p> <p>SERVICIO REGULAR CADA 30 DIAS DE: ENSENADA, MAZATLAN, MANZANILLO, ACAPULCO A :</p> <p>Puertos, Centroamericanos del Caribe Japón y Lejano Oriente con transbordo en puertos Japoneses. De Coatzacoalcos, Veracruz y Tampico, aceptan carga para: Japón. Lejano Oriente con transbordo en Puertos Japoneses, vía Canal de Panamá.</p>
<p>REPRESENTACIONES TRANSPACIFICAS, S.A. Berna No. 12-101 México 6, D.F. Tels: 528-73-69 y 511-77-53 Télex: 0177-4349</p>	<p>TRANSYTUR LINE</p>	<p>VENEZOLANA</p>	<p>SERVICIO EXPRESO MENSUAL DESDE TAMPICO, VERACRUZ Y COATZACOALCOS A :</p> <p>Miami, E.U.A. La Guaira, Venezuela Pto. Cabello, Venezuela Maracaibo, Venezuela</p> <p>Nota: Esta compañía se dedica al <u>corretaje</u> y fletamento de buques.</p>
<p>SERVICIOS OCEANICOS, S.A. Av.de los Insurgentes Sur No. 421 Edif. "B" 407. México 11, D.F. Tel: 584-82-55 Télex: 017-73163</p>	<p>D'AMICA LINE</p>	<p>ITALIANA</p>	<p>SERVICIO REGULAR CADA 30 DIAS DE VERACRUZ Y TAMPICO A :</p> <p>Génova, Italia Lisboa, Portugal Livorno, Italia</p>

AGENCIA MARITIMA MEXICANA, S.A.  
Av. Insurgentes Sur 432  
3er. Piso. México 7, D.F.  
Tel: 574-26-00

EMPRESA NAVIERA MULTINACIONAL DEL CARIBE, S.A.  
(NAMUCAR)

Marsella, Francia  
Nápoles, Italia  
Venecia, Italia  
Rijeka, Yugoslavia  
Barcelona, España  
Cádiz, España  
Málaga, España

SERVICIO REGULAR MENSUAL DE VERACRUZ Y TAMPICO A :

Ya Habana, Cuba  
Kingston, Jamaica  
Pto. Cabello, Venezuela  
La Guaira, Venezuela  
Bahía de las Minas, Panamá.  
Pto. Limón, Costa Rica  
Blue Fields, Nicaragua,

FUENTE: DIRECTORIO DE LINEAS NAVIERAS NACIONALES Y EXTRANJERAS. EDITADO POR EL INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR. PUBLICACION 78 2a. EDICION JULIO DE 1976.  
ACTUALIZADO POR LA COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS.

### 3.4. Diferentes Tipos de Buques según características de la mercancía.

A) Buques destinados al Transporte de Cargas Fluidas.- Estos buques transportan cargamentos, tales como el petróleo y sus derivados o gases licuados, reciben el nombre genérico de buque tanque y se caracterizan por tener su casco dividido en compartimentos estancos llamados tanques en los cuales cargan las mercancías en estado fluido y disponen de un sistema de bombeo para realizar su descarga.

B) Buques destinados a Cargas Secas.- Los barcos que se construyen para el transporte de carga seca, bien sea a granel o parcelada, se dividen en graneleros de carga general y especializados.

i) El buque granelero puede carecer totalmente de equipo de manipulación de carga y en este caso dependerá de las adecuaciones de la terminal de puerto para llevar a cabo sus maniobras de carga y descarga.

Cuando estos buques tocan terminales que carecen de las instalaciones para realizar las maniobras, se construye o se renta el buque debidamente equipado con sus gruas. Este tipo de embarcación, al igual que el buque tanque, navega la mitad del tiempo el lastre si no consigue carga para el viaje de retorno y por ello, en los últimos diez años se ha venido construyendo un tipo llamado O.B.O. (Oil Bulk Ore) que combina las características del buque-tanque y del granelero y cuyo principal objetivo, es aumentar la productividad de su espacio de carga mediante la utilización racional del buque, lográndolo al navegarlo cargado tanto de ida como en su retorno.

ii) El buque de carga general posee características propias en donde la carga a transportar es de carácter heterogéneo integrada por productos manufacturados o semimanufacturados, de alta densidad económica y empaquetados en sacos, bolsas, cartones, etc.

Este tipo de buques tienen bodegas de una capacidad cúbica muy amplia y siempre está dotado de equipo de carga.

Si un barco de este tipo cubre una ruta previamente estipulada y sujeto a itinerarios fijados de antemano, se denomina buque de línea. Generalmente estos buques pueden desarrollar una velocidad de entre 15 y 20 nudos.

Si por el contrario, no sigue una ruta específica se denomina "Trampa" o buque sin ruta fija.

La contratación de los servicios "Trampa" se pueden realizar en diferentes formas, siendo las más usuales el fletamento por viaje o bien por tiempo.

El fletamento por viaje consiste en contratar un barco para transportar una carga de uno o más puertos a otro u otros; puede fijarse la cuota del flete sobre la base de tonelada transportada o bien por una cantidad total que cubre todo el espacio requerido en las bodegas del barco. El fletamento por tiempo como su nombre lo señala, se contratan los servicios de un barco por un período determinado de tiempo. El flete se cubre normalmente sobre la base del peso muerto del barco y el número de días, meses o años en que el mismo se utilice, además del combustible que se consuma y gastos de puerto en que incurra durante dicho intervalo.

Una variante de buque de carga seca desarrollado recientemente, es el de porta contenedores que puede ser considerado como un competidor del buque de línea.

Este diseño es con la finalidad de hacer frente a los fuertes incrementos de costo por concepto de carga y descarga y para disminuir el tiempo de estadía del buque en puerto y aumentar la productividad del buque.

Este tipo de buque puede o no tener equipo de carga. En este caso debe hacer su servicio entre terminales de contenedores que incluyen dentro de su equipo las gruas necesarias.

El sistema de carga consiste en productos manufacturados o semimanufacturados de alta densidad económica. Esta carga se introduce en recipientes denominados contenedores herméticamente bien cerrados. Durante todo el transporte inter-modal (llamado así porque durante él se utilizan varios modos de transporte) el contenedor está amparado por un solo conocimiento de embarque, viaje sellado por las autoridades aduanales de los países correspondientes y no es abierto, sino hasta su llegada a las puertas de la fábrica de destino, con la intervención de los representantes de la aduana y del receptor de las mercancías.

El buque LASH es el que utiliza el sistema porta-barcazas, que embarca por sus propios medios (grua o plataforma elevadora) barcazas que han sido previamente cargadas en el muelle de la fábrica de origen y que llegan al costado del buque remolcadas por los ríos y canales. Al lle-

gar al puerto de destino, la operación se hace de una forma inversa. Este sistema rinde una mayor eficiencia cuando comunica dos sistemas fluviales que tienen una importante zona de influencia.

Tal es el caso de New Orleans puerto de salida del Mississippi y del centro de los E.U.A. con Rotterdam en la desembocadura del Rhin y que constituye la entrada a toda Europa Central. ( 1 ).

El buque frigorífico es otro de los buques de carga seca altamente especializado que se dedica al transporte de cargas perecederas, tales como frutas, carnes, legumbres. Su característica principal es de que cuenta con una adecuación frigorífica suficiente para mantener en todas sus bodegas la temperatura ideal al cargamento.

Existen otros tipos de buques muy especializados, dentro de los cuales se localizan el maderero para trozas, el mineralero a base de todes - también llamado "slurry", el ganadero y el transporte de automóviles - nuevos y una combinación muy reciente de granelero con garage para automóviles. ( 2 ).

NOTAS DE PAGINA

CAPITULO 3

- ( 1 ) Serafín Olmedo Gómez. "El Sistema de Conferencias Marítimas y su Incidencia en el Comercio Exterior de México". - Tesis. E.N.E. U.N.A.M. México 1975 p. 27.
- ( 2 ) IBIDEM. p. 28

## CAPITULO 4

### INCIDENCIA ECONOMICA DE LOS FLETES MARITIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS

#### 4.1 LA INTEGRACION DEL FACTOR FLETE

##### 4.1.1. FACTORES QUE INTEGRAN EL FLETE

Un flete puede definirse como el costo total para el transporte - de una mercancía de un puerto de origen a uno de destino, dentro de las condiciones de transporte establecidas en el conocimiento de embarque, en caso de buques de carga general, o bien de la póliza de fletamento, en caso de buques fletados.

El flete ha sido estudiado por algunos organismos internacionales, llegándose a precisar veintisiete elementos que inciden de manera directa y que pueden ser divididos en cuatro grandes grupos:

- I. Factores relativos a las características de la carga;
- II. Factores relativos a los costos portuarios;
- III. Factores relativos a la operación naviera;
- IV. Factores relativos a la comercialización.

La información correspondiente a los factores relativos a la carga, deberá ser proporcionada, en su mayor parte, por los usuarios o embarcadores.

La información relativa al segundo grupo deberá ser proporcionada por las autoridades correspondientes, es decir, las diversas direcciones de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Empre

sas de Servicios Portuarios (concesionadas), Gremios y Sindicatos de Trabajadores Portuarios.

Los elementos integrantes del tercer grupo corresponden propiamente a los armadores, ya que ellos conocen todos y cada uno de los gastos que reporta la operación de un buque. En este mismo grupo se puede solicitar la información a Petróleos Mexicanos sobre los costos del combustible.

En lo referente a los factores relativos a la comercialización, - la información deberá ser proporcionada por el usuario, algunos elementos deberán obtenerse a través de las autoridades encargadas del comercio exterior, y la propia Comisión podrá obtener algunos elementos a través del estudio de las tarifas de fletes registradas.

Para la mejor comprensión de esta exposición, a continuación se explican todos y cada uno de los factores.

I. Factores relativos a las características de la carga:

1. Relación peso/medida (factor de estiba)
2. Tipo de empaque
3. Peso excesivo
4. Largo Excesivo
5. Posibilidad de daño
6. Posibilidad de robo
7. Naturaleza de la carga.

1. Relación peso/medida.- Este elemento es muy importante para la fijación de un flete, en virtud de que hay productos que cubican más de lo que pesan y ello provoca una ocupación mayor de espacio; se da el caso contrario de productos que pesan mucho y ocupan poco espacio. Por lo general el armador de la abierta la operación y a su criterio, ya que aplicará el flete en base al elemento que le reditúe mayores ganancias.
2. Tipo de Empaque.- La importancia de este elemento se deriva de la facilidad u obstáculo que ofrezca una carga, en virtud del empaque utilizado para las maniobras de carga, descarga, estiba y desestiba.

Si el empaque no es el adecuado, lógicamente se tomará más tiempo la manipulación de la carga y consecuentemente se traduce en mayores costos, que se absorben a través del flete. Las repercusiones de este elemento pueden ser de tres tipos: peso del embalaje, volumen del mismo, retorno de envases vacíos.

3. Peso Excesivo.- Se considera peso excesivo, cuando una sola pieza o producto, pesa más de cinco toneladas, lo cual dificulta las maniobras de carga/descarga y estiba/desestiba, traduciéndose en mayores costos que se reflejan en el flete.
4. Largo Excesivo.- Se considera largo excesivo, a aquellas pie-

zas o productos que sobrepasen doce metros de longitud, ello dificulta las maniobras de carga/descarga y estiba/desestiba, provocando una elevación de costos que se refleja en el flete.

5. Posibilidad de Daño.- Este criterio se aplica cuando las mercancías son muy frágiles o delicadas y fácilmente pueden ser dañadas, en virtud del riesgo que esto implica el armador se protege a priori aplicando un flete más alto a este tipo de mercancías.
6. Posibilidad de Robo.- Existen mercancías que por su naturaleza y su empaque son presas fáciles de robo, ante el peligro que ello implica, el armador se protege a través de la fijación de fletes más elevados.
7. Naturaleza de la Carga.- Algunos productos requieren de condiciones especiales para su transporte, es decir, diferentes tipos de estiba que pueden ser ordinaria, ventilada o refrigerada; bien sea un producto perecedero, un producto contaminante o un producto peligroso, requiriéndose muchas veces de instalaciones especializadas.

Existen algunos grados de peligrosidad, es decir, los riesgos que el transporte de mercancías peligrosas implica para el armador, son consideradas en toda su extensión en la fijación de un flete; pudiéndose señalar las siguientes: inflamación, explosión y contaminación.

Todo este tipo de información corresponderá proporcionarla al usuario, auxiliándose en el Código de Mercancías Peligrosas - de OCMT, en lo referente a mercancías peligrosas, su embalaje y estiba.

## II. Factores relativos a los costos portuarios:

1. Carga/descarga
2. Estiba/desestiba
3. Tasa de rendimiento portuario
4. Pilotaje
5. Atraque/desatraque
6. Derechos o impuestos portuarios
7. Facilidades de acceso al puerto

El porcentaje mayor de los elementos que se toman en consideración para la fijación de un flete, corresponde a este sector, debido al tiempo que el buque permanece en puerto, ya que durante ese tiempo sigue erogando el gasto normal, y prácticamente está inactivo.

En este sector se considera la eficiencia y grado de especialización de las instalaciones, lo cual facilitará o dificultará las maniobras de carga y descarga, en este mismo renglón debe incluirse lo relativo a la organización y forma de operar de los trabajadores portuarios.

La localización y condiciones propias del puerto son fundamentales, pues de ello dependerán las facilidades de acceso, atraque/desatraque y muellaje. Este renglón es fundamental, pues mientras más tiempo pase el buque maniobrando, o en espera, más aumentan los gastos del mismo, sin obtener por contraparte ningún beneficio, lo cual se traducirá en la elevación de los niveles de los fletes.

Con relación al pilotaje es necesario decir que en algunos puertos es obligatoria la utilización de este servicio aunque en ocasiones no se requiere, tal es el caso de México, en otros puertos es opcional y queda a criterio del capitán del buque.

Los Derechos o Impuestos Portuarios, es un elemento que depende de las autoridades de cada país, en base a ello podría alegarse que si en un puerto los gastos por este concepto son bajos, los fletes deberían ser bajos, o por lo menos no elevarse, sin embargo, los servicios de líneas regulares conferenciadas prorratan este y todos los gastos que han de efectuar en los puertos comprendidos en una ruta para sacar un flete promedio, castigando algunas veces, a puertos que cuentan con buenas instalaciones y con una organización de trabajo adecuada.

Todos estos elementos van a influir de una u otra manera en el nivel de los fletes, pero no hay que olvidarse que algunos de estos factores a pesar de que ya han sido considerados, pueden provocar la imposición de un recargo adicional, el cual ya será específico para un puerto determinado.

Para poder determinar, en un momento dado, cuál es el factor que incide más, o bien, en cuál de ellos se base una conferencia para elevar un flete y sobre todo evaluar si procede o no, es necesario contar con una serie de informaciones que van desde los costos de operación en los puertos, hasta estadísticas de diversa índole. Creemos que estos datos se pueden obtener a través de las siguientes Dependencias:

- Empresas de Servicios Portuarios
- Comisión Nacional Coordinadora de Puertos
- Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos
- Dirección de Obras Marítimas
- Dirección de Operación Portuaria
- Dirección de Señalamiento Marítimo
- Documentos de la ONU, UNCTAD, OEA, entre otros
- Bibliografía especializada
- Informes de las Conferencias Marítimas

### III. Factores Relativos de la Operación Naviera:

1. Costos de los buques
2. Tipos de buques
3. Gastos de Administración
4. Costo diario de Operación
5. Derechos de canales
6. Costos de agenciamiento marítimo

La mayoría de los gastos relativos al buque son costos fijos, y no están expuestos a alteraciones violentas, sin embargo, en los últimos años ha habido aumentos considerables en los siguientes renglones: salarios de la tripulación, gastos de reparación y primas de seguros, en especial para los grandes petroleros.

Las innovaciones tecnológicas en este campo han hecho posible la aparición de buques especializados, muchos de los cuales cuentan con instalaciones propias para la carga y descarga de algunos productos. Este tipo de buques requieren de una mayor inversión que de uno común y corriente, consecuentemente la inclusión de éstos en algunos tráficos provocará una elevación del flete con el objeto de recuperar la inversión inicial.

Independientemente del tipo de buque de que se trate, los costos diarios de operación son muy elevados, en este punto, el problema se presenta cuando un buque ha de esperar más tiempo del requerido para sus maniobras de carga y descarga; ya que a pesar de estar inactivo se está haciendo una erogación.

Cuando la ruta de una línea queda comprendido el paso de uno o más canales, el costo que ello le reporta quedará comprendido en la fijación del flete.

La forma de determinar la incidencia de este grupo de factores en la fijación de un flete, es a través de la información que proporcionen las mismas líneas que sirven nuestros puertos, desafortunadamente

damente no existe un espíritu de cooperación ya que se muestran reacias a proporcionar cualquier dato que consideren perjudicial para sus actividades.

#### IV. Factores relativos a la Comercialización:

1. Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento.
2. Cargas por vías alternativas
3. Competencia de otros transportistas
4. Valor comercial del producto
5. Tonelaje por embarque
6. Derechos o impuestos en países de origen y destino
7. Tarifas para productos sustitutivos

La información relativa a estos elementos corresponderá proporcionarla en algunos casos, al exportador, es muy importante llevar un control sobre los mismos, ya que en ocasiones son la base para la imposición de fletes discriminatorios.

El principal elemento que influye en la fijación de tarifas de fletes es la competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento, es decir, si a un mercado conviene en un momento dado, por circunstancias económicas o políticas adquirir un producto de una región determinada, cuando tiene dos o más opciones, lo favorecerá a través de un flete más bajo que de los otros tráficos. Esta situación se da principalmente con productos de bajo valor agregado, o bien materias primas.

Las cargas que tienen otras posibilidades de transporte y la competencia de otros transportistas, por lo general independientes, son elementos que pueden favorecer al usuario, ya que al aumentar la oferta de espacio y disminuir la demanda, lógicamente, el transportista tendrá que disminuir, o por lo menos fijar tarifas de fletes razonables; aunque es necesario aclarar que las tendencias no son siempre en este sentido.

El valor comercial del producto y el tonelaje a embarcar son elementos que influyen sensiblemente en el nivel de los fletes. Estos elementos si son determinantes en el caso de los fletamentos.

Derechos o impuestos en países de origen y destino son fijados a juicio de los gobiernos de cada país, en el caso de México existe un impuesto de 2.2% sobre portes y 5.5% sobre pasajes.

Las tarifas para productos sustitutivos han sido obstáculo para la comercialización de algunos productos, sobre todo materias primas, ya que por lo general los fletes para los primeros son más altos que para los productos naturales.

El transporte marítimo ha venido desempeñando un papel fundamental para el incremento y desarrollo del comercio exterior de cualquier país, su importancia aumenta en la medida de que un país cuenta o no con una marina mercante acorde a sus necesidades; ya que por concepto de pago de fletes se erogan grandes cantidades que repercuten negativamente en las balanzas de pagos.

De ello, se desprende la necesidad de tener en constante observan

cia las tarifas de fletes de las conferencias marítimas, en virtud de ser fijadas de manera unilateral sin tomar en cuenta los intereses de los embarcadores; de ahí que la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, recomiende el establecimiento de Oficinas de Investigación sobre Transporte Marítimo, así como de Consejos de Usuarios, como una forma de control de las actividades de los transportistas.

Es muy importante que el nivel de los fletes permita la correcta y mejor comercialización de los productos, y que a la vez incentive las exportaciones.

Debemos recalcar la necesidad de que los exportadores consideren el costo de los fletes para el costo final de sus productos, aun cuando su exportación la haga sobre bases FOB, ya que este elemento puede sacar a sus productos de competencia en el mercado internacional.

#### 4.1.2 Composición de la Tarifa.

Después de haber enunciado los elementos que se consideran para fijar un flete, debemos señalar que eso constituye el flete base, ya que las conferencias aplican los fletes de la siguiente manera:

- I. La tarifa básica; más
- II. Los recargos por diversos conceptos; menos
- III. Los descuentos que se pueden aplicar a esa tarifa.

I. Dentro de la Tarifa Básica se pueden señalar cuatro tipos de fletes:

1. Fletes específicos
2. Fletes promocionales
3. Fletes para productos no especificados (N.O.S.)
4. Cuotas abiertas para algunos productos (open rates)

1. El flete específico es aquel que se otorga a productos determinados y éstos aparecen en la tarifa de acuerdo a un orden alfabético, clasificación arancelaria, o bien por clases.

2. El flete promocional es aquel que se otorga a un usuario que lo solicite, con el objeto de promover un producto determinado, en un tráfico específico, y con una duración limitada, o sea el tiempo necesario para dar a conocer esa mercancía. Este flete debe solicitarse directamente a la línea y sólo se otorga a productos no tradicionales, especialmente manufacturas y semimanufacturas, y es más bajo que el flete específico.

Originalmente fue concebido para promover los productos de los países en desarrollo, sin embargo, esta facilidad ha sido aprovechada por los países desarrollados con mayor frecuencia.

3. El flete para productos no especificados o N.O.S., como lo indica el nombre, se aplica a todos aquellos productos que no aparecen dentro de la tarifa y puede ser aplicado en ba

se a dos criterios: cuando un producto o similares no aparece, se le aplicará el flete de carga general, con la desventaja de que éste es el más alto; o bien cuando bajo algún rubro o grupo aparece un producto pero no con las características del que se requiere transportar, se encuentra una leyenda, "los demás", o "N.O.S.", ese es más bajo que el de carga general, pero más alto que el específico.- El usuario o exportador puede solicitar a la línea transportista la aplicación de un flete específico, en base a los volúmenes que piensa mover y la periodicidad de los mismos.

4. Las cuotas abiertas (open rates) son para productos cuyos fletes no pueden ser determinados hasta el momento en que se cierra la operación.

## II. Recargos

Los recargos son establecidos por decisión unilateral de las conferencias y las líneas marítimas independientes de servicio regular y, por lo general, obedecen a situaciones específicas que provocan el que los costos de operación de las líneas navieras, miembros de una conferencia en particular, se eleven, y por lo tanto repercuten esos aumentos en los usuarios de sus servicios; entre los principales motivos por los que se aplica un recargo nos encontramos con:

1. Congestionamiento portuario
2. Ajustes cambiarios

3. Precios del combustible
4. Inseguridad en los puertos
5. Peso excesivo y largo excesivo
6. Recargos gubernamentales
7. Riesgo de guerra
8. Diferencial portuario

1. El recargo por congestionamiento portuario, se aplica, cuando por alguna razón, el puerto o los puertos de un país no pueden despachar rápidamente los barcos que llegan, provocando con ello una mayor estadía de los buques en puerto, durante los cuales está inactivo, y retrasos en los itinerarios lo que consecuentemente ocasiona mayores gastos y pérdidas para las empresas navieras, por lo que las conferencias marítimas recurren a los recargos como una forma de recuperación económica.

2. El recargo por ajuste cambiario, conocido como CAC, (currency adjustment charge) y FAC (factor de ajuste cambiario), se debe a las pérdidas que representa el hacer el cambio de una moneda a otra, sobre todo cuando son monedas débiles y están expuestas a constantes devaluaciones, en el caso del transporte marítimo, generalmente los servicios se pagan en dólares de los Estados Unidos. Esas pérdidas del armador son transferidas al usuario a través de los recargos.

3. Recargos por precios del combustible, la imposición de este tipo de recargo se ha acentuado a partir de la actual crisis energética, que ha provocado el que los precios del petróleo vayan en constante aumento y consecuentemente los costos de operación del buque aumenten, reflejándose en re cargos que tienen que cubrir los usuarios.
4. Recargo por inseguridad, se aplica a aquellos puertos que tienen un alto índice de sustracción de mercancías, o no cuentan con las instalaciones adecuadas para combatir incendios, situación que provoca el que las conferencias -- apliquen un recargo, por la inseguridad que ese puerto representa a los buques y/o su operación, así como para las mercancías.
5. Recargo por peso excesivo y largo excesivo, se considera a una mercancía en tales circunstancias cuando pesa más de cinco toneladas, o bien cuando mide más de doce metros. El recargo se destina a compensar las dificultades de carga/-descarga y estiba/desestiba.
6. Algunos consideran como recargos a las tasas de impuestos- a fletes establecidos por los Gobiernos; sin embargo, en la mayoría de los casos se considera como un elemento distinto al transporte. En México existe el 2.2% de impuesto- sobre portes y 5.5% sobre pasajes.

7. Riesgo de guerra (war risk), este recargo se impone por el riesgo de servir un tráfico en una zona de peligro o guerra, ya que evidentemente aumenta la responsabilidad del armador.
8. Diferencial portuario, este recargo es impuesto por la elevación intempestuosa en los costos portuarios y en los servicios que los diferentes gremios de trabajadores prestan a los buques. De otra manera, corresponde a las alzas intempestivas que efectúan los prácticos, los remolcadores, los trabajadores en sus salarios y prestaciones, etc.

### III. Descuentos

Como se mencionó con anterioridad, las conferencias en ocasiones otorgan descuentos por los siguientes conceptos:

1. Acuerdos de lealtad o fidelidad
2. Fletes promocionales
3. Requerimiento o flete especial
4. Descuentos a diplomáticos
5. Descuentos por obra de caridad y beneficencia.

1. Acuerdos de lealtad, es un documento a través del cual un usuario se compromete a transportar toda su carga en cualquier buque de una conferencia determinada, en algunos casos por un tiempo determinado que puede ser de seis meses-

en adelante y en otros sin plazo alguno, a cambio de lo -  
cual se le concederá un descuento sobre el flete normal.

En este caso se puede hablar de una tarifa doble, una para  
clientes bajo acuerdo y una para embarcadores en general.

El descuento para los usuarios bajo acuerdo es concedido a  
través de bonos que se cuantifican en forma semestral o -  
anual, según se haya establecido en el Acuerdo de Lealtad-  
o Fidelidad, una vez transcurrido el lapso acordado, la -  
conferencia bonifica al usuario.

2. Fletes promocionales, de los cuales ya se habló en el apar-  
tado 4.1.2 y que se conceden para promover un producto no-  
tradicional, manufacturado o semimanufacturado básicamente -  
para países en desarrollo y con una duración limitada.
3. Requerimiento o flete especial, es aquel que se negocia di-  
rectamente entre el usuario y la conferencia, en base a un  
volumen lo suficientemente importante para conceder un fle-  
te especial, y el cual puede transportarse en uno o dos -  
viajes. En Europa se les denomina "Special Enquiries" y en  
Estados Unidos y Japón "Industrial Agreements". Por lo ge-  
neral son para montar plantas industriales.

La información adicional de la tarifa de una conferencia contiene los siguientes datos:

- 1.- Ruta
- 2.- Países y puertos de los mismos que quedan comprendidos en una ruta
- 3.- Líneas que participan en la conferencia
- 4.- Reglas y bases para la aplicación de la tarifa
- 5.- Lista de productos por clase, clasificación arancelaria u orden alfabético y flete correspondiente (Flete base).
- 6.- Productos especiales: refrigerados, peligrosos, de manejo delicado o frágiles.
- 7.- Recargos a los diferentes puertos y por diversos conceptos. (1)

## 4.2 LOS MERCADOS DE FLETES.

### 4.2.1. Cómo se define el Mercado.

El mercado de fletes es considerado como el segmento geográfico donde con curren por un lado, personas solicitantes de un servicio de espacio en un buque para el transporte de sus mercancías y por otro lado personas que - rentes "Armadores" que requieren de cargamentos para ocupar el espacio de sus unidades.

Aquí se localizan los agentes de los embarcadores y consignatarios de la carga y los representantes de los armadores, porque es donde se presenta la - oportunidad de proporcionar sus servicios a los comerciantes y navieros - que intervienen en las transacciones marítimas.

En este mercado puede el propietario por un lado, conocer las condiciones de la demanda de espacio por parte de los comerciantes que desean movilizar su carga a un punto determinado y por otro, los embarcadores cerciorarse de la oferta de espacio en los buques.

En estos términos, se lleva a cabo la transacción entre embarcadores y armadores surgiendo de esta relación un contrato donde se estipulan las negociaciones más convenientes para ambos.

Uno de los más importantes mercados de fletes es el Baltic Mercantile and Shipping Exchange, localizado en Londres, Inglaterra. Existen otros que operan también un gran número de transacciones relacionadas con el tráfico marítimo en Rotterdam, Holanda, Hamburgo y Bremen en Alemania, Amberes en Bélgica, New York en E.U.A., Tokio en Japón y otros países. Es conveniente hacer notar que los mercados de fletes no siempre están ubicados en las áreas marítimas sino que a veces se localizan en ciudades alejadas del - océano, por ejemplo, París, Francia; Basilea, Suiza; Madrid, España y en - el caso de México, en la ciudad de México en la cual se contratan la mayor parte de los cargamentos, tanto del sector privado como del sector público.

En el estudio de la oferta y demanda de servicios en el mercado de fletes, el armador se auxilia de un corredor que será el que coloque su buque en el - mercado. De la misma forma los empresarios que movilizan sus cargas en el mercado internacional, designan su corredor que los ayuda en la contrata - ción de un buque de acuerdo a las necesidades del transporte de sus mercancías.

Los corredores (brokers) entablan las negociaciones a nombre de sus respectivos representados y tratan de lograr cada uno por su parte la mejor contratación. En estas condiciones, el broker del armador el cargamento - más redituable y el del embarcador, el buque más adecuado para las mercancías a transportar y con el coste por el servicio más económico.

Cuando se propone un cargamento en el mercado del flete, se establece una comunicación entre las cuatro partes involucradas en la negociación: El usuario y su corredor por un lado y el armador y su corredor por el otro.

Los medios que se utilizan para la intercomunicación tienen que ser los más veloces y directos: teléfono, telex o el telégrafo.

Los corredores o brokers cobran un porcentaje, que es aproximadamente del 2% sobre el monto bruto del flete. ( 2. )

Estos brokers, tienen sus oficinas en los principales mercados: Londres, Oslo, Nueva York, Rotterdam, Tokio.

Cabe destacar que en la contratación de este servicio, el nivel de los fletes es determinante ya que si el flete en el mercado no es remunerador o apenas cubre los gastos en que el buque debe incurrir para proporcionar el servicio, la prestación de éste no resulta conveniente para el armador excepto en el caso de que se presente la expectativa de un mejor flete a la terminación del viaje.

Esto puede suceder en la medida en que dicho viaje puede acercarlo a alguna área donde la demanda de su espacio sea más atractiva y por consiguiente iniciar un nuevo trayecto que le reditue grandes utilidades.

#### 4.2.2. Variantes en la Contratación del Servicio Marítimo.

De las diversas formas de contratación de este servicio, las más representativas son las siguientes:

A) El de Fletamento por Viaje y a Período Corto.- Este mercado es libre y quedan los fletes establecidos por el juego de oferta y demanda de buques aptos para el transporte de carga a granel, tanto secas como líquidas, tales como: carbón, granos, fosfatos, azúcar, azufre y petróleo con sus derivados entre puertos que se establecen en el contrato.

En esta relación de oferta y demanda, los armadores son un gran número de competidores para obtener el contrato de fletamento y su ofrecimiento es prácticamente el mismo servicio, sin restricción de bandera. Además ninguno de los armadores puede actuar individualmente para fijar el flete; el buque posee una gran movilidad y todos los armadores actúan atendiendo a su propio interés.

En este mercado, los fletes son muy sensibles y por tanto variantes, debido a factores de carácter comercial, financiero, militar y político.

Como consecuencia de esta variabilidad en los fletes existe una mayor propensión por el contrato a plazo largo, aunque para algunos productos por sus variaciones cíclicas principalmente productos agrícolas, es conveniente recurrir a este tipo de contrato.

B) El de Fletamento por Período Largo, de Tres a Veinte Años.- En Este régimen de fletamento el precio del servicio queda determinado también por la ley de oferta y demanda aunque no está expuesto a fluctuaciones tan marcadas como el anterior.

Esta variante en la contratación del servicio, la iniciaron compañías petroleras que trataban de asegurar a largo plazo las facilidades que este medio de transporte reportaba para el traslado de sus crudos y productos derivados y a la vez evitaban que gran parte de sus recursos financieros los destinasen a la compra de buques. Esta política se seguía debido a que consideraban que la mayoría de sus recursos económicos debían ser destinados a la exploración, extracción y refinación del petróleo donde les reportaba mayores beneficios.

Este contrato puede abarcar un período de tres a veinte años, o sea el pro

medio de vida útil del buque. La negociación se realiza desde antes de que el buque comience a ser construido y con frecuencia las características principales del mismo son determinadas por las condiciones establecidas por el contrato de fletamento. El arrendamiento a período largo se extendió de los buques tanque a los graneleros de carga seca, tales como: minerales de hierro, carbón, cereales o a los buques de línea y actualmente a los porta contenedores.

C) El de Contrato de Transporte a Período Largo.- Esta negociación se lleva a cabo entre armador y embarcador sin especificar que buque en particular va a proporcionar el servicio, es una forma de compromiso, según la cual la empresa transportista asegura al embarcador la satisfacción de sus necesidades de transporte.

Los motivos por los cuales se ha generalizado este tipo de transacciones, se debe al fuerte incremento que han sufrido los costos del buque granelero moderno que obligaría al armador que obtiene el contrato de transporte a invertir fuertes sumas de capital en aquellas unidades que necesitaría para cumplir con las necesidades del embarcador.

En este tipo de servicio, el arrendador signatario del contrato de transporte queda en libertad para formar un consorcio con otros armadores o tomar en fletamento la unidad o unidades necesarias para satisfacer la solicitud de espacio del embarcador con quien se ha firmado el contrato.

D) El de Servicio de Línea.- El mercado de este servicio tiene las siguientes características:

i) En él se transportan mercancías heterogéneas empacadas en sacos, cajas, huacales, tambores, barriles. Los embarques representan un pequeño porcentaje de la capacidad del buque; el número de embarcadores es muy grande; generalmente los lotes de mercancía están formados por productos manufacturados o semimanufacturados y de gran densidad económica.

ii) Los barcos dedicados a este servicio siguen rutas específicas incluyendo numerosos puertos localizados en áreas previamente asignadas según la Conferencia a que pertenezca la línea naviera propietaria del buque. Las escalas a los puertos están sujetas a itinerarios fijados de antemano de acuerdo con las necesidades de los usuarios y con el volumen de carga pertransportar.

iii) El mercado del flete en el servicio de línea, está regulado por el Sistema de Conferencias, en donde se comprometen las líneas afiliadas y que cubren una área geográfica determinada a cobrar fletes uniformes, inva-

riables dentro de determinados plazos, producto del acuerdo constitutivo de la Conferencia. También ofrece a los usuarios que muestran preferencia por las líneas afiliadas fletes mas atractivos al embarcar sus productos.

#### 4.3. . EL SISTEMA DE CONFERENCIAS Y SUS CARACTERISTICAS.

Las conferencias son asociaciones de líneas navieras generalmente de diferentes nacionalidades, que se han agrupado para uniformar sus políticas de servicio y tarifas, vigilando el cumplimiento de las mismas y evitando competencias ruinosas con el objeto de ofrecer las ventajas siguientes:

1.- La medida de estabilidad conferida por tarifas de fletes establecidas y las prácticas uniformes de embarque, pueden mejorar la destreza de operación de las líneas individuales. Mediante este tipo de organización los embarcadores se aseguran de un servicio de itinerario regular y cierta estabilidad.

2.- Para limitar la competencia y prevenir la operación de las rutas marítimas con capacidad sobrada de tonelaje, las Conferencias Marítimas aseguran grandes inversiones de capital para una operación exitosa de las líneas navieras y de esta forma estar en posición de introducir modernizaciones en las flotas y dar nuevos servicios para la seguridad y eficiencia en la transportación.

3.- Debido a que un embarcador de Conferencia está protegido contra la competencia de tarifas de los demás miembros de la Conferencia, puede concentrar su esfuerzo en proporcionar un servicio de mayor calidad a sus embarcadores.

Las nuevas líneas navieras pueden ser admitidas en una Conferencia por el voto unánime de todos sus miembros. El ingreso de un nuevo miembro depende de su fuerza individual de negociación. En la situación de postguerra, donde los países en desarrollo habían establecido compañías navieras nacionales, Las Conferencias que operaban el tráfico en tales naciones, por regla general, admitieron a las compañías nacionales. Existen dificultades para declarar abiertamente esta política debido a que las reuniones de las Conferencias nunca son dadas a conocer públicamente.

Las reglas para votar en las Conferencias generalmente son establecidas en el Acta Constitutiva y especifican la mayoría que se requiere (de 2/3 ó 3/4) para la aprobación de una tarifa propuesta, admisión de nuevos miembros, modificaciones del Acta Constitutiva, etc.

El presidente de una Conferencia a menudo mantiene estrechas relaciones

con presidentes de otras conferencias.

Las relaciones tienen por objeto el conocer asuntos de otras Conferencias, tanto como los de la propia. Un ejemplo de ello es el constante intercambio de información en asuntos de tarifas.

Dentro de este tipo de asociaciones existe un sistema de tarifas duales que consisten en mantener dos tipos de fletes: uno para los embarcadores ocasionales y otro, más bajo, para los clientes habituales que firman contrato, comprometiéndose a despachar su carga exclusivamente por buques de la Conferencia, durante un período determinado, generalmente 6 meses o un año.

En relación al sistema de rebajas diferidas que prevalece dentro de las Conferencias, este consiste en la devolución de una especie de prima de fidelidad (equivalente generalmente al 10% de los fletes) a aquellos clientes que durante el período respectivo han embarcado sólo por naves de la Conferencia.

Dentro de este mismo sistema, se pueden mencionar algunas desventajas a saber:

1.- Los embarcadores estiman que las cuotas de fletes fijadas por las Conferencias son un tanto elevadas, debido a las características monopólicas de las mismas y por su carácter cerrado que impide la libre entrada de otras líneas.

2.- Los fletes se fijan en forma unilateral casi siempre sin entablar negociaciones o consultas con los usuarios, logrando con esto que los embarcadores no estén de acuerdo al ser descuidadas sus necesidades.

3.- Descenso de la eficiencia en la operación de los buques, pues al dejar de existir la competencia que se presentaría si pudieran entrar otros buques a proporcionar el servicio, la ausencia de ésta provoca un incremento en los costos de operación que a la vez repercute en los fletes.

Por otra parte, cabe indicar que el Acuerdo de la Conferencia - es un documento fundamental que regula las relaciones contractuales entre los asociados y cuyo objetivo primordial es restringir o eliminar la competencia interna y por otro lado dar fuerza a su posición contra las líneas que operan fuera de la Conferencia llamadas "Outsiders" .

Este documento es privado y netamente confidencial además de tener un carácter comercial. En algunos casos se puede apreciar alguna ingerencia gubernamental como es el de Estados Unidos a través de la "Federal Maritime Commission". (3).

#### 4.4 LA COMISION N.C AL DE FIFTE MARITIMOS

##### 4.4.1) ANTFCEDENTES:

La problemática del transporte marítimo, en general, y las prácticas de las conferencias marítimas, en particular han sido estudiadas por los organismos internacionales y los gobiernos de los países en desarrollo, que son los más afectados por la forma de operación de dichas conferencias.

Los primeros, como son ONU, UNCTAD, OEA, CEPAL y ALALC, han pugnado, desde 1964, por la creación de organismos nacionales e internacionales que contro-len las actividades de las conferencias, a través de diversas recomendaciones al respecto. Esta preocupación cobró mayor importancia a raíz de un estudio elaborado por el Fondo Monetario Internacional, que señaló que las erogaciones por concepto de fletes pagados por países en desarrollo a buques de bandera extranjera, perjudican gravemente sus economías internas y su comercio exterior.

Ante este panorama, la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que se celebró en Ginebra, Suiza, en 1964, adoptó varias recomendaciones sobre transporte marítimo, entre ellas la de crear la Comisión del Transporte Marítimo para que estudiara toda la problemática de este medio de transporte.

Una de las recomendaciones más importantes adoptada en la primera UNCTAD, fue la decimosegunda, en la que se menciona que todas las naciones del mundo, deberán ayudar a los países en desarrollo a obtener condiciones más favorables en fletes y seguros. En la segunda UNCTAD, 1968, destacan las recomendaciones sobre la creación de órganos nacionales registradores de fletes, el establecimiento de consejos de usuarios y el estudio de las transacciones invisibles.

En el punto 16 del programa de trabajo de la Tercera UNCTAD, San-

tiago, Chile, 1972 se refiere al desarrollo del transporte marítimo, sus costos y los fletes; entonces iniciaron los trabajos para elaborar una Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, aceptable internacionalmente.

Durante esta misma reunión se manifestó que el constante aumento de los fletes marítimos requería de un ajuste y revisión de hechos por las autoridades correspondientes de los países que participan con sus buques en las diversas conferencias marítimas. Con ese propósito se adoptó una resolución tendiente a que, dichas autoridades participen en el análisis de los aumentos de fletes, a través de órganos nacionales especializados en el registro de fletes.

De los estudios y recomendaciones de los organismos internacionales, se concluye que son dos los mecanismos fundamentales para controlar las actividades de las mencionadas conferencias

a) Los Consejos de Usuarios

b) Los Organos Registradores de Fletes Marítimos.

Cabe destacar que en México ya existe la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., equivalente a un consejo de usuarios compuesto de importadores y exportadores tanto privados como del sector público, fundada el 24 de enero de 1975, para representar y defender los intereses de los usuarios mexicanos del transporte marítimo.

En atención al otro órgano, la idea quedó materializada con la creación de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos "CONAFLEMAR", misma que el 22 de enero de 1963, por acuerdo verbal del entonces presidente de la República Lic. Adolfo López Mateos, con el Consejo de Administración del Banco Nacional de Comercio Exterior, quedó establecida como órgano encargado de llevar un registro de los fletes marítimos y analizarlos. La Comisión por tanto, queda integrada en la estructura del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A.

El 31 de diciembre de 1970, se publica en el Diario Oficial de la Federación, la ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior y en cumplimiento de su A t. 5o. transitorio, CONAFLEMAR pasó

a formar parte del IMCE. ( 4 )

Es a partir del año 1977 y de acuerdo a la Ley de Reforma Administrativa como CONAPLEMAR pasa a formar parte de la estructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual dependerá de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. ( 5 )

#### 4.4.2) ATRIBUCIONES:

- 1.- Estudiar las tarifas de fletes y condiciones de transporte marítimo aplicadas en el comercio exterior de México, a efecto de someter a las autoridades competentes las posibles medidas tendientes a evitar que tales fletes y condiciones coloquen a los productos mexicanos en situaciones desventajosas de competencia, en comparación con las aplicadas a productos similares en otros países y proponer, asimismo, las medidas que coadyuven a evitar la incidencia de prácticas discriminatorias y rechazo de carga;
- 2.- Realizar investigaciones para identificar, cualificar y cuantificar el tráfico marítimo de altura de otros países, a efecto de examinar la política que observen en materia de transporte de mercancías;
- 3.- Investigar y analizar las medidas que adopten las líneas navieras extranjeras, respecto a: niveles de fletes; fletes de promoción; recargos en los fletes por el incremento del costo de los insumos empleados por los medios de transporte; recargos por sobrestadía y ajustes cambiarios y, cualesquiera otras cuyas repercusiones afecten al comercio exterior del país;
- 4.- Examinar las políticas adoptadas por otras naciones en materia de transporte marítimo que afecten al comercio exterior de México.
- 5.- Formar y mantener el registro de los fletes marítimos tanto nacionales como extranjeros, que se destinen a México o se originen en él con destino al extranjero, estableciendo al efecto las secciones correspondientes según se trate de los fletes marítimos aplicados por las conferencias marítimas, las líneas no afiliadas a con-

ferencias y las empresas navieras en general;

6.- Formular y mantener el registro de los volúmenes de mercancías de exportación e importación transportadas en buques de bandera mexicana o extranjera;

7.- Intervenir ante las empresas del sector público y privado para que en igualdad de condiciones y precio del flete, otorguen su preferencia a los servicios de las empresas navieras nacionales para el transporte marítimo para sus exportaciones e importaciones;

8.- Proponer a las autoridades competentes las medidas que deban ser aplicadas para establecer una política en materia de fletes marítimos, y para apoyar el empleo de los servicios de las empresas navieras nacionales;

9.- Informar a las entidades que integran la Comisión del Incumplimiento a las medidas propuestas y a la política adoptada en esta materia;

10.- Asesorar a los usuarios del transporte marítimo respecto a las condiciones de fletes, rutas, y tiempos de entrega;

11.- Asesorar en sus consultas y negociaciones a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., a fin de estimular la consolidación de carga y el incremento del comercio exterior.

12.- Fungir como órgano de coordinación y consulta en materia de transporte marítimo, emitiendo las opiniones que le soliciten las diversas dependencias del Ejecutivo Federal y entidades del Sector Público;

13.- Participar en la formulación de proyectos de directrices sobre transporte marítimo y asesorar a las delegaciones mexicanas que participen en conferencias internacionales vinculadas con el transporte marítimo;

14.- Integrar en los casos que se estimen pertinentes, las delegaciones que concurran a los eventos vinculados con el transporte marítimo que se desarrollen en foros internacionales;

15.- Vigilar el cumplimiento de las recomendaciones que deban surtir efectos en territorio nacional, que en materia de política de transporte marítimo emanen de las reuniones internacionales en las que participe México;

16.- Llevar a cabo la actualización del Directorio de Líneas Navieras y Puertos que las mismas sirvan;

17.- Mantener un servicio de difusión relacionado con el transporte marítimo;

18.- Proponer a las entidades públicas competentes las soluciones que considere pertinentes en relación a sus atribuciones;

19.- Las demás que le confieran las leyes y reglamentos respectivos.

#### 4.5) LA ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO, A.C.

##### 4.5.1) Antecedentes:

El año de 1875 marcó el inicio de una nueva modalidad marítimo comercial con la integración de la primera Conferencia Marítima entre el Reino Unido y Calcuta, India. A partir de esa primera experiencia, esta modalidad asociativa, en donde confluyen los intereses de las distintas líneas que sirven un tráfico determinado, empezó a cobrar importancia para el transporte marítimo, esencial para el comercio exterior mundial.

Este sistema de conferencias, al estructurar sus tarifas unilateralmente y desplazar a segundo plano los intereses de los usuarios, hizo reaccionar a estos últimos quienes respondieron con la creación de asociaciones apropiadas, representadas por el Consejo de Usuarios. El primero fue organizado en 1955 en Inglaterra, BRITISH/SHIPPERS COUNCIL, para salvaguardar los intereses del usuario inglés. A partir de esa fecha se crearon varios consejos de usuarios -casi siempre en los países desarrollados- a fin de determinar mecanismos de consulta y negociación de fletes frente a las Conferencias Marítimas. De esta forma, los usuarios logran negociar reducciones substanciales de los fletes que pagaban para enviar sus productos a los mercados internacionales, y evitar que aumentara el precio final de las mercancías.

Los esfuerzos de los consejos de usuarios del mundo desarrollado provocaron el desequilibrio inmediato de la estructura tarifaria del transporte marítimo internacional, ya que se fijaron cuotas diferenciales de fletes que redundaron en perjuicio del comercio exterior de los países en desarrollo, que aún no tenían sus propios consejos. En consecuencia, los productos y mercancías de los países en desarrollo se encarecieron debido a fletes más elevados, lo cual resultó en detrimento de su comercio exterior.

Esta situación fue adquiriendo una importancia vital para el -

desarrollo del comercio exterior de los países del Tercer Mundo, y en la agenda de trabajo de la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada en 1964, el Grupo de Estudio sobre el Transporte Marítimo Internacional recomendó la creación de una Comisión que examinara los problemas del transporte marítimo en general. Una de las recomendaciones de ese grupo de trabajo fue precisamente la creación de consejos de usuarios en los países en desarrollo.

Varios países adoptaron esas recomendaciones, las que fueron más tarde recogidas en el Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, aprobado el 7 de abril de 1974 en Ginebra.

Ese instrumento, que a la fecha ha sido ratificado por varios países entre ellos México, permitirá que los usuarios de las naciones en desarrollo participen activamente, en unión de las Conferencias de Fletes, en la determinación de las tarifas correspondientes. En México, en 1974, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos tomó en consideración la necesidad de crear un Consejo de Usuarios, y el establecimiento de un registro nacional de fletes. Para lograrlo, inició diversos trabajos, como el entrenamiento y preparación de técnicos en registro de fletes marítimos y consejos de usuarios, quienes viajaron a Brasil, Colombia, Canadá y E.U.A. para adquirir conocimientos directos de los sistemas y técnicas susceptibles de aplicación en México.

Al mismo tiempo elaboraron anteproyectos para la constitución del Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo (Estatutos) y el correspondiente al acuerdo relativo a los organismos y empresas del sector público, usuarios del transporte marítimo, que fijaría la obligación de participar como miembros permanentes del Consejo de Usuarios.

El 24 de enero de 1975, se constituyó la Asociación Mexicana - de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., y el 21 de mayo del mismo año, en el Diario Oficial de la Federación, se publicó - el acuerdo que dispone que los organismos de participación es- tatal, usuarios del transporte marítimo, deberán asociarse -- obligatoriamente, con lo que sus disposiciones tendrán vigen-- cia. (6)

#### 4.5.2) FUNCIONES:

La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, - A.C., considerando los intereses del usuario del transporte marítimo en México dentro de su estructura abriga las siguientes funciones:

1. Analizar las condiciones de adecuación de los servicios y valor de los fletes del transporte marítimo por barcos de línea regular, atendiendo al tipo de carga y el lugar de origen y destino de la misma, cuando se trate de productos que se destinen a México o se originen en él con destino al extranjero.
2. Formular el programa anual general del transporte marítimo internacional del país, con base en los requerimientos de los usuarios.
3. Proponer a los usuarios del servicio los transportes marítimos adecuados para la importación y exportación, a fin de asegurar las mejores rutas, tiempos de entrega y condiciones de fletes.
4. Estudiar los fletes marítimos que apliquen las Conferencias de Fletes Marítimos, las líneas no afiliadas a conferencias y las empresas navieras en general.
5. Estudiar y analizar las fluctuaciones en los niveles de fletes marítimos en el mercado internacional e informar y asesorar a los usuarios en esta materia.
6. Estudiar y analizar los fletes marítimos aplicables a productos similares o sustitutivos de éstos en otros países.
7. Participar en los foros internacionales sobre la materia y estudiar y analizar los resultados de dichas reuniones que sean aplicables a los Consejos de Usuarios.
8. Colaborar estrechamente con el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE) en las atribuciones que ese organismo-

tiene asignadas, respecto a las actividades vinculadas a los objetivos de la Asociación así como con la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, para coadyuvar en el cumplimiento de las funciones que ésta tiene encomendadas, especialmente en materia de registro de fletes marítimos.

9. Colaborar estrechamente con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos coadyuvando en las funciones que ésta tiene encomendadas en el Programa de Mejoramiento del Sistema Portuario Nacional.
10. Estudiar, analizar y participar conjuntamente con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en las negociaciones que realicen con motivo de recargos portuarios que pretendan establecer conferencias marítimas, líneas navieras no afiliadas a conferencias y empresas navieras en general.
11. Representar a los usuarios del transporte marítimo ante las autoridades y organismos competentes y proporcionar la información que éstos requieran respecto a los problemas que incidan en la prestación de los servicios del transporte marítimo. (7)

La primera función es importante debido a que de la adecuación de los servicios dependerá el grado de éxito que se logre en las consultas y negociaciones, puesto que se podrá conseguir en un momento dado el que las líneas conferenciadas puedan programar las unidades necesarias y especializadas para transportar los volúmenes ya detectados por el consejo de usuarios, evitando de esta forma ciertos congestionamientos o escasez para ese tráfico específico.

En la tercera función básicamente la asociación fungiendo como representante y defensora de los intereses de sus afiliados, analizará la competitividad, calidad y precio del servicio y no sólo - en la bandera que enarbole el buque del transportista, considerando estos elementos los más abocados para diagnosticar un buen servicio y así poder recomendarlo a los usuarios.

Las funciones 4, 5 y 6 serán llevadas a cabo a través de la implementación técnica proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Conafleamar misma que al permanecer en poder de la Asociación, las tareas de negociación y consulta se podrán efectuar sobre una base técnica y real.

De la séptima función se puede deducir que el conocimiento acerca de las medidas adoptadas en dichos foros siendo estas analizadas, permitirá que la Asociación se adecúe a las condiciones en beneficio de sus socios.

La función novena y décima deberán cumplirse en una estricta - - coordinación con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos para que de esta forma se puedan elaborar programas de trabajo y de sarrollo portuario, así como en las negociaciones en materia portuaria, recordando que es el Consejo el que lleva a cabo dicha negociación.

De la última función se puede concluir que la Asociación no sólo-

representará los intereses de los usuarios ante las Conferencias-Marítimas y otras líneas independientes, sino también ante nuestras autoridades nacionales con las que en un momento dado se tendrá que tratar algún problema que afecte a los socios.

4.6) **TERMINOS DE COMPRA=VENTA INTERNACIONALES;  
LA CONTRATACION IDONEA TANTO PARA IMPORTA  
DORES COMO EXPORTADORES.**

En el comercio exterior son aplicadas múltiples fórmulas contractuales para fijar las condiciones transaccionales de las mercancías negociadas y establecer las responsabilidades que competen tanto al exportador como al importador, considerando no sólo el pago de los costos provenientes de la operación comercial en sí, sino en lo que respecta a la responsabilidad de uno y otro por las pérdidas o daños que pueda sufrir el producto durante su transporte.

La interpretación exacta de cada una de las variables que componen esas fórmulas han sido motivo de amplias discusiones en reuniones mundiales, debiendo resaltarse las celebradas por la Cámara de Comercio Internacional, "C.C.I." en 1953 y las del Comité Conjunto representando a la Cámara de Comercio de los Estados Unidos de América, al Consejo Nacional de Importadores Americanos y al Consejo Nacional sobre Comercio Extranjero de los E.U.A.

Las conclusiones de la C.C.I. se conocen con el nombre de INCOTERMS 1953 y las adoptadas por el Comité como "Definiciones Revisadas sobre el Comercio Extranjero Norteamericano" el 30 de Julio de 1941.

En base a estos antecedentes, podemos describir los distintos términos de compra-venta internacionales de la forma siguiente, para posteriormente analizar la mejor utilización de las mismas.

Las claves mencionadas son reconocidas por las siglas inglesas que inmediatamente se desglosan.

EX WORKS.- Ex-fábrica, ex-almacén, ex-planta, etc. Disposición de la mercancía en el lugar de origen.

Estas siglas comprometen al vendedor a entregar la mercancía debidamente empacada y conforme a las disposiciones del contrato de venta, ya lista para ser cargada en el transporte que suministre-

el comprador.

Puesta la mercancía a disposición del comprador éste se hace responsable de todos los gastos inherentes en el manejo y transporte hasta su destino final.

**F O R .-** (Free on railroad): Libre sobre Vagón de Ferrocarril, punto de partida convenido.

Bajo esta sigla el vendedor está comprometido a cargar la mercancía, debidamente empacada y conforme a los términos del contrato de venta, en un vagón o vehículo de los ferrocarriles, dentro de los plazos convenidos.

Cargada la mercancía en el vagón o vehículo de los ferrocarriles el comprador se hace cargo de la mercancía, asumiendo todos los gastos inherentes al manejo y transporte desde ese momento hasta su destino final.

**F O T .-** (Free on truck): Libre sobre Camión; punto de partida convenido.

Las obligaciones de los contratantes bajo estos términos operan con las mismas normas que las anteriores; modificando únicamente el tipo de transporte, que en este caso se trata de camión.

**F A S .-** (free Alongside Ship); Libre al Costado del Barco; puerto de embarque convenido.

Conforme a estas siglas el vendedor está obligado a colocar la mercancía, debidamente empacada y conforme a las disposiciones del contrato de venta, en el muelle del puerto de embarque convenido, acompañada de la documentación de exportación necesaria, si el comprador lo solicita y a cuenta y riesgo del mismo.

El comprador debe comunicar, con la debida anticipación, el nom-

bre del barco, el puerto de embarque y la fecha de entrega; asumir los gastos y riesgos derivados de fallas en el servicio marítimo o de fletamento, y desde el momento en que la mercancía haya sido colocada al lado del navío.

**F O B .-** (Free on board); Libre a bordo; puerto de embarque convenido.

De acuerdo con este término internacional el vendedor está obligado a colocar la mercancía debidamente empacada y conforme a las disposiciones del contrato de venta, a bordo del barco designado por el comprador, en el puerto de embarque convenido y a recabar, por su cuenta y riesgo la licencia de exportación o de cualquiera otra autorización oficial necesaria. Asimismo; el vendedor deberá suministrar, sin demora, al comprador, el conocimiento de embarque respectivo.

A su vez, el comprador está obligado a fletar por su cuenta el barco o reservar el espacio necesario, dando el aviso correspondiente al vendedor. Deberá además, correr con los gastos y riesgos derivados de fallas en el servicio marítimo o de fletamento, a partir de que la mercancía haya pasado los límites a bordo del barco.

**C & F .-** (Cost and Freight) costo y flete; puerto de destino convenido.

Cuando se ha estipulado este término el vendedor debe realizar por su cuenta un contrato para el transporte de la mercancía, debidamente empacada y de acuerdo con lo dispuesto en el contrato de venta, asimismo, pagar la carga a bordo del buque, el flete y los gastos de la documentación oficial necesaria. Debe suministrar al comprador sin demora, el conocimiento de embarque.

El comprador deberá recibir la mercancía en el puerto de desembarque convenido y asumir, exceptuando el del flete, todos los ries-

gos, costos y gastos incurridos durante el transporte, a partir - del momento en que haya pasado la borda del barco, exceptuando los costos y gastos propios del flete.

**C & F LANDED** .- Modalidad del término anterior en la cual los gastos de descarga son por cuenta del vendedor.

**C I F** .- (Cost, Insurance and Freight): Costo, seguro y flete; puerto de destino convenido.

Bajo este término el vendedor debe realizar por su cuenta un contrato para el transporte de la mercancía debidamente empacada y de acuerdo con lo dispuesto en el contrato de venta. Asimismo, pagar la carga a bordo del buque, el flete y los gastos de la documentación oficial. Contratar por su cuenta y en forma transmisible, un seguro marítimo que cubre los riesgos de transporte. Debe suministrar al comprador sin demora el conocimiento de embarque.

El comprador deberá recibir la mercancía en el puerto de desembarque convenido y asumir exceptuando el flete y el seguro marítimo, los costos y gastos incurridos durante el transporte al puerto de destino.

**C I F LANDED** .- Modalidad del término anterior en la cual los gastos de descarga son por cuenta del vendedor.

**EX SHIP** .- Disposición de la mercancía a bordo del barco en el puerto de destino convenido.

Conforme a este término el vendedor se compromete a colocar la mercancía, debidamente empacada y cumpliendo con lo estipulado en el contrato de venta, a bordo del barco en el punto de descarga del puerto convenido, asumiendo todos los gastos y riesgos.

El comprador debe hacerse cargo de los gastos y riesgos a partir del momento en que efectivamente tenga a su disposición la mercancía a bordo del barco, en el puerto de destino.

**EX QUAY .-** (Duty Paid) Disposición de la mercancía en el muelle del puerto convenido, con los derechos e impuestos de aduana pagados.

El vendedor asume la responsabilidad de colocar la mercancía debidamente empacada y de acuerdo con las disposiciones del contrato de venta, a disposición del comprador en el muelle del puerto convenido, corriendo por cuenta del vendedor los derechos e impuestos de la aduana de introducción.

El comprador debe hacerse cargo de los gastos y riesgos a partir del momento en que efectivamente tenga a su disposición la mercancía.

**EX QUAY .-** (Duties on Buyer's account) Disposición de la mercancía en el muelle del puerto convenido, los derechos e impuestos de aduana a cargo del comprador.

Modalidad del término anterior en la cuál el pago de los derechos e impuestos de la aduana de entrada corren por cuenta del comprador.

**FREIGHT OR CARRIAGE PAID TO.....** Flete pagado hasta el punto de destino; transportes internos solamente.

El vendedor se obliga a despachar la mercancía, debidamente empacada y conforme a los términos del contrato de venta, en el punto de entrega convenido en el lugar de destino, asumiendo los gastos de despacho y los riesgos de la mercancía hasta su entrega al primer transportador.

El comprador asume todos los gastos y riesgos que pueda correr la mercancía a partir de que le es entregada al primer transportador.

Aún cuando las claves descritas son de aceptación universal y facilitan las transacciones internacionales, es recomendable que exportadores e importadores al celebrar un contrato de compra-venta, - dejen perfectamente aclarado el alcance de sus derechos y obligaciones contractuales para evitar controversias generalmente costosas para ambos en el caso de ocurrir algún siniestro o de que por cualesquiera contingencia, la mercancía no llegue a su destino a satisfacción del comprador.

Una vez explicados los términos de compra-venta internacionales - más usuales en el ámbito de las transacciones comerciales, es conveniente que tanto exportadores como importadores contemplen la - mejor utilización de estos términos.

Para ésto, a continuación se desarrolla un breve análisis de lo - que creemos será de utilidad para cuando un exportador o un importador realice sus negociaciones con personas físicas o morales radicadas en el exterior.

26

Pensamos que para las exportaciones conviene contratar ~~base la base~~ se de la cotización C.I.F., pues de esa manera el exportador puede contratar el transporte marítimo con líneas nacionales, lo que redundaría en el conocimiento mas preciso acerca del precio que - tendrán las mercancías al llegar a los mercados extranjeros; al - mismo tiempo se podrán comparar los precios de productos similares precedentes de otras áreas.

Esta compra -venta facilita los trámites que debe realizar el comprador. Para las importaciones convienen las bases F.O.B. pues - de esa forma el importador se ve en la ventaja de contratar el - transporte marítimo con líneas nacionales, lo cual permitirá adquirir las mercancías a precios mas bajos al eliminar intermediarios.

Las exportaciones sobre bases C.I.F. y las importaciones sobre bases F.O.B. permiten la negociación de las tarifas y cuotas de - fletes mas convenientes para los intereses de los usuarios de dicho transporte y del país.

Si los exportadores mexicanos realizaran en forma permanente sus ventas sobre bases C.I.F. y los importadores compraran sobre bases F.O.B., en determinados tráficos podrían obtener los descuentos en fletes que concede una conferencia marítima, a través de las líneas afiliadas a los embarcadores que se comprometen a utilizar en forma exclusiva los buques de una conferencia para el transporte de sus mercancías durante un tiempo determinado (acuerdo de lealtad).

Este tipo de cotización "CIF" de los productos mexicanos permite al comprador en el extranjero conocer el precio final del artículo y compararlo, sobre las mismas condiciones, con productos de competidores extranjeros.

Si la contratación del transporte se deja a elección del comprador y vendedor en el extranjero es frecuente que recurran a los corredores de flete, lo que ocasiona que aumente el costo de transporte; consecuentemente los exportadores mexicanos recibirán menos por los productos que venden y los importadores pagarán más por sus mercancías.

Al realizarse las exportaciones sobre cotizaciones C.I.F. los exportadores mexicanos podrían coordinarse entre sí, en relación a la programación de los embarques, con el objeto de consolidar y/o agrupar sus cargamentos, para ofrecer a las líneas marítimas un mayor volumen de artículos y transportar hacia determinadas zonas, lo cual optimizaría el aprovechamiento de los servicios existentes, facilitaría el establecimiento de servicios regulares donde no los hay y por otro lado facilitaría la negociación de mejores cuotas de flete con los transportistas.

Tomando en consideración que el costo de transporte representa una proporción considerable del importe de las transacciones comerciales, los exportadores mexicanos al realizar sus operaciones sobre cotizaciones C.I.F. comprobarán que el valor de sus transacciones será mayor, lo que implica mejores negociaciones y probablemente un margen superior de utilidades. Además, el exporta -

## CAPITULO 4

El comprador facilitará al comprador en el extranjero la realización de la operación, en virtud de que éste se encargará de los trámites de carga, transporte, despacho aduanal y contratación del seguro entre otros, con la posibilidad de que sus productos puedan concurrir en condiciones de competitividad en relación a otros oferentes de distinta área. En este mismo caso, cuando se trate de mercancías que causen impuesto ad-valorem, éste será aplicado sin incluir en dicho valor el costo del seguro y del flete.

Si bien es cierto que el contratar el transporte marítimo a través de líneas de pabellón nacional constituye una medida de fomento y apoyo a la marina mercante de nuestro país, lo determinante es que el comercio exterior mexicano dependerá cada vez menos de aquellos servicios que proporcionan las líneas extranjeras y lo que es más, evitará cuantiosas fugas de divisas que por este concepto se erogaban.

En conclusión, podemos decir que al exportar C.I.F. e importar F.O.B., tanto vendedor como comprador tendrá un mayor control sobre sus mercancías ya que al contratar el transporte y el seguro, en caso de algún problema podrán recurrir directamente ante las líneas mexicanas o a las instituciones de seguros establecidas en el país, según el caso, para evitar trámites lentos y gastos que reporta recurrir al vendedor o comprador en el extranjero.

#### 4.7 EFECTOS EN LA BALANZA DE PAGOS.

Es conveniente antes de entrar en materia dar definición a lo que se considera como balanza de pagos de un país y posteriormente - describir a groso modo la estructura conceptual que la conforman.

Para esto hemos retomado la definición del maestro Roberto Martínez Le Clainche, (8) la cual se reduce a lo siguiente: "Es un registro sistemático de todas las transacciones económicas realizadas, durante cierto período, entre residentes del país y residentes de los otros países llamados extranjeros".

La estructura de la balanza de pagos de acuerdo a la naturaleza - de las operaciones, se compone de la "Balanza Comercial y de Servicios" (o de transacciones corrientes) y de la "Balanza de Capitales" (o de operaciones de capital).

Balanza Comercial y de Servicios. Esta balanza incluye aquellos rubros que signifiquen percepciones o pagos correspondientes a - la venta o a la compra de mercancías y servicios, así como los - rendimientos (dividendos e intereses) a pagar o a percibir por - concepto de inversiones directas e indirectas o de cartera.

La Balanza Comercial (o de visibles) considerada parte de la ante - rior, incluye importaciones y exportaciones de mercancías de un - país, eliminando de tal cómputo las mercancías en tránsito y las - re-exportaciones, que no causen ningún pago.

Si de la comparación de importaciones con exportaciones se obtie - ne un saldo positivo, se dice que la Balanza Comercial es activa, o favorable y si es negativa, se dirá que es pasiva o desfavora - ble.

La Balanza de Servicios (o de invisibles) encuadra varios ru - bros entre los que destacan: turismo, que consigna los gastos rea - lizados por los turistas extranjeros (activo) y los realizados - por turistas nacionales en el exterior (pasivo); transportes, en -

que se inscriben los ~~fletes~~ pagados por los extranjeros al emplear medios de transporte nacionales (activo) y los pagados por los nacionales que hayan utilizado transportes extranjeros (pasivo). Haciendo una pequeña digresión este es el rubro principal que interesa para nuestro estudio, ya que se trata de observar cómo inciden los fletes del transporte marítimo sea en el sentido activo o pasivo dentro de nuestra Balanza de Pagos.

Los seguros, en cuyo activo figuran las primas e indemnizaciones recibidas por empresas nacionales y en cuyo pasivo se consigna las primas e indemnizaciones pagadas a empresas extranjeras; las remesas al país de origen de los trabajadores eventuales que prestan sus servicios en un país diferente; las cuentas del gobierno, consistentes en las recaudaciones en el extranjero, gastos de consulados y embajadas, así como las contribuciones a organismos internacionales; otros conceptos, en donde se incluyen los donativos, gastos de estudiantes nacionales en el extranjero y viceversa, etc.

Dentro de la Balanza de Servicios también se incluye el importe de los intereses a pagar y/o a percibir por concepto de créditos privados u oficiales o por tenencia de valores, así como los dividendos que reciben los tenedores de acciones de empresas ubicadas fuera del país y los que deben enviarse a tenedores extranjeros de acciones correspondientes a empresas establecidas en el país.

Balanza de Capitales.- Esta registra todas las transacciones que representan cambios en la posición internacional acreedora-deudora del país.

Los movimientos de capital a largo plazo, pueden estar constituidos por créditos conferidos por particulares, empresas o instituciones oficiales de un país a los de otro país, con vencimiento mayor de un año, así como las amortizaciones que tales créditos implica: por la compra-venta de valores (inversiones de cartera)-

y, asimismo, por las inversiones, desinversiones, liquidaciones y reinversiones realizadas por particulares o empresas (inversiones directas).

Los movimientos de capital a corto plazo, pueden originarse en créditos con vencimientos hasta de un año; por las variaciones en los activos y en los pasivos correspondientes a particulares, bancos y empresas no bancarias de un país en el extranjero (principalmente depósitos bancarios) y también por las variaciones que experimenten los saldos de los convenios de pagos suscritos entre países.

La Reserva Nacional .- Es la suma de los activos internacionales que un país puede emplear libremente en un momento dado para realizar pagos a otros países. En la balanza de pagos sólo figuran las variaciones que registra dicha reserva, las cuales permiten igualar la suma de los rubros de activo con la correspondiente a los rubros de pasivo.

Errores y Omisiones.- Como último concepto se encuentra el de errores y omisiones, el que permite igualar el saldo neto de las balanzas Comercial y de Servicios y la de Capitales, con el monto de variación que registra la reserva.

Como se mencionó en el apartado de la Balanza de Servicios, principalmente el rubro relacionado con los fletes pagados por extranjeros al emplear medios de transporte nacionales y viceversa, será el punto que nos ocupe en este momento, por lo que es preciso que detallemos en qué medida se afecta la Balanza de Pagos por este concepto ya sea positiva o negativamente.

Antes hay que aclarar que al referirnos exclusivamente al concepto flete, no queremos decir que sea el único servicio que afectará la Balanza de Pagos, pero que en términos gruesos es el más representativo para este trabajo.

La Balanza de Pagos se ve afectada favorablemente por el desglose siguiente:

- a) Cuando nuestras exportaciones se hacen a través de buques nacionales y en términos C.I.F. puerto extranjero.
- b) En el momento en que al realizar las importaciones éstas se hagan en términos F.O.B. puerto extranjero y posteriormente sea utilizado algún buque nacional para el traslado interno.
- c) Por los ingresos resultantes en un tráfico cruzado entre terceros países, también denominado de tercera bandera.
- d) Por conceptos de buques dados en arrendamiento a las marinas mercantes de otros países.
- e) Por los pasajes pagados por pasajeros extranjeros.
- f) Por los servicios cubiertos por los buques extranjeros en puertos mexicanos tales como: remolcadores, prácticos, muellaje, avituallamiento del buque, combustible, reparaciones, mantenimiento y gastos personales de la tripulación.

Por el otro lado, se ve afectada desfavorablemente por los siguientes conceptos:

- a) Fletes pagados a buques extranjeros por el transporte de nuestras exportaciones, cuando estas se hacen en términos F.O.B. puerto nacional.
- b) Fletes pagados a buques extranjeros por transportar las mercancías importadas, cuando la operación se hace C.I.F. puerto mexicano.
- c) Pagos realizados a buques de tercera bandera cuando estos realizan los movimientos tanto de exportación como de importación de nuestras mercancías.

d) Pasajes pagados por pasajeros nacionales a armadores de buques extranjeros.

e) Pago de ingresos a empresas armadoras extranjeras, por el arrendamiento de que son objeto sus buques por la marina mercante mexicana.

f) Pagos hechos por los buques nacionales a los puertos extranjeros por los servicios prestados tales como: remolcadores, prácticos, muellaje, avituallamiento del buque, combustible, reparaciones, mantenimiento, etc.

Ya desglosados los conceptos que en un sentido u otro afectan la estructura de la Balanza de Pagos, nos vemos precisados destacar, que el elemento más importante dentro del renglón de invisibles de la balanza de pagos es el flete, debido a que dependerá de la captación o erogación del mismo como se afectará positiva o negativamente.

Así, podemos deducir que el poder de negociación en los términos de compra-venta adecuados y la posesión de una flota mercante desarrollada, serán los parámetros fundamentales que determinarán el grado de afección en la balanza de pagos.

Con estos instrumentos de análisis, podemos decir que la situación de México es la siguiente:

Se ha debido recurrir a los servicios que prestan líneas extranjeras por carecer de una flota mercante desarrollada o al menos suficiente para movilizar nuestro comercio exterior, lo cual ha ocasionado la erogación por ese concepto de grandes cantidades que se reflejan negativamente en nuestra balanza de pagos, mismas que para 1973 fueron de más de mil millones de pesos (9); para 1974 de cinco mil millones de pesos; para 1975 de 8,350 millones de pesos; para 1976 13,740 millones de pesos y para 1977 aproximadamente 16,000 millones de pesos (10).

Por estos datos se aprecia que nuestra situación no es tan alagadora por lo que es preciso que dentro del desarrollo integral del país, se tomen en consideración renglones que como este podrían representar grandes divisas para México. El simple hecho de que los países se desarrollen a ritmos diferentes indica que las condiciones de desarrollo son más favorables en algunas naciones que en otras. En los países pobres como el nuestro, las condiciones han sido desfavorables; el desarrollo se ha visto limitado por todos los obstáculos que abarcan desde las imperfecciones del mercado hasta las repercusiones exteriores, pasando por los círculos viciosos. Sin embargo, su persistente pobreza no significa que no dispongan de potencial alguno de desarrollo y este es el caso de México, con amplias perspectivas de desarrollo siempre y cuando se haga una debida programación y racionalización de los recursos de que disponemos.

Por tal razón, urge que dentro de este contexto global se tomen en cuenta los renglones de invisibles, en especial el que nos atañe en este trabajo, resolviendo paulatinamente los males tan crónicos que por muchos años han sacudido nuestro registro sistemático de todas las transacciones económicas realizadas con el resto de los países existentes.

NOTAS DE PAGINA

Capítulo 4

- ( 1 ) Documento que se encuentra ubicado en los archivos de Conafleamar.
- ( 2 ) Serafín Olmedo Gómez. "El Sistema de Conferencias Marítimas y su Incidencia en el Comercio Exterior de México". - Tesis E.N.E. U.N.A.M. México, D.F. 1975 p. 122
- ( 3 ) El Sistema de Conferencias Marítimas. O.N.U. Ginebra. Documento TD/B/C. 4/62/Rev. 1
- ( 4 ) Folleto, La Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Editado por I.M.C.E. México, D.F. 1976 pp. 10-11
- ( 5 ) A la fecha no ha sido publicado oficialmente la ubicación de la CONAFLEMAR en el seno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.
- ( 6 ) Folleto. La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. su Organización y Estatutos. Editado por I.M.C.E. México, D.F. 1976 pp. 5 - 6
- ( 7 ) IBIDEM. p. 27
- ( 8 ) Roberto Martínez Le Clainche. "Curso de Teoría Monetaria y del Crédito" Textos Universitarios U.N.A.M. México, - D.F. 1970 p 128.
- ( \* ) Las inversiones directas consisten en el establecimiento en un país de empresas filiales o agencias cuya matriz está en otro país; las indirectas o de cartera, consisten en la colocación de acciones u obligaciones de una sociedad o gobierno de un país en el mercado de otro; en adquisiciones de valores en moneda extranjera y en préstamos concedidos por instituciones internacionales, por gobiernos o instituciones de carácter gubernamental.
- ( 9 ) José Eusebio Salgado Salgado. "Mil Millones se van al - - Agua por falta de Barcos". Revista Transformación. Vol. - XIV. No. 122. Enero 1974. p. 19.
- (10) Estudios Elaborados por Conafleamar, archivos.

## CAPITULO 5

### LA NECESIDAD DE UNA MARINA MÉRCANTE MEXICANA

Básicamente se ha llegado a la conclusión final de este trabajo, en donde ya se demostró que los volúmenes de mercancías tanto de importación como de exportación gestado en cada uno de los puertos principales y en los de menor envergadura, exceden en mucho a la capacidad de oferta de espacio por parte de nuestra Marina Mercante para movilizar esos productos, motivo que nos lleva a resumir cuatro capítulos en uno solo y el cual consiste en la necesidad de una Marina Mercante Mexicana.

Una vez presentada esta conclusión, pretendo desarrollar a lo largo de este capítulo aquellos factores que vienen a reafirmar el epígrafe de este apartado y que por consiguiente da fin a este modesto estudio.

Se comienza planteando una serie de alternativas y posibilidades que de inmediato puede tener la flota mercante nacional, haciendo algunas consideraciones de política interna a internacional para hallar cuales son las perspectivas que verdaderamente pudiese tener nuestra flota. Mas adelante se desglosan las principales ventajas que paralelamente conlleva el desarrollo de ésta y como punto último, los apoyos que desde un panorama particular considero debe tener por parte del Gobierno Federal.

Creo que este capítulo debe considerarse como la realidad a que debemos llegar si pretendemos que el país vaya en busca de los mercados internacionales y que a través de ello se obtengan las divisas tan ansiadas para sanear en algo nuestra balanza de pagos.

Es de vital importancia en este sentido que si no se posee el medio de transporte fundamental para las relaciones de intercambio comercial, los esfuerzos que se hagan no tendrán los resultados espera -

dos para la economía del país, debido a que se dependerá de líneas de bandera extranjera, las cuales nos privarán de fuertes cantidades de dinero que bien podrían quedarse aquí y a la vez, se estará supeditado a un sin número de eventualidades y condiciones impuestas que dañan grandemente nuestra estructura económica.

## 5.1 PERSPECTIVAS DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

=====

Dentro de los problemas nacionales que afectan indudablemente nuestra economía y que por tanto se hace necesario se les de un grado de atención mayor, se encuentra el del transporte marítimo, que por el papel que juega dentro de nuestro comercio exterior es considerado como el medio de transporte que nos comunicará en forma más económica con aquellos centros de consumo internacional, logrando de esta forma que nuestros productos concurren a esos centros, en una situación de competencia.

Es indiscutible que en los últimos años, una de las políticas fuertes de nuestros gobiernos viene siendo el fortalecimiento de nuestras exportaciones, tratando de lograr a través de ello captar una serie de divisas que nos permitan en mínima escala autofinanciar nuestro desarrollo, hecho significativo si partimos de que como país subdesarrollado dependemos en gran medida del comercio exterior que tengamos con otros países.

Si consideramos esta política como significativa en la estructura económica actual, no es aventurado pensar que el panorama que se le puede presentar a nuestra marina mercante es un tanto alagador, siempre y cuando se le brinde un apoyo total tanto por parte del gobierno federal como por la iniciativa privada.

Estamos conscientes que se ha realizado y se continúa realizando fuertes inversiones en caminos, obras de irrigación, obras de infraestructura en general, etc., que se han constituido como la base para el desarrollo gradual de nuestra industrialización, pero es también necesario que se desarrolle más aceleradamente nuestra marina mercante y que los puertos de que disponemos se encuentren a la altura del progreso logrado hasta la fecha.

Si consideramos que el servicio de tercera bandera puede constituirse como una fuente de ingreso extra a la relación comercial estricta con otros países, incrementando nuestra capacidad de espacio estaríamos en posibilidades de ofrecer ese servicio, lo que se presenta como buena perspectiva para la marina mercante nacional.

Pensando en uno de los puntos a los que se refiere el Código de Conducta -

de las Conferencias, en donde nos establece que en acuerdos comerciales - internacionales se deben incluir cláusulas de reparto de carga con la finalidad de apoyar a las marinas mercantes de los países dependientes, éste - debe convertirse en un incentivo para el fomento de nuestra marina mercante, viéndolo como otra buena perspectiva.

Estas perspectivas desde luego no son las únicas, pero si creo que pueden ser las significativas para que nos lleven a la idea primero y después a la materialización de la misma, de que la Marina Mercante Nacional tiene un amplio campo de operación y desde el punto de vista económico bastante rentable, aún llendo en contra de aquellas versiones que dicen que nuestro país no tiene nada que exportar (yo diría que antes se revisaran algunas - estadísticas para certificarlo) pero también hay que mencionar que sí tenemos que importar y en mucho.

## 5.2. VENTAJAS INTRINSECAS DE UNA MARINA MERCANTE NACIONAL

=====

Es de vital importancia para el país el que consideremos que el poseer una Marina Mercante Nacional trae concomitantemente una serie de beneficios. La evolución de nuestro comercio exterior a través de las estadísticas manejadas en este trabajo, nos demuestran que cada vez se hace necesario el que integremos un espacio suficiente en este medio de transporte, capaz de movilizar tanto importaciones como exportaciones, con lo cual reduciríamos en gran medida esos gastos tan cuantiosos que se pagan a líneas de pabellón extranjero por transportar aquella carga que no es posible sea movida por unidades propias, producto de esa reducida capacidad de espacio de que se dispone.

Ya se ha demostrado plenamente en las Conferencias de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que países con un nivel de desarrollo relativamente inferior a los suficientemente industrializados, requieren de una marina mercante, sobre todo para estar en posibilidades de expandir su comercio exterior y paralelamente obtener los beneficios completos que de él se deriven.

Así, nos proponemos en este comentario desglosar aquellas ventajas que nos reportaría el poseer una Marina Mercante Nacional bien integrada.

a) Nos permitirá reducir en una forma considerable la dependencia de flotas extranjeras y por ende no estaríamos expuestos a eventualidades y limitantes. Además, ello nos llevaría a negociar de mejor manera todas las transacciones con el exterior lo cual es determinante si partimos, que nuestros productos de venta compiten en los mercados internacionales con otros similares y es lógico que el de mejor precio y calidad tenga mayor aceptación.

b) Considerando el Sistema de Conferencias que se lleva actualmente, dentro de las mismas se podría lograr cuotas de fletes mas justas y sobre todo razonables para aquellos productos que compiten en el exterior, ya que son ellas casi siempre las que fijan las tarifas de fletes y se requiere de una marina mercante integrada para poder influir con nuestro voto en la fijación de esos fletes.

c) Evitar modificaciones radicales en este servicio, en épocas de crisis mundiales o conflictos bélicos, siendo o no participante. En estas situa-

ciones por lo regular existen desarticulaciones que perjudican la movilización normal de los productos vía marítima.

d) La diversificación de empleos, es otra razón por las que se debe favorecer el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Esta diversificación de empleos no sólo puede considerarse al nivel de las necesidades de una tripulación, sino se requiere también de Técnicos en tráfico marítimo, fletes, reparaciones, construcciones navales, seguros marítimos, compra-ventas marítimas, clasificación de buques, registro de naves, administración de empresas armadoras, construcciones portuarias, etc.

Esto desde luego traería como consecuencia la creación de ciertas industrias conexas y por tanto de nuevas fuentes de trabajo.

e) Se lograría un ahorro de divisas que repercutiría favorablemente en la estructura de nuestra balanza de pagos.

f) Se estaría en posibilidades de utilizar aquel espacio excedente como un instrumento de exportación de servicios.

g) La Marina Mercante Nacional puede considerarse como factor clave para lograr la integración económica de una región.

Esto puede justificarse cuando los países que concurren a los mercados internacionales celebran ciertos convenios comerciales en donde se otorgan prerrogativas en el tratamiento de sus banderas encargadas de transportar las mercancías contratadas. Por ejemplo: cuando se reservan las cargas para las marinas nacionales contratantes.

### 5.3) APOYOS PARA SU DESARROLLO POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL

En las resoluciones de la UNCTAD e internacionalmente se ha tomado en consideración que cada país tiene derecho a desarrollar su Marina Mercante, pudiendo considerar las políticas al respecto de acuerdo al criterio particular de cada gobierno todas desde luego encaminadas a lograr una posición más justa dentro del contexto del transporte marítimo internacional y con ello una situación ceteris paribus en relación a los países que delinear mecanismos discriminatorios y que atrofian grandemente el desarrollo de las marinas mercantes de los países subdesarrollados.

Los gobiernos de todos los países deben considerar a la marina mercante como un factor básico que coadyuva al desarrollo de su economía, principalmente para países que como el nuestro<sup>56</sup> encuentran en proceso de desarrollo y que requieren de un medio de transporte que como el marítimo, cubra las necesidades de su comercio exterior.

Para lograr este objetivo se han adoptado una serie de medidas tendientes a favorecer la marina mercante nacional; sin embargo, no se han logrado los propósitos planteados en el sentido amplio del término.

En consecuencia, estimamos pertinente sugerir ciertas disposiciones (sin pretender con esto haber descubierto nuevamente América), con la finalidad de contribuir por mínimo que sea al establecimiento de medidas conducentes a fomentar el desenvolvimiento de la Marina Mercante Mexicana.

A) Debe existir por decreto presidencial la prioridad para los barcos nacionales de transportar los cargamentos importados o exportados por entidades del propio gobierno, de empresas descentralizadas o de participación estatal, dejando abierta la posibilidad de contratar los servicios de pabellones extranjeros cuando la capacidad de espacio por parte de la flota nacional sea inferior a las necesidades de nuestro comercio exterior y cuando las líneas navieras nacionales traten de aplicar tarifas excesivas al especular con su posición prioritaria.

Asimismo, deberá tener igual contemplación aquellos cargamentos originados

o con destino del exterior, financiados por instituciones de crédito oficial.

La conveniencia de sugerir esta alternativa a nivel de decreto presidencial, es con la finalidad de que tal o tales disposiciones se cumplan más eficazmente por parte de las entidades del sector público y de las líneas navieras mexicanas.

B) Que en los acuerdos comerciales firmados por nuestras autoridades con otros países, se incluyan cláusulas de reparto de carga para buques nacionales, según fórmula que sugiere el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y el cual se resume de la siguiente manera:

El 40% de la carga debe ser transportado por el país importador.

Otro 40% debe ser transportado por el país exportador y, el 20%

restante puede ser transportado por un país de tercera bandera.

C) Deben otorgarse estímulos para la renovación y construcción de nuevas embarcaciones, así como créditos firmados a largo plazo y a tasas de interés reducidas para la adquisición de buques destinados a la marina mercante mexicana.

D) Se debe revisar y actualizar constantemente nuestra Legislación Marítima adecuándola especialmente en las siguientes disposiciones:

i) La Ley de Vías Generales de Comunicación, principalmente en lo que se refiere a su reglamentación respecto de los trabajos y las tarifas de servicios portuarios.

ii) El capítulo especializado en comercio marítimo, del Código de Comercio.

iii) La Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

iiii) Por último todas las disposiciones que de una u otra forma atañen al funcionamiento y operación de nuestra marina mercante.

E) Se deben crear empresas armadoras estatales para la movilización de sus cargamentos originados o con destino del exterior.

Esto es un elemento importante para empresas como Consasupo, Azufrera Panamericana, Sider-mex, C.F.E., etc. que mueven grandes volúmenes de carga en los dos sentidos y que se hace necesario por tal razón se dispongan de unidades propias, evitando así grandes erogaciones por concepto de fletes paga-

deras a líneas de pabellón extranjero.

F) La Comisión Nacional de Fletes Marítimos debe gozar del apoyo total de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual abriga en su seno - dicha Comisión a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, para que de esta forma se realicen los estudios técnicos que por ley tiene conferidos la Conafleamar (descritos en el capítulo 4 apartados 4.1.2) disponiendo así, del cuerpo técnico capacitado en materia de fletes que - mucha falta hace para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

G) Siendo la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo una - asociación de importadores y exportadores públicos y privados, ésta debe - gozar del apoyo total por parte del gobierno federal, trayendo consigo los beneficios siguientes; siempre y cuando exista la dinámica y capacidad para hacer frente a la problemática de la carga de nuestro país.

i) Se logran economías en los costos de importación como consecuencia - de sus actividades ante las Conferencias Marítimas, los puertos y el trans-  
porte interno.

ii) Se logra una adecuación de los fletes de exportación especialmente para los productos no tradicionales, a través de sus gestiones ante el siste-  
ma de Conferencias el cual permite la negociación para la apertura de nue-  
vos mercados.

iii) Las autoridades gubernamentales cuentan con un organismo que cana-  
liza y evalúa los problemas de la carga, llegando a captar en forma más -  
real las necesidades del transporte.

iiii) Se equilibran las relaciones entre los usuarios y los transpor-  
tadores, dada la existencia de las Conferencias Marítimas, permitiendo man-  
tener un sistema de mutua consulta.

iiiii) Los importadores y exportadores cuentan con un organismo de ca-  
racter técnico en el cual encuentran apoyo para el manejo de sus transpor-  
tes,

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1.- Considerando que la hipótesis de nuestro trabajo consistió en relacionar dos parámetros, el Comercio Exterior del País y el Transporte Marítimo del mismo, consistiendo la relación en el análisis del movimiento de altura de mercancías a través de los principales puertos mexicanos, tanto del Pacífico como del Golfo y la capacidad de espacio de nuestra Marina Mercante para movilizar esas mercancías diremos que la conclusión de la necesidad de poseer una Marina Mercante con más capacidad de espacio se nos ha cumplido, debido a la baja participación de los buques nacionales (tanto propios como fletados) dentro del global movilizade.

Esto desde luego se sostiene por los porcentajes obtenidos en el período analizado, que nos señala que para 1974, la participación de la bandera mexicana dentro del total movido en los principales puertos analizados fué de 982,774 toneladas, representando el 8.73% del tonelaje reservado para estos puertos y el 6.04% del total gestado en todos los puertos nacionales.

Aquí desde luego, habría que agregar la participación en los otros puertos menos importantes que no fueron tomados en cuenta, pero que de ninguna manera constituyen una cantidad que haga elevar en mucho su participación.

Para 1975, los buques nacionales movilizaren en los principales puertos un total de 2,135,855 toneladas representando el 12.72% del total gestado en los seis puertos y 9.01% con respecto al total generado en todos los puertos nacionales que fueron 23,694,898.

En 1976 la Marina Mercante Mexicana movió 2,020,869 toneladas de 20,506,622 toneladas que sumaron los puertos estudiados en este año, cantidad que representó un 9.80%. En relación al total movido en todos los puertos, que fué de 22,267,566 ton. representó solamente un 9.07%.

Por último, en 1977 la Marina Mercante Nacional participó con un tonelaje de 3,146,850 toneladas, representando a la vez el 13.63% del monto tomado en cuenta para este año, que fué de 23,080,760 ton.

Relacionando esta misma cantidad con el total movido en todos los puertos nacionales, sólo representó un 10.79% de 29,160,678 toneladas.

Es nos vien a demostrar, que la Marina Mercante Mexicana ha sido raq í- t c en relación a las necesidades d esp cio que dema d el Come c' e Exte- rior del país, lo que respalda la posi ió dad en un principio y que cons- tituye la primera y más importante de nu str s conclusiones y como conse - cuencia, el objetivo inmediato de fem ntar la oferta de espacio de nuestra Marina Mercante, evitando con esto recurrir a los servicios que prestan lí- neas extranjeras, erogando por ese concepto grandes cantidades de dinero - que vienen en detrimento del país.

2.- Piense que tanto la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la Ley de - Vías Generales de Comunicación y el Código Aduanero que constituyen la mé- dula de la Legislación Marítima Mexicana, han dado origen a lo pece e mu- cho según el caso que se maneje, de lo que podríamos destacar como desarre- lle de la Marina Mercante Mexicana, pero que desde luego han faltado cier- tos criterios que bien podrían dar dinamismo en la ejecución de todas estas disposiciones legales.

Cree que la Legislación Marítima Mexicana siendo revisada periódicamente por personal capaz en esta actividad tendrá un sentido de realismo mayor y un menor grado de redundancia en algunos puntos, lo que traerá como consecuen- cia una mejor regulación legal y un mayor sentido de coherencia.

3.- El transporte marítimo es un medio de transporte a través del cual se - realiza- el mayor porcentaje de nuestro comercio exterior (62.5%) y el que mayor economías reporta en su utilización, principalmente cuando se tra a de transportar grandes volúmenes de mercancías.

4.- Se debe considerar el fomento de la Marina Mercante Mexicana como un - factor de desarrelle económico, ya que a través de ella se pueden generar empleos, ahorro de divisas, reducir la dependencia de este medio de trans - porte de las líneas navieras extranjeras, diversificación en las rutas in- ternacionales, etc.

5.- La situación portuaria nacional debe contemplarse como premisa funda - mental para el fomento de la Marina Mercante Nacional, principalmente en - lo que respecta a los servicios que se prepercionan en los puertos princi- pales, instalaciones especializadas, comunicaciones y en general a toda la infraestructura de cada uno de los puertos.

6.- Debe existir una renovación de los buques mercantes disponibles en función a la edad de cada uno de ellos y de las condiciones materiales que se encuentren, por unidades nuevas y no usadas elevando de esta forma la edad promedio del elenco de barcos de que se dispone y evitando al mismo tiempo pérdidas cuando se hacen a la mar por las condiciones no aptas para navegar.

7.- Reforzar la industria naval, de tal manera que esté capacitada para construir y reparar los buques que integran la flota mercante nacional, programando debidamente las inversiones para dotar a la planta industrial naval de las instalaciones apropiadas y preparar al personal técnico que habrá de responsabilizarse en dicha actividad.

## BIBLIOGRAFIA

### Libros

- JOSE E. SALGADO S. "La Marina Mercante Mexicana" Editorial Rosendiz, México 1970.
- JORGE L. TAMAYO "Geografía General de México. Geografía Económica" Institute de Investigaciones Económicas, Mexico 1962 Vol. IV.
- CARLOS NEGRI F. "Antecedentes que Explican la Necesidad de una Marina Mercante". Talleres Gráficas S.I.N.A. Buenos Aires, 1967.
- COMITE DE IMPORTACIONES DEL SECTOR PUBLICO "Memoria" Seminario sobre la utilidad y Servicios de la Marina Mercante Nacional C.I.S.P. México, 1969.
- RICARDO TORRES G. "Teoría de Comercio Internacional" Editorial Siglo XXI México, 1972.
- ELLSWORTH, P.T. "Comercio Internacional" 5a. ed. Editorial Fondo de Cultura Económica, México, 1966.
- JUAN DE DIOS BONILLA "Historia Marítima de México" Editorial Literales. Mexico, 1962.
- JOSE BRAVO UGARTE "Historia de México. La Nueva España", Editorial Jus. México 1953. Tome Segundo.
- LIC. SERGIO RAIMONDK  
LIC. DANIEL CABRERA  
Colaboración  
ARMANDO RAMIREZ "Transportación Internacional", Unidad de investigación y pedagogía del sistema abierto de enseñanza en Comercio Internacional. Publicaciones E.S.C.A. Instituto Político Nacional. México, 1975.

EN IQ E ANGULO Y  
JA IER ALEJO.

"La Integración Regional del Transporte Marítimo y el Caso de México". Comercio Exterior. (Suplemento) México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., Tomo XIV, Núm. 11, Noviembre de 1964.

RAZIEL GARCIA A.

"Biografía de la Marina Mexicana" (Semblanzas Históricas). Secretaría de Marina, México, 1960.

ROBERTO MARTINEZ  
LE CLAINCHE

"Curso de Teoría Monetaria y del Crédito". Textos Universitarios UNAM. México, D.F. 1970.

MEIER/BALDWIN.

"Desarrollo Económico" Teoría. Historia Política. Edición Española. Aguilar - S.A. de ediciones 1964. Juan Bravo 38 Madrid, 1973.

"Estudio General sobre el Programa de - Progreso Marítimo de México. Nedeco-Holanda. NETHERLANDS ENGINEERING CONSULTANTS. La Haya, Holanda 1955.

### Tesis

JULIO ANDRES ANDRADE U.  
LUIS ALBERTO GERMAN BARRERO S.  
JORGE LUIS FRANCISCO DE  
ASIS CANAVAL  
ELSA YOLANDA MONTERO

"El Registro de Fletes y el Consejo de - Usuarios del Transporte Marítimo". Su - necesidad. El caso de México". Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. - U.N.A.M. México, D.F. 1976.

JULIO ROMANO IBARRA

"La Administración Portuaria en México"- Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. U.N.A.M. México, 1971.

JOSE MA. CHAVEZ QUEZADA

"La Autoridad Portuaria, su Importancia - para el Comercio Exterior de México". Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1970.

- FELIX JOSE SANTANDER G.** "Incidencia del Pago de los Flotes Marítimos en la Balanza de Pagos de México y su importancia en la Economía Nacional". Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1976.
- GERMAN A. QUINTERO INIGUEZ** "El Transporte Marítimo en el Comercio Internacional". Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1976.
- SERAFIN OLMEDO GOMEZ** "El Sistema de Conferencias Marítimas y su Incidencia en el Comercio Exterior de México". Escuela Nacional de Economía - UNAM. México, 1975.
- JAIME ARMENDAREZ A.** "La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y la Economía Portuaria". (Hacia una Política Integral Portuaria). Escuela Nacional de Economía. UNAM. México, 1973.
- JOSE E. SALGADO S.** "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales". Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1967.
- LUIS HERNAN CORTEZ DE LABASTIDA** "Las Maniobras en los Puertos Marítimos". Tesis. Escuela Nacional de Economía. - UNAM. México, D.F. 1970.
- JESUS M. GONZALEZ BULNES** "Proyecto de Organización para los Puertos de México". Tesis. Facultad de Comercio y Administración. UNAM. México, D.F. 1971.
- HECTOR CALDERON BRITO** "La Administración Portuaria en México". Tesis. Facultad de Economía. UNAM. México, D.F. 1976.

Anuarios

- NACIONES UNIDAS** "El Transporte Marítimo en 1974" TD/B C. 4/92 Naciones Unidas, Nueva York, Febrero, 1975.

NACIONES UNIDAS

"El Transporte Marítimo en 1972-1973" - TD/B/C.4/117 Naciones Unidas. Nueva York, 1975.

NACIONES UNIDAS

"El Transporte Marítimo en 1971" TD/B/C.4/92/Rev. 1 Naciones Unidas. Nueva York, 1973.

Del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. La Marina Mercante Iberoamericana. 1966 a 1978. Buenos Aires, Argentina

### Documentos

"Atribuciones y Reglamento del Transporte Marítimo TD/B/C.4/Rev. 1. ONU. UNTAD. Nueva York, 1966.

"Nivel y Estructura de Fletes Marítimos; Prácticas de las Conferencias y grados de adecuación de los Servicios del Transporte Marítimo". TD/B/C.4/38 Rev. 1 ONU. UNTAD. Nueva York, 1969.

"Sistema de Conferencias Marítimas". TD/B/C.4/62 Rev. 1 ONU. UNTAD. - Nueva York, 1970.

"Los Fletes Marítimos y el Comercio Exterior de América Latina". E/C.N.12/812/VP/OEA SER. C. 17/2 ONU. CEPAL. Nueva York, 1968.

Reglamentación de las Conferencias Marítimas TD/B/C.4/20/Rev. 1 ONU. - UNTAD. Nueva York, 1971.

"Incidencia Económica del Transporte Marítimo para los Países en Desarrollo". Armada del Ecuador. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. Guayaquil, Ecuador, Diciembre de 1977. Conferencia preparada por Jorge Vergnand Carvajal, especialista principal en transporte marítimo de O.E.A. (sector externo).

"La Exportación de Manufacturas en México y la Política de Promoción". Naciones Unidas. Consejo Económico y Social. CEPAL/Mex/76/10/Rev. 1. Diciembre de 1976. Original en español.

Folletos

"Comisión Nacional de Fletes Marítimos". Editado por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Publicación 460. México, Julio 1976.

"La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., su Organización y Estatutos". Editado por Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Publicación 441. México, Junio 1976.

