

MARINA Revista General de

III EPOCA

VOL. I

NUM. 3

AGOSTO-SEPTIEMBRE 1968



R

Revista General de MARINA



III EPOCA

VOL. I

NUM. 3

Agosto-Septiembre, 1968

NUESTRA PORTADA

El puerto de San Carlos, BC, primer puerto de la Revolución, ha venido a romper el ancestral aislamiento en que se encontraba vasta región de la península bajacaliforniana, a la vez que se ha constituido en importante factor para el desarrollo económico de la misma, al ofrecer una adecuada puerta de salida a la rica producción agrícola del Valle de Santo Domingo, reduciendo sus costos de conducción, lo que permite concurrir en condiciones favorables a los mercados nacionales y extranjeros.

DIRECTORIO

DIRECTOR:

Capitán de Marina
FRANCISCO J. DÁVILA

SUBDIRECTOR:

RAZIEL GARCÍA ARROYO

ADMINISTRACIÓN:

Cap. de Frag. I. N.
GILBERTO LÓPEZ LIRA
Azueta 9 - 7º piso
México 1, D. F.

OFICINAS:

Independencia núm. 67 - 5o. piso
México 1, DF

PUBLICACION BIMESTRAL
DE ASUNTOS MARITIMOS

Agosto-Septiembre de 1968

Impresa en los talleres de
Imprenta Arana, S. A.

Av. del Taller núm. 29

México 8, DF

Precio \$ 5.00

Suscripción por seis números
(un año) \$ 25.00

SUMARIO

Editorial	1
Mensaje del Presidente Díaz Ordaz a los marinos mexicanos	4
El puerto de San Carlos, B. C. Dirección de Obras Marítimas. Departamento de Planeación	5
Yukaipetén. Por J. A. Aznar Z.	12
DOCUMENTOS: Discurso pronunciado por el C. Almirante Antonio Vázquez del Mercado, Secretario de Marina, el día 5 de junio de 1968, al arribo a Acapulco, Gro., del BM EL MEXICANO, en retorno de su viaje inaugural en la ruta a Oriente	21
Discurso pronunciado por el señor Enrique Rojas Guadarrama, director general de TMM, en Acapulco, Gro., al recibir al BM EL MEXICANO, en retorno de su viaje inaugural a Oriente	24
Antecedentes de la Legislación Naval Mexicana. Por el capitán de fragata JN Lic. Pedro Ocampo Calderón	26
Servicio de consulta médica por radio a embarcaciones en el mar. Por el vicealmirante MCSN Rafael Vargas Salazar	32
Concurso periodístico del día de la Marina. Artículos premiados:	
México y el mar. Por Agustín Barrios Gómez	43
Ideario del Presidente Díaz Ordaz sobre el desarrollo marítimo. Por Agustín Barrios Gómez	52
El México que emergió del agua, I y II. Por Eladio Fernández	58
El desarrollo marítimo de México, I y II. Por Juan Manuel Rodríguez	68
Establecimiento o expansión de marinas mercantes en los países en desarrollo. Secretaría General de la UNCTAD	76
La Marina Mexicana avanza rápidamente en el comercio mundial. De los dioses paganos... a las cápsulas espaciales	91



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA MARITIMA
BIBLIOTECA GENERAL

EDITORIAL

ENTRE las celebraciones que en esta capital y en todos los puertos del país, del XXVII Día de la Marina, que como sabemos se instituyó en 1942 para contribuir a la formación de la conciencia marítima nacional, habiéndose escogido dicha fecha en virtud de que el 1º de junio de 1917 zarpó de Veracruz el vapor Tabasco, mandado por oficiales y marineros mexicanos, haciendo realidad el artículo 32 de nuestra Constitución; destaca la inauguración de un nuevo puerto construido totalmente durante la presente administración.

La puesta en servicio de Yukalpetén, en el litoral norte de la Península de Yucatán, no es tan sólo la erección de instalaciones para una terminal marítima; se trata en este caso de una obra pública con un alto contenido social.

Desde siempre la economía yucateca ha estado fincada en el cultivo del henequén y por tanto constituyendo esta planta su única industria básica y consecuentemente sujeta la economía de esta entidad, a los avatares de las fluctuaciones del mercado internacional de las fibras duras. A esto hay que sumar las condiciones geológicas y en especial las orográficas de la península, que carente de corrientes de agua superficiales, es casi un yermo en donde sólo el agave secular ha medrado.

Frente a la costa yucateca se extiende uno de los bancos pesqueros más ricos y que por las condiciones de viento y la falta de puertos, había impedido el aprovechamiento racional de la riqueza marina. Armadores y pescadores yucatecos vivían realizando sus actividades con el temor, fundado, que en la época de los vientos boreales sus naves fueran arrojadas y despedazadas en las playas.

Yukalpetén proporciona desde el 1º de junio no sólo el abrigo de que carecían esas embarcaciones, sino es también complejo industrial que les permitirá descargar, almacenar y avituallar sus buques,

protegidos de las inclemencias meteorológicas y en el orden económico, al permitirles vender sus productos con precios de garantía, harán deseable la inversión de capitales en la industria pesquera en todas sus facetas, propiciándose un desarrollo armónico, que es claro, sus efectos o consecuencias no se verán surgir como por arte de magia de la noche a la mañana.

No es pecar de optimistas pensar que muy pronto la flota pesquera de Yucatán se aumentará a niveles insospechados y que en los años futuros, el puerto de abrigo de Yukalpetén resultará insuficiente y hará necesaria su ampliación. Ampliaciones previstas por los técnicos que lo proyectaron; dispónese en sus proximidades de suficientes espacios acuáticos interiores que permitirán su engrandecimiento material y consecuentemente el económico.

Pero en el Día de la Marina pasado, no todo ha sido Yukalpetén. Las noticias de las agencias internacionales nos han hecho saber que en países como Polonia, Inglaterra, Yugoslavia y España se construyen y entréganse buques de gran tonelaje y para transporte especializado, que no sólo aumentarán el frío dato estadístico del tonelaje de la marina mercante nacional, sino que son nuevas fuentes de trabajo para compatriotas y más aún, medios para evitar la fuga de divisas al extranjero, ya que el déficit de transporte marítimo mexicano se va reduciendo al disponerse de nuevos y mejores elementos de transporte marítimo. La integración de la flota mercante mexicana no sólo pretende la consolidación económica de nuestra moneda, sino que con base en experiencias pasadas, pretende y habrá de lograr la autosuficiencia del transporte marítimo, necesaria para lograr la diversificación de mercados y por ende una mayor independencia económica.

Debe aclararse que la adquisición de naves construidas en el extranjero no significa, de manera alguna, perjuicio al país, ya que en todos los casos se ha mantenido el equilibrio de la balanza de pagos mediante la compra por parte de las naciones en donde se han encargado las naves mexicanas, de productos nuestros, en volúmenes tan significativos que en el peor de los casos, el valor de éstos equivale, si no es que sobrepasa al de las embarcaciones.

Dichas embarcaciones por su desplazamiento y las características tan especiales de que están dotadas, aún no pueden ser construidas en astilleros mexicanos; que en cambio por la alta calidad de su producción, no sólo están en aptitud de satisfacer los requerimientos

internos de construcción y reparación, sino que exportan a países en vías de desarrollo y aun a naciones tan industrializadas como el Japón, naves pesqueras cuyo aprecio resalta a la vista.

Otros aspectos del desarrollo marítimo nacional no menos trascendentes son de considerarse; entre ellos el decidido impulso que la Secretaría de Marina está dando a la educación marítima nacional. Recientemente fue creada la Dirección General de Educación Naval. Se estudian y se ponen en vigor mejores y más actuales planes de estudio, tanto en la H. Escuela Naval Militar, como en la Escuela Náutica Mercante Cap. Antonio Gómez Maqueo de Mazatlán, Sin. En el presente mes alumnos de ambas escuelas realizan, unos, los cadetes navales, un viaje de instrucción a bordo del Guanajuato que alcanza dimensiones intercontinentales, tocando puertos, entre otros del Mar del Norte. Otros, los alumnos de las Náutica de Mazatlán, a bordo de dos unidades de la Armada llevan a la práctica sus conocimientos teóricos recorriendo los extensos litorales del Pacífico mexicano.

En el desarrollo marítimo nacional, el balance es alentador pero requiere el esfuerzo no sólo de los mexicanos ligados a las actividades marítimas. Los logros que México obtenga en el mar no son únicamente el resultado de esa mística marítima en que están empeñados sus marinos; tiene, debe ser la resultante de la suma de los esfuerzos de todos los mexicanos, ya que sólo un país próspero, progresista y que vive en paz como el nuestro, hace factible que surja la necesidad de que existan los buques, como satisfactores de las necesidades del transporte que aceleren el desarrollo económico nacional, y sean el medio social que permita que el mayor número de mexicanos eleve sus niveles de vida.

Mensaje del Presidente Díaz Ordaz, a los marinos mexicanos

Texto íntegro del mensaje que el presidente Díaz Ordaz dirigió a los marinos mexicanos, con motivo del Día de la Marina.

MARINOS DE MEXICO:

En este nuevo aniversario de la disposición legal que mexicanizó nuestra marina, me complace felicitar, en nombre del pueblo y del gobierno, a quienes se empeñan en el engrandecimiento de la patria, a través de nuestros mares, y mediante la explotación de sus generosos recursos.

Cada año se incorporan a esta importante tarea nuevas generaciones de marinos: los de la Armada, enseñados a servir con lealtad a la patria y a vigilar con celo el respeto a su soberanía en el mar territorial; los pesqueros, entrenados para obtener recursos alimenticios que nos brindan los mares que rodean a la República. Cada año se advierten mayores esfuerzos en inversiones para aprovechar las riquezas de nuestras costas, puertos y playas.

No es suficiente, por lo que, una vez más, señalamos la necesidad de que se incrementen, mediante una debida orientación, las vocaciones por las actividades marítimas; se aumente el número de brazos que trabajan en favor del desarrollo costero y para que se realicen obras materiales de mayor significación que permitan aprovechar lo que la naturaleza ha brindado pródigamente a México: miles de kilómetros de litorales, que deben ser explotados racionalmente en favor del progreso y estabilidad económica de nuestro país.

Debido al esfuerzo de nuestros marinos, contamos a la fecha con una flota mercante superior a las 600 mil toneladas. En nuestros puertos de altura y de cabotaje se movió, en el último año, un tonelaje mayor de mercaderías. Para mantener expeditos nuestros puertos, se dragan anualmente más de cinco millones de metros cúbicos. Los astilleros de ambos litorales implican un ahorro de cerca de 150 millones de pesos en divisas. Quince mil trabajadores estiban y alijan produc-

tos nacionales y de procedencia extranjera. A la explotación pesquera se dedican 65 mil hombres que extraen una producción de 200 mil toneladas anuales de pescado.

Es evidente que la labor ha cristalizado en resultados positivos y que, sobre la infraestructura económico-social ya lograda en esa actividad, el México marítimo avanza para bien de la comunidad nacional; pero son indispensables mayores recursos, sistemas administrativos más eficaces, preparación técnica más completa.

No basta crear nuevos puertos; debemos mejorar los servicios portuarios, fortalecer la autoridad marítima, invertir aún más en la educación naval, incrementar nuestra flota mercante, construir las embarcaciones necesarias para nuestro desarrollo económico, mantener el eficaz servicio de nuestra Armada.

En 1967 quedó totalmente construido y equipado el puerto de altura de San Carlos, en la distante y promisoría Baja California. Hoy, Día de la Marina, se inaugura el puerto de abrigo de Yukalpetén, en Yucatán, que propiciará el desarrollo de nuestra producción pesquera, permitirá el resguardo de las embarcaciones que acudan a esa región del país, y fomentará la pesca deportiva y el turismo.

Reciban un cordial saludo los capitanes, pilotos y marinos de la marina mercante, los trabajadores de puertos y litorales, los pescadores. Sabemos que su cooperación responsable es necesaria para que las inversiones públicas y privadas rindan óptimos resultados, tanto para beneficio de ellos y de los suyos, como de la comunidad nacional.

A la Armada de México, a sus mandos superiores, jefes, oficiales, clases y marinería, mi reconocimiento por su proverbial empeño patriótico, su tradicional disciplina y por la devoción con que han servido e impulsado la vida marítima del país.

Marineros y trabajadores marítimos: no desmayen en su esfuerzo; el pueblo y el gobierno de la República saben que su tarea es por México.

EL PUERTO DE SAN CARLOS, BC.

El puerto de San Carlos, BC, se construyó en el tiempo récord de 15 meses, ya que se inició en enero de 1966 y se terminó a mediados de abril de 1967, siendo inaugurado por el C. Presidente de la República, licenciado Gustavo Díaz Ordaz, el día 26 de abril de 1967.

Por Dirección General de Obras Marítimas
Departamento de Planeación.

Tradicionalmente, el territorio de Baja California fue considerado como la región más aislada de la República Mexicana. En efecto, su situación geográfica con respecto al resto del país, así lo tiene colocado, pero el concepto de aislamiento en el sentido más exacto de la expresión tantas veces usada en forma dramática por periodistas, escritores y hombres de nuestra política, no solamente se refería a su ubicación, sino al abandono en que se tuvo a ese girón patrio, carente de toda ayuda que significara un intento para la explotación de sus recursos naturales y una mejoría económica de sus escasos habitantes, y ayuno de todo lazo cultural, factores estos necesarios e indispensables para su integración a la gran familia mexicana.

Como una réplica a tan precario estado de cosas, concomitante a la consolidación del gobierno de nuestra Revolución y a tono con el ritmo que se imprimió a toda política que tuviera el propósito de lograr la integración en sentido absoluto de ese territorio, se han sucedido esfuerzos cada vez mayores y efectivos para lograr su desarrollo; la explotación de los recursos pesqueros, de enorme potencial, llevada a cabo con base en mejores normas técnicas y científicas, constituye ahora una realidad en sus aspectos extractivo e industrial y todos los proyectos en ejecución, indican que en breve alcanzará muchos más altos niveles; la mayor parte del territorio, con un clima de tipo semidesértico, antes improductivo, se convierte rápidamente en una extensa y rica región agrícola. Recursos acuíferos encontra-

dos en 1946, convirtieron la zona de Los Planes en un emporio agrícola, y otros descubiertos a mitad de la década 1950-1960 transformaron el valle de Santo Domingo en una región agrícola de primer orden. También la ganadería y la avicultura han prosperado grandemente. Con el propósito de dar salida a la producción del valle de Santo Domingo, se proyectó el puerto de San Carlos, en la parte norte de Bahía Magdalena que, desde que fue puesto en operación en 1967, constituyó un gran acierto, originando el desarrollo demográfico del territorio y la construcción de vías de comunicación hacia el puerto, para el tránsito de productos tanto de consumo como de exportación.

Los centros de población se encuentran diseminados en el territorio, por tanto grandes distancias los separan, lo que ha originado la existencia de pequeños puertos que dan servicio local.

El objetivo de crear obras de infraestructura, es elevar el nivel económico de la población y lograr su mejoramiento en los aspectos social y político; en síntesis, la integración efectiva de esos aislados núcleos de población mediante una red de comunicaciones terrestre-marítima.

Las zonas de actividad económica con que cuenta el territorio sur de Baja California actualmente son cuatro, las que se conocen con los siguientes nombres:

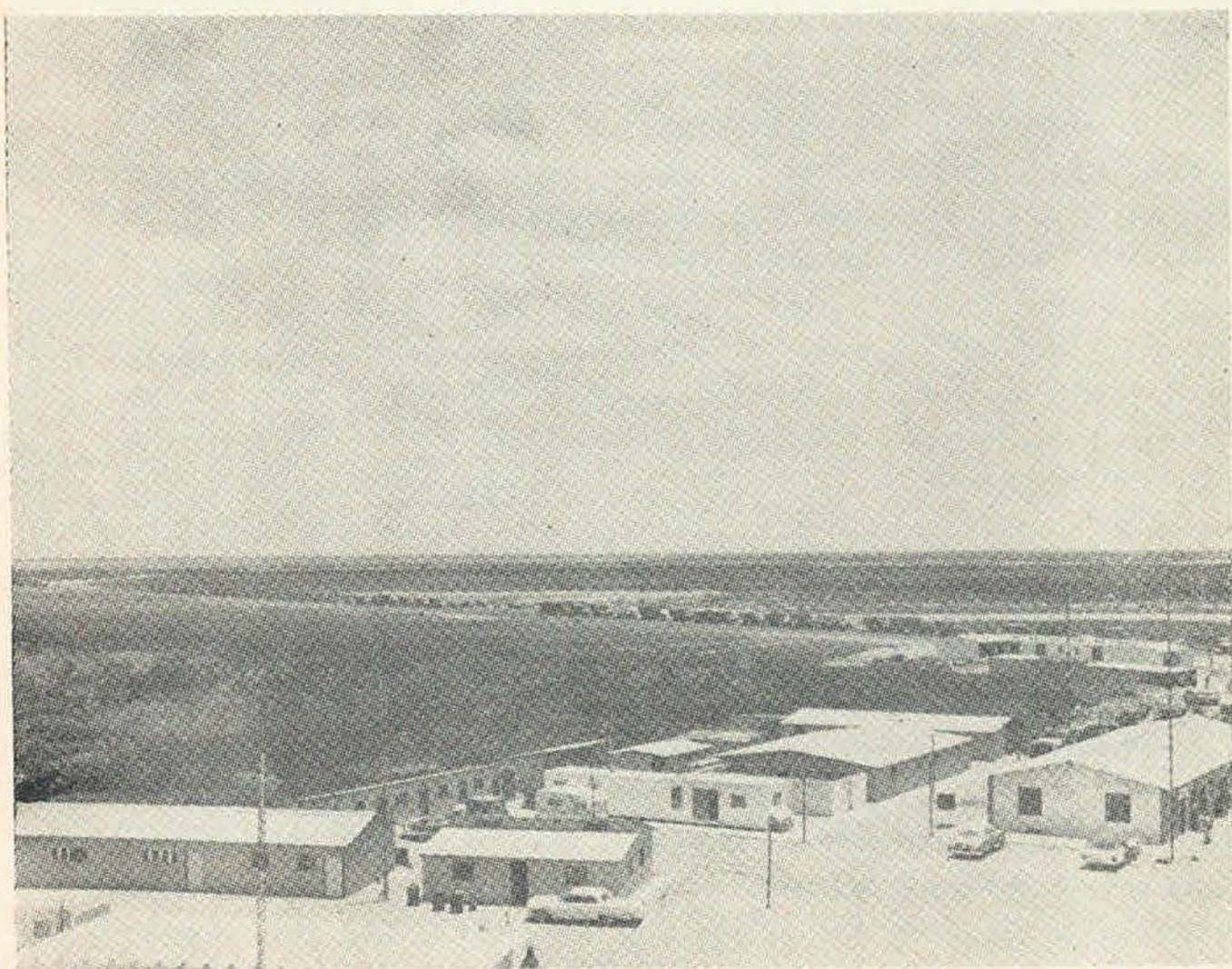
1) Municipio de Mulegé. 2) Municipio de Comondú, donde se encuentra el valle de Santo Domingo. 3) Municipio de La Paz, que une en su grupo a los poblados de *Los Planes* y *San Antonio*, y por último la 4) zona, que cuenta con los poblados de *Todos Santos*, *Santiago*, *Mira Flores*, *Punta Palmillas* y *San José del Cabo*. De todas estas zonas puede decirse que tienen servicios portuarios, menos la última.

En cuanto a lo que se refiere al puerto de San Carlos, BC, fue construido como resultado final de la evaluación de factibilidad del proyecto, cuyo índice fue positivo para San Carlos. Los resultados de la evaluación son en la siguiente forma: San Carlos, Beneficios/Costos = 4.24, Pichiliengue con la relación B/C = 3.77 y Puerto Escondido con B/C = 1.77. Tomando en cuenta que San Carlos substituye al puerto de La Paz, en cuanto a carga que el valle de Santo Domingo necesita mover, teniéndose un ahorro de \$ 76.50 por tonelada debido a las diferentes distancias entre estos puertos y el valle de Santo Domingo, que son de 220 kilómetros a La Paz y 50 kilómetros a San Carlos, ahorro que coloca al puerto en buenas condiciones para que los productos movidos por él queden en situación

de competencia económica, tanto nacional como internacional, por la reducción de sus costos de transporte.

BREVES APUNTES SOBRE EL HINTERLAND

La zona productora de influencia del puerto de San Carlos, BC, es el municipio de Comondú, que tiene como centro productor al valle de Santo Domingo. El único medio de comunicación que se tiene es la carretera Villa Constitución-San Carlos, la cual tiene las siguientes características:



A partir del día de la inauguración se dejó sentir la afluencia enorme de camiones; asimismo empezaron a construirse habitaciones de tipo modesto para albergar a un núcleo de población cada día más numerosa.

Longitud aproximada de cincuenta kilómetros, tipo de terreno: terreno plano y lomerío suave, la carretera es del tipo "A" con especificaciones para una velocidad de operación de 100 km/h., teniendo un ancho de corona de 9 m y la carpeta de 6 m de ancho con un grado máximo de 8°, pendiente gobernadora 2% y pendiente

máxima de 4%. El costo por kilómetro de esta carretera es de \$ 400,000.00, que arroja un total de \$ 20,000,000.00; el tiempo de construcción fue de un año y se calcula una vida útil de 20 años.

El valle de Santo Domingo actualmente opera toda su producción en el puerto de San Carlos, BC, teniendo un total anual de carga de 80,000 ton aproximadamente, en cabotaje y altura, de la que corresponden 30,000 ton al movimiento de algodón y 50,000 toneladas al movimiento de trigo; además, se mueven otros productos en menor proporción, como fertilizantes y cártamo. Se tiene en proyecto mover naranja en forma significativa.

OBRAS PORTUARIAS

Obras exteriores. El puerto está localizado en la parte norte de la bahía Magdalena, en un lugar protegido por amplias zonas de bajos; por esta razón no fue necesario construir obras de abrigo. Las obras de atraque están constituidas por un muelle de propiedad federal denominado Muelle Fiscal, que está en forma de "L" con una longitud de 101.87 m y un ancho de 14.35 m. Este muelle está unido con el terreno ganado al mar mediante una pasarela de 70.41 m de longitud y 8 m de ancho, con la que da la forma de "L". Para aumentar la longitud de atraque se construyeron dos Duques de Alba de 6 m a una distancia de 45.00 m el primero y el segundo a 90.00 m, logrando de esta manera un aumento de 93.00 m en las posibilidades de maniobra en la carga y descarga de trigo.

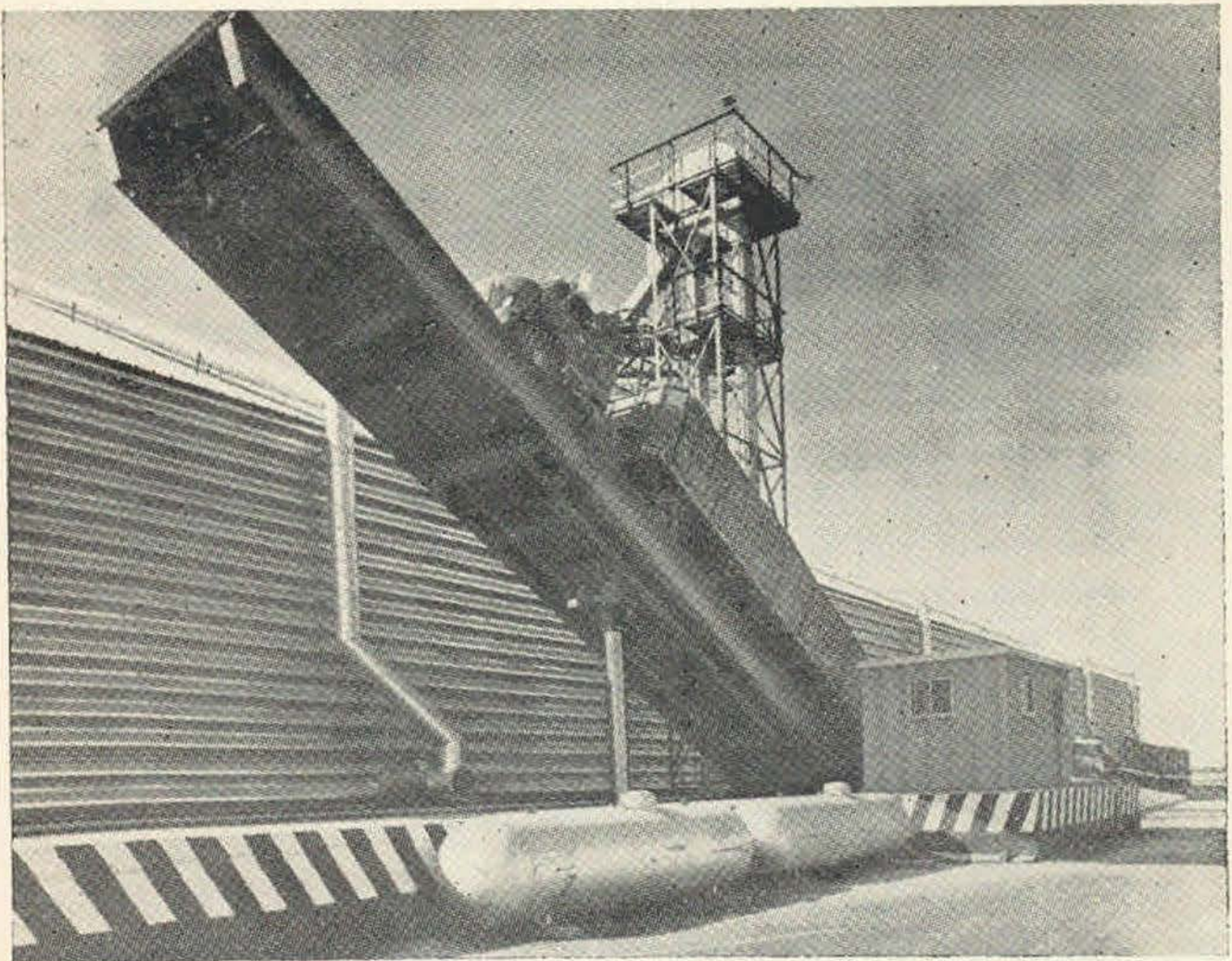
Tanto el muelle como los Duques de Alba se construyeron mediante pilotes de metal, forrados con camisas de concreto armado y la cubierta en estructura del mismo material, teniendo una capacidad de carga sobre cubierta de 2.5 ton/m². El muelle cuenta con instalaciones de agua y combustible, teniendo 14 bitas repartidas en toda su longitud, además está protegida la banda de atraque con llantas y cilindros de hule sostenidos con cadenas y argollas dispuestas a cada 4 m.

La profundidad útil con que cuenta es de 8.60 m, estableciéndose una altura de cubierta del muelle, de 3.5 m sobre el n.m.m.b.; funcionan luces de señalamiento en el lado de la torre de descarga y en el extremo opuesto del muelle.

La faja de tierra ganada al mar tiene 500 m de longitud en promedio y 146 m de ancho, teniendo protección de enrocamiento en todo el perímetro. En esta zona están alojados los patios y la bodega mecanizada.

La bodega mecanizada está instalada en el extremo de la plataforma de terreno ganado al mar; esta bodega está hecha de estructura metálica y cubierta con lámina acanalada, en muros y techos. Tiene capacidad de almacenamiento para 38,000 m³.

Está provista de una maquinaria que es lo más moderno en la materia. Consta de una plataforma inclinadora de camiones o trailers; cuenta con dos unidades motrices de 245 HP y tiene capacidad para



Las maniobras de recepción de granos se empezaron a efectuar en forma rápida, fluida y limpia.

operar camiones de 50 tons. a la velocidad de 4 minutos por camión. Esta plataforma registra el peso del producto y lo deposita en una tolva, de la que pasa después al sistema de cangilones y bandas transportadoras de 91 cm de ancho con banda de 1.22 m, transportando 352.2 m³ por hora hasta llegar a depositar en la bodega; de ésta se saca el grano mediante otro sistema de bandas y cangilones desde el túnel bajo la bodega hasta la torre de entrega, que tiene 20 m de altura, la capacidad de transporte es de 528.6 m³ por hora con

un transportador de 97 cm de ancho y bandas de 1.22 m, este sistema deposita el producto en las bodegas de los barcos.

Todo el mecanismo funciona mediante control remoto de sistema eléctrico.

Para el manejo del algodón, el puerto de San Carlos cuenta con suficientes patios de almacenamiento, por lo que puede decirse que este puerto cuenta con las más modernas instalaciones para el manejo de semillas y con patios y equipo para almacenar y mover el algodón.

En la construcción de este puerto, que es el primero de la Revolución, se utilizaron las siguientes cantidades de materiales: arena 332,508 ton; piedra, de diversos tamaños, 68,055 ton; concreto, 2,945 m³; pilotes 4,516 m lineales; fierro estructural, 215 ton.

Al terminarse la construcción, el puerto quedó dotado de una plataforma de 100,500 m²; de calzadas con una superficie de 11,365 m²; patios para almacenamiento con superficie de 39,00 m²; áreas protegidas con asfalto de 22,176 m² y áreas protegidas con conchuela con una extensión de 15,824 m².

El día 16 de junio de 1967, a las 8 horas, atracó el barco liberiano *San Lorenzo*, que cargó en sus bodegas 10,456.7 ton de trigo a granel con destino a los mercados internacionales. Con este despacho quedó comprobada la bondad de la obra y, al verificarse las economías obtenidas en sus maniobras, en comparación con los que anteriormente se registraban, se pudo estimar que el costo de la construcción de este puerto quedará totalmente cubierto en pocos años, además de que coloca a la producción agrícola del valle de Santo Domingo en mejores condiciones de competir, en los mercados extranjeros, por el abatimiento de sus costos de acarreos en tierra y operaciones de carga en puerto.

Los primeros barcos que arribaron al puerto de San Carlos, BC, con antelación al *San Lorenzo*, fueron el *Tuxtla* y el *Hermosillo*, de bandera mexicana, que condujeron desde Manzanillo, en navegación de cabotaje, fertilizantes para la amplia región agrícola a que sirve el nuevo puerto.

De entonces a la fecha han arribado embarcaciones, además de las de bandera nacional, de matrículas liberiana, italiana, noruega, inglesa, japonesa y griega, lo que pone de manifiesto la rápida aceptación de esta terminal marítima, que se incorporó al mapa costero de nuestro país como puerto de altura, mismo que desde el inicio de sus operaciones adquirió importancia económica para la región.

Los principales productos que se han manejado, a través de sus muelles e instalaciones, en el primer año de su operación, han

sido, en entrada, fertilizantes, cemento y costalera, productos que insinúan la acción beneficiosa que para la región representa San Carlos, pues estos materiales están orientados al mejoramiento de las tierras y a la construcción de los nuevos centros de población, que con características urbanísticas modernas, se yerguen en el valle de Santo Domingo y en el propio puerto.

Los embarques, tanto para el país como de exportación, han sido fundamentalmente de trigo, algodón, cártamo y ganado en pie.

Desde San Carlos se ha exportado trigo a Colombia y Brasil; algodón a Japón, Italia, Hong Kong y Filipinas.

El cártamo, ganado en pie e importantes volúmenes de algodón y trigo, se han embarcado a diferentes puertos mexicanos, con lo que se ha logrado una adecuada distribución de los mismos para satisfacer las necesidades de ellos en las diferentes regiones del país.

EL PUERTO DE YUKALPETEN

Por A. J. AZNAR Z.

Yukalpetén, palabra de género más bien literario que evoca las grandezas de la nación maya, ha sido tomada para denominar un nuevo puerto, sustituyendo su acepción de recuerdo nostálgico por la de renacimiento y de promisorio futuro. Las obras de ese puerto fueron inauguradas por el presidente Díaz Ordaz el primero de junio de 1968, en la celebración este año del *Día de la Marina*. Yukalpetén se encuentra situado en la costa norte de la península, unos seis kilómetros al poniente del puerto de Progreso.

Como es sabido, la península de Yucatán está geológicamente formada por una gran planicie calcárea cubierta por delgado manto vegetal, más delgado éste hacia la parte norte de esa porción geográfica. La planicie yucateca se prolonga hacia el norte y hacia el oeste en el golfo de México, con ligero declive hasta unas 150 millas náuticas (cada milla de 1,852 metros) en donde, a partir de las 100 brazas de profundidad (cada braza es de 6 pies, o 1.83 metros), se precipita a grandes simas que en el centro del golfo llegan a unas 2,000 brazas.

Esa gran extensión de bajos fondos es lo que se llama tradicionalmente la Sonda de Campeche o Banco de Campeche, por ser frente al puerto de este nombre donde tiene su aspecto más característico. Dicha planicie de bajos fondos se prolonga hacia el sur hasta frente al puerto de Frontera, en Tabasco, y en lo general su fondo calcáreo está cubierto por una delgada capa de arena y conchuela, fuera de ciertos parajes del litoral en que existe fango y sargazo. En ella, la sonda de las 10 brazas se halla a unas 15 millas de la costa.

La península, como puede observarse, no ofrece entrantes que constituyan bahías y, por supuesto, menos aún bahías profundas. Los

puertos que existen sobre ella son típicamente radas abiertas provistas de un embarcadero; de las cuales la principal es el puerto de Progreso con un sólido muelle de cerca de dos kilómetros de largo. Se trata de puertos que, de hecho, no constituyen ningún abrigo contra malas condiciones de tiempo, de lo cual resulta que se ha generalizado la denominación de *puerto de abrigo* para el recientemente



inaugurado de Yukalpetén, que ha sido prácticamente excavado dentro del litoral. Sin esta explicación la denominación de *puerto de abrigo* resulta pleonástica, ya que normalmente la idea de puerto implica la de abrigo para las embarcaciones que en él operan.

Otro accidente característico de la región lo constituye una cadena de ciénagas o marismas que se extiende a todo lo largo de esa costa. Formadas aquéllas entre la tierra firme y el cordón litoral que constituye la verdadera costa, representan una extensión longitudinal de sucesivas depresiones que, sin comunicación con el mar casi todas ellas, se inundan en la época lluviosa y luego se secan con los grandes calores, formando concentraciones de la sal que las aguas disuelven en el propio terreno y siendo ésta muy abundante en algunos sitios, da lugar a una importante explotación salinera.

Todas las ciénagas, cuando están inundadas, constituyen verdaderas marismas en que abundan los mosquitos y otras plagas; por otra parte, vienen a ser también —lo fueron con abundancia extraordinaria antiguamente— refugios de grandes bandadas de palmípedas y otras aves migratorias. En algunos lugares proliferaban también caimanes y otros animales que cazaban esas aves.

La cadena de ciénagas, de la cual es característica la que con ese nombre se conoce en las proximidades del puerto de Progreso, dejaban una posibilidad para dragar en ellas una extensión de cierta profundidad, aunque con el grave inconveniente de que bajo su fondo de plantas acuáticas y lodo existe inmediatamente la roca calcárea, que constituye toda la extensión de la península.

La costa norte de Yucatán no es característicamente tempestuosa, como podría considerarse la del estado de Veracruz, por ejemplo, en atención a la frecuencia anual de los malos tiempos. Sin embargo, en la temporada de grandes *nortes* que azotan el golfo, de noviembre a febrero, dicha costa se ve batida por fuerte viento y marejada, no obstante que ésta resulta algo amortiguada por los bajos fondos de la sonda. Igualmente, en la época de huracanes tropicales (ciclones) que se generan en el Caribe y aun en el golfo, la repetida costa recibe vientos y marejada de máxima violencia con tremendas precipitaciones pluviales, y esos vientos son principalmente boreales dada la dirección de oriente a poniente que toman los ciclones al aproximarse.

Todo este cuadro climático-morfológico da idea de la inseguridad en que se encuentra un buque sorprendido por malos tiempos en esa región. Por la naturaleza de este fondo submarino las anclas no hacen presa en él con suficiente fuerza, de modo que un buque sorprendido así tiene por lo general que hacerse a la mar para luchar contra el temporal.

El abrigo natural se encuentra hacia la costa oeste de la península, o sea la del estado de Campeche, ya que en ésta la fuerza de los elementos se ve amortiguada por los bajos que en esa parte toman la dirección norte-sur. También hacia el lado oriente de la península, no obstante las grandes profundidades que ahí existen, se puede encontrar un refugio en ciertos lugares, principalmente al socaire de Isla Mujeres. Pero lo cierto es que estos abrigos sólo pueden alcanzarse cuando el buque puede navegar hacia el este o hacia el oeste, lo cual no es posible estando ya el mal tiempo encima, pues en este caso no hay más remedio que mantenerse capeando, o sea con la proa en dirección cercana a la del viento y de la mar.

Por tales condiciones resulta que la operación de embarcaciones pequeñas y medianas en la costa norte de Yucatán ha estado siempre restringida, ya que, como puede deducirse, no cuentan ahí con la facilidad de zarpar del embarcadero, pescar y volver a puerto en caso de mal tiempo. La alternativa que se plantea en este último caso es la de hacerse a la mar, o la de correr el riesgo de que el buque sea arrastrado hacia la costa y varado, con las consiguientes averías que a veces significan la inutilización de la nave.



De todo lo anterior provenía que la pesca, en la parte norte de la península, se hacía generalmente con pequeños botes o cayucos que, en caso de mal tiempo, pudieran ser varados en la playa, lo cual tenía que hacerse siempre que no hubiera garantía de buen tiempo. Pero estas embarcaciones, por su escaso tamaño, corrían el riesgo adicional de los fuertes vientos de chubascos, y de los terrales que en ciertas épocas son frecuentes.

Desde principios del siglo la riqueza pesquera de esa costa ha sido explotada por embarcaciones de bandera cubana, las cuales se mantenían durante el buen tiempo en la parte oriente del litoral, de Yalkubú a cabo Catoche; y en las épocas de norte o de hura-

canes, próximos a este último sitio desde donde, en caso de anuncio de mal tiempo, corrían a refugiarse de *arribada forzosa* hacia Isla Mujeres, Contoy y otros sitios de nuestra costa del Caribe. Estos buques pescaban principalmente el *mero*, que abunda en el remanso que forma la corriente del golfo, de cabo Catoche hacia el poniente, del cual mero había un excelente mercado en los puertos cubanos. Los pescadores nacionales, salvo raros casos, no podían competir con ellos por falta de un lugar abrigado donde desembarcar su producto y resguardar sus embarcaciones.

De todas estas circunstancias se fue gestando la idea, la verdadera necesidad mejor dicho, de tener un puerto en la costa norte de Yucatán, donde pudieran abrigarse las embarcaciones mexicanas que, cada vez con mayor espíritu de empresa ellas y sus armadores, iban aumentando en la región; un lugar abrigado que permitiera dormir tranquilos a los tripulantes de esas embarcaciones, y también a los dueños de las mismas. El lugar indicado tenía que ser en las proximidades de Progreso, por las vías de comunicación de este puerto hacia el interior de la península y principalmente hacia Mérida, mercado principal de los productos obtenidos, y de ahí que se escogiera un sitio próximo al citado puerto de Progreso. En ese lugar se aprovechó, además, cierta parte extensa de la ciénaga antes mencionada.

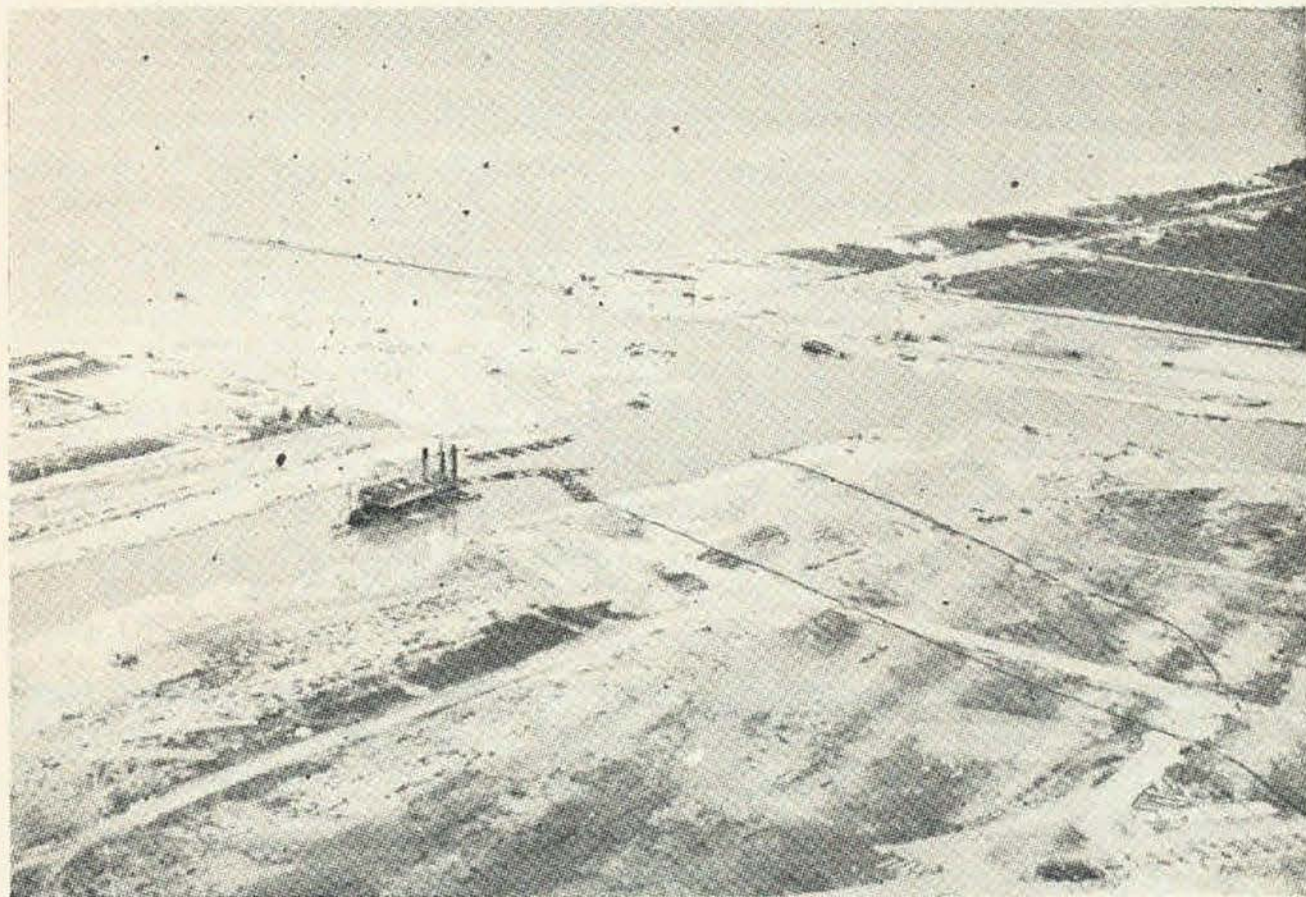
Contemplando lo que es ahora el puerto de Yukalpetén, es decir la primera etapa de él inaugurada recientemente, puede parecer a personas no interiorizadas en estos asuntos que es una obra sencilla y hasta pequeña. En efecto, sólo consta de un canal de entrada a través del cordón litoral y un área interior en que se aprovechan las aguas de parte de la ciénaga que ahí existe. Quizá lo que más llama la atención sea los muelles y edificios construidos a su alrededor.

Lo cierto es, sin embargo, que dicha obra tiene un costo de unos sesenta millones de pesos y que ella requirió prolongados estudios previos, conducción de equipos poderosos, concentración de trabajadores —muchos de éstos especialistas— y un ritmo acelerado de trabajo, con las consiguientes preocupaciones, problemas difíciles y hasta situaciones peligrosas. El problema de labrar aquella laja con las cabezas cortadoras de las dragas fue sin duda el que trajo mayores preocupaciones y costo.

Sobre un modelo a escala, construido en laboratorio especial, se hizo el estudio previo para calcular las características de sus rompeolas, tomando en cuenta las condiciones climáticas de la región, principalmente el efecto de viento, marejada y corrientes, sabiéndose

de antemano que todas estas fuerzas tenderían a restablecer el equilibrio natural de la estructura topográfica; es decir, tenderían a cerrar el puerto con azolves, o a destruir las obras anteriores. De ese modo se determinó la extensión de los rompeolas y la resistencia de éstos.

Así fue como el puerto de Yukalpetén implicó la construcción de obras exteriores constituidas por las escolleras este con longitud de



400 m y la oeste con 120 m, ambas protegidas por elementos artificiales de concreto; se realizó, asimismo, el dragado del canal de acceso en una longitud de 900 m.

Las obras interiores de Yukalpetén abarcaron el dragado de la dársena en una superficie de 340,000 m², con un volumen aproximado de 1.500,000 m³.

El frente de atraque consta de dos unidades: la destinada al muelle de pesca comercial que tiene 300 m de longitud y la correspondiente a pesca deportiva, con la misma longitud.

Se construyó un frigorífico que permitirá la industrialización de las capturas pesqueras. Esta obra tiene 1,600 m². Su capacidad de almacenamiento es de 150 toneladas de producto fresco y

permitirá congelar 5 toneladas diarias, con una capacidad de almacenamiento de producto congelado de 180 toneladas.

Se realizó la construcción del edificio para las oficinas de Capitanía y Residencia de las Obras del Puerto, en una superficie de 300 m².

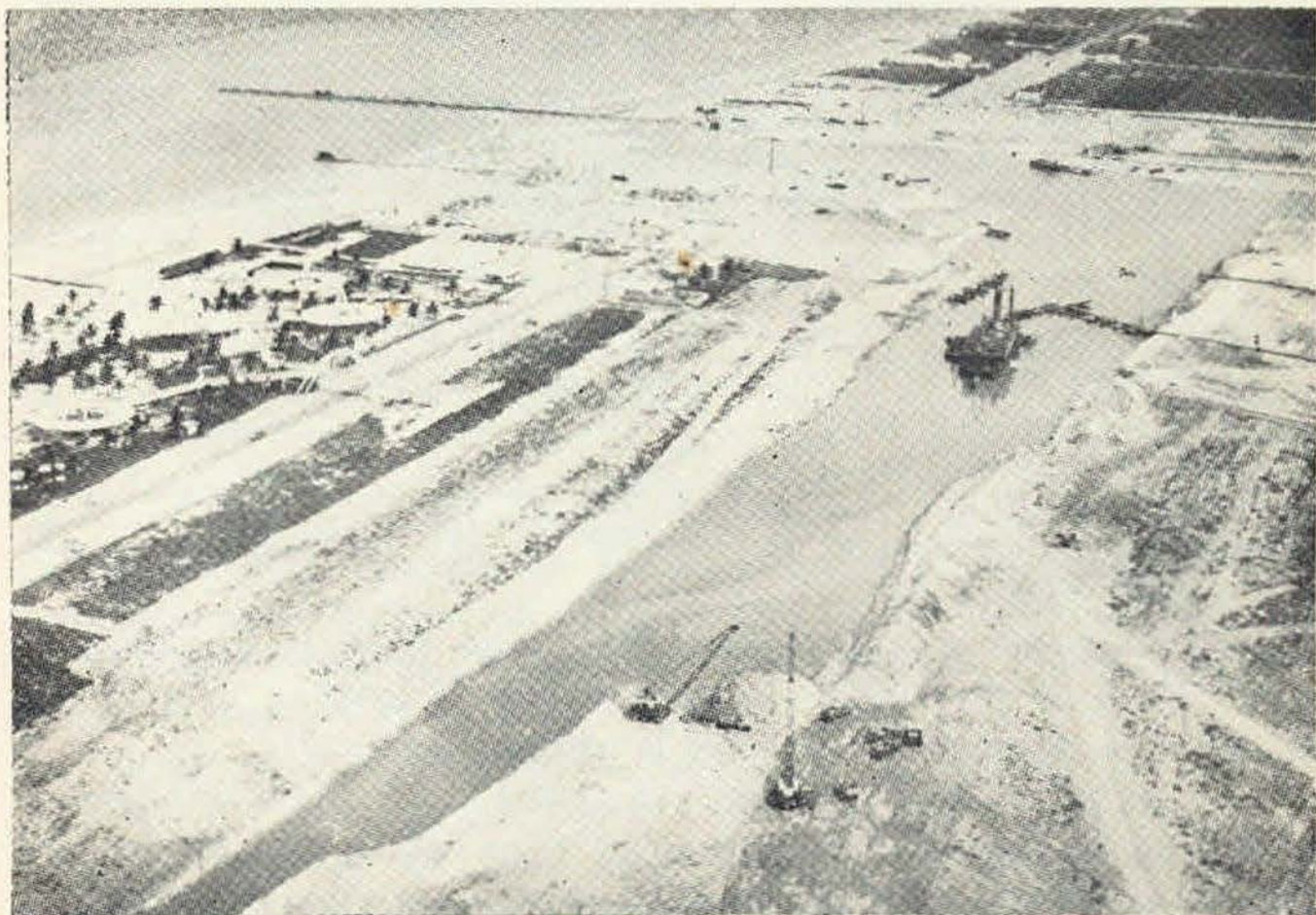
Las necesidades de habitación más urgentes se tienen resueltas a través de tres unidades que cubren una superficie de 740 m².

La vida comunal se facilita por medio de dos plazas, la primera denominada de zona administrativa con una superficie de 2,900 m², y la segunda de pesca deportiva con 3,000 m².

La conexión vial eficiente de Yukalpetén con las carreteras existentes se logró mediante el camino de enlace, que tiene un desarrollo de 7,200 m.

Los accesos a las zonas de pesca deportiva y a la zona administrativa implicaron longitudes de 530 m y 1,300 m de bulevares.

Esta primera etapa es susceptible de aumentos posteriores en su capacidad. El primero de ellos será el dragado a mayor profundidad tanto en el canal de acceso cuanto en el interior de la dársena, a fin de llegar a los 14 pies de profundidad y quizá más tarde hasta los 18. Con este último calado el puerto serviría para acoger a bu-



ques de turismo o a transbordadores, que permitieran una corriente segura de turistas a la península, lo cual es una de las esperanzas para el progreso de la economía de ésta, principalmente del estado de Yucatán.

De igual manera irían progresando las instalaciones alrededor del puerto para adecuarlas a las nuevas necesidades.

El extremo sur de la rada se prolongaría hacia ciertas áreas de la ciénaga vecina, de modo que en ésta puede extenderse cuanto sea necesario la capacidad del puerto.

Puede advertirse que la inversión hasta ahora hecha no es posible resarcirla por el cobro de los servicios que el puerto ofrezca. Se considera, sin embargo, que una gran parte de esa inversión será reembolsable por medio de la venta de los terrenos ganados al mar y otros de jurisdicción federal que, por su vecindad con la obra, habrán de ser necesarios para instalaciones de particulares que aprovecharán de las ventajas del puerto. En efecto, aparte de establecimientos industriales y otros negocios, queda el renglón de atenciones a pasajeros o visitantes, que se espera tendrá en lo futuro un volumen importante.

El puerto de Yukalpetén tiene gran trascendencia porque abrirá nuevas fuentes de trabajo para el pueblo de Yucatán, cuya economía se encuentra en irremediable crisis desde que su riqueza principal y casi única, el cultivo del henequén, dejó de ser negocio productivo por la falta de mercados exteriores. Como es sabido, se hacen otros ensayos para diversificar la actividad de ese pueblo hacia nuevos renglones y se considera que la extracción de los productos del mar, hasta ahora dejada de lado por las dificultades al principio mencionadas, puede por este medio tener un estímulo que en lo futuro aliente a la empresa privada en este amplio campo de acción. Es de esperarse, en consecuencia, que otros puertos necesarios hacia el oriente de esa costa habrán de desarrollarse, y con ellos hasta una vía acuática de comunicación interior, a lo largo de la cadena de ciénagas antes descrita.

Este desarrollo, y la necesidad de un trabajo productivo para los habitantes llevarán, creemos, a la sorprendente consecuencia de que la gente de Yucatán, tradicionalmente apegada a la producción de sus llanuras de pobre capa vegetal, se oriente hacia la actividad de un pueblo marítimo, que transforme en emporios de riqueza lo que ahora son desoladas costas, empleadas únicamente para temporadas veraniegas de quienes pueden pagarse el lujo de tener propiedades sobre ella.

Para terminar diremos que el puerto de Yukalpetén ahora, como el de San Carlos, Baja California, el año pasado, representan los avances más trascendentales en el proceso evolutivo de nuestro país, puesto que ellos abren nuestras posibilidades, y nuestra experiencia, hacia una fuente de riqueza, el mar, que en no lejana época tendrá que ser elemento fundamental para el progreso, y aun para la subsistencia de la población misma de México.

YUKALPETEN

Promesa Cumplida al Pueblo de Yucatán

*“...he sentido...la necesidad,
el ansia, el anhelo de tener
este puerto...y la conveniencia
económica del Estado...
tengan ustedes la seguridad
de que se hará
en el menor tiempo posible...”*

GUSTAVO DIAZ ORDAZ



*Discurso pronunciado
por el C. Almirante
Antonio Vázquez del Mercado
Secretario de Marina*

Con la representación personal del C. Presidente de la República, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, el C. Almirante Secretario de Marina, Antonio Vázquez del Mercado, enfatiza la importancia que para el país tiene el desarrollo de la marina mercante nacional, al inaugurar la ruta a Oriente, después de 150 años de suspendida y que ejecutara la Nao de Acapulco.

*Excelentísimos señores embajadores de Japón y Filipinas, Autoridades civiles, militares y navales,
Distinguidas señoras y señores:*

Constituye un alto honor para la marina de México la presencia de ustedes en esta ocasión, pues es muestra evidente del interés que abrigan en su desarrollo; a la vez es muy grato tener la oportunidad de que ustedes contemplen por sí mismos cómo, paso a paso y día a día, gracias al inquebrantable propósito de un puñado de hombres de buena fe que recorren toda la gama, desde empresarios hasta tripulantes, han podido realizar esta fecunda labor que indudablemente derramará sus benefi-

cios tanto sociales como económicos hasta las más recónditas regiones de nuestra patria.

La labor de la marina y en este caso particular de la rama mercante, aunque desgraciadamente poco conocida para la mayoría de nuestra población, tiene una marcada influencia y constituirá en el futuro próximo, un renglón de beneficios incalculables, tanto directos como indirectos.

En esta ocasión y comprendiendo la profunda importancia que este nuevo jalón tiene al reanudarse el tráfico con Oriente, suspendido por más de ciento cincuenta años, el ciudadano licenciado Gustavo Díaz Ordaz, Primer Magistrado de la Nación, ante la imposibilidad de desaten-

der compromisos previos inherentes a su alta investidura, me ha comisionado para ser portador de su mensaje de aliento, pues reconociendo su labor no sólo los felicita, sino que a la vez los insta a continuar con redoblado empuje en este su esfuerzo que es digno de todo encomio; es más, les desea y augura todo éxito en los subsecuentes jalones que a no dudarlo, ustedes plantarán hasta lograr que la industria del transporte marítimo alcance tal éxito y reciedumbre que se constituya en sólido pilar de nuestra economía.

Por mi parte, como secretario de Estado encargado de los asuntos marítimos de México, me cabe doble satisfacción al ser portador ante ustedes del reconocimiento y estímulo de nuestro Primer Magistrado y el de comprobar el éxito alcanzado a base de la fe en nuestra patria y al inquebrantable propósito, como expresé antes, de un puñado de hombres que con clara visión se han empeñado en convertir en realidad, para beneficio de México, lo que para muchos y por largos años constituyó una utopía: que nuestra bandera ondee en todos los mares del globo llevando su mensaje de comprensión, de fraternidad y de paz.

El tráfico recientemente reanudado con pabellón mexicano entre dos pueblos, amigos tradi-

cionales de muchos años atrás, es prueba evidente de que si la geografía nos separó, la comunidad de empeños nos ha acercado y el futuro contemplará cómo día a día estos lazos comerciales y afectivos se harán cada vez más estrechos, para beneficio de ambos pueblos.

Después de dura lucha contra factores de toda índole, a la postre se alcanzó la meta; se ha establecido un nuevo y eficiente servicio.

Rara vez, después de logrado un objetivo, reflexionamos sobre toda la serie de resistencias, obstáculos y escollos que fue preciso vencer o sortear; la mente se confina a lo logrado y adelante. Sin embargo, en este caso reitero mi reconocimiento a los que no cejaron, a los que con tenaz voluntad persistieron en el esfuerzo.

De hoy en adelante es preciso que intervenga el sector básico: el usuario, que es quien hará posible el florecimiento de este empeño.

A nuestros importadores y exportadores hago un llamado cordial para que utilizando este servicio derramen los consecuentes beneficios a la marina de nuestra patria, a ellos mismos y al pueblo de México.

La callada y eficiente labor de la gente de mar, que constituye renglón medular en esta acción, ha quebrantado poco a poco el

escepticismo que por un tiempo prevaleció para la constitución de empresas de esta índole. A ellos mi admiración y estoy seguro en que no desmayarán en su duro y cotidiano bregar.

Por último, y en nombre de la marina de México, mi recono-

cimiento sin límites a todos, absolutamente a todos los que han intervenido para la feliz consecución de este propósito, desde la iniciativa hasta los que la han convertido en realidad a base de su diario y esforzado trabajo.

México, D. F., 5 de junio de 1968.

Discurso pronunciado por el Sr.

Enrique Rojas Guadarrama, director General de TMM.

*Señor Secretario de Marina, Almirante don Antonio Vázquez del Mercado,
representante especial del señor Presidente de la República,
Excelentísimos señores embajadores del Japón y de Filipinas,
Señores funcionarios del Gobierno Federal, del estado y de Acapulco.*

Tengo el honor de dar a ustedes la bienvenida a bordo de nuestro B/M *El Mexicano*, en esta histórica fecha en que celebramos la iniciación de nuestro servicio regular entre puertos mexicanos del océano Pacífico y puertos del Lejano Oriente.

Este servicio con buques mexicanos puede considerarse como la reanudación de aquél que en 1564 se iniciara con buques tripulados por mexicanos y que durante muchos años nos unieran desde este mismo puerto de Acapulco en donde hoy nos encontramos, con los del Lejano Oriente; servicio que era conocido con el nombre legendario de la *Nao de China* y mejor llamado en nuestro continente como la *Nao de Acapulco*.

Aquellos viajes, de larga duración y gran peligro, pusieron a prueba el valor y la pericia de los marinos mexicanos y constituyeron un instrumento muy importante en el intercambio comercial, aunque las mercancías que entonces transportaban eran muy distintas de las actuales. Entonces se importaban de Oriente ricas sedas, marfiles y porcelana.

Estos viajes se prolongaron hasta mediados del siglo XVII y eran efectuados bajo el pabellón blanco de San Andrés.

Es por esto que es un gran honor para Transportación Marítima Mexicana, empresa cien por ciento mexicana, ser la primera línea nacional que reanude este servicio regular, bajo la insignia tricolor de nuestra patria.

Sin embargo, es pertinente precisar que la iniciación de esta ruta, no representa el primer viaje transpacífico de nuestro barco *El Mexicano*, pues este mismo buque ha cruzado ya por 22 veces este océano en viajes sin itinerario fijo y que han sido experimentales, antes de alcanzar esta meta.

Desde noviembre de 1965, en que inició estos viajes, ha escalado ya muchos puertos del Lejano Oriente y algunos de ellos en varias ocasiones, tales como Kobe, Moji, Nagaura, Nagoya, Osaka, Shimizu, Yokkaichi y Yokohama en Japón; Manila en Filipinas; Inchon y Pusan en Corea; Bangkok en Tailandia; Hobart, Burnie y Launceston en Tasmania y Adelaida, Brisbane, Melbourne, New Castle y Sidney en Australia.

Lo anterior dará a ustedes una idea del enorme esfuerzo requerido para el establecimiento de este servicio regular y muy particularmente del empeño desarrollado por los oficiales y marinos mexicanos que han tripulado este buque y que han efectuado todas esas travesías. Su sentido de responsabilidad y pericia ha quedado plenamente demostrado y es por tanto nuestro deber hacer un señalado reconocimiento hacia ellos porque han sabido cumplir esta obligación con verdadero sentido del deber y con una gran preparación profesional.

Reconocemos también en forma muy especial, el apoyo que nuestro gobierno, encabezado por el señor Presidente, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, ha otorgado a la marina mercante nacional, principalmente a través de su secretario de Marina, el señor almirante Antonio Vázquez del Mercado, lo que ha permitido entre otras realizaciones de nuestra empresa, el establecimiento de esta ruta.

Este servicio operará mensualmente en ambos sentidos, escalando los puertos de Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas, Isla de Cedros, Ensenada, San Diego, Los Angeles, San Francisco, Hawaii, Manila, puertos del Japón, de Corea y Hong Kong.

Todos los esfuerzos que se conjugan para estructurar el México moderno, han hecho que en lugar de los suntuosos mantones y los regios marfiles que antaño trajera la *Nao de Acapulco*, *El Mexicano* transportará ahora de Oriente hacia Estados Unidos tubería de acero y bambú y a puertos mexicanos carga general y productos manufacturados, entre los cuales podemos citar equipo termoeléctrico que la Comisión Federal de Electricidad instalará en sus plantas de Salamanca y del Valle de México.

Hacia Oriente se exportarán en este mismo barco en su viaje de regreso, algodón y otros productos agrícolas, brea, camarón congelado, cobre, sal, licores, cítricos y carga general.

Estamos convencidos de que este servicio significará un instrumento importante de ayuda al fomento del comercio exterior de México y por eso y por ser mexicanos, estamos seguros de contar con el apoyo de los exportadores e importadores nacionales que son conscientes de las grandes ventajas que les significará el que se opere esta ruta con barcos mexicanos.

Señores, por todo lo dicho anteriormente, podemos asegurar que este es un momento histórico para nuestra marina mercante nacional y recordando la frase célebre de Napoleón a sus soldados ante las pirámides de Egipto, podríamos decir hoy que 400 años nos contemplan y que los mexicanos unidos somos capaces de realizar tantas y tan ambiciosas hazañas como cualquier otro país del mundo en nuestro anhelo por lograr un México más próspero, más fuerte en todos sentidos y en una palabra: siempre mejor.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA MARITIMA
BIBLIOTECA CENTRAL

ANTECEDENTES DE LA LEGISLACION NAVAL MEXICANA

Por el capitán de fragata J. N. Lic. Pedro OCAMPO CALDERON

En los albores de nuestra independencia, el país se hallaba en una situación más que caótica, desangrada la nación y dividida en fracciones siempre funestas, abundaban los Pío Marcha que con gritos en las calles metropolitanas erigían emperador al criollo Iturbide, eso por un lado, por otro, lo precario de las comunicaciones en una nación, que secularmente ha vivido de espaldas al mar, y así, no era de esperarse que en la joven y débil república surgiera, ya no digamos una flota de guerra, sino tan siquiera una pequeña flota mercante, era mucho pedir sacudirnos en pocos años el arraigado y raquítico sistema marítimo que consistía, en el Pacífico, de la Nao de China y en el Golfo unos cuantos correos que comunicaban a la Nueva España con la Madre Patria, sumados a estos pocos buques, unos cuantos más que transportaban las maderas de las selvas mexicanas.

Era la dura época de transición de la colonia a la autonomía, en la cual la legislación ni era adecuada, ni la nación contaba con los elementos para hacerla suficiente, ya no digamos en el renglón naval, que en los primeros años de vida independiente fue casi nada, sino en todos los demás aspectos de nación soberana.

Como dije al principio, la república al hacerse tal y romper sus lazos con España, se encerró en el altiplano, y las poderosas barreras naturales formadas por la Sierra Madre Oriental y Occidental, unidas a lo insano de las regiones costeras, poco pobladas por sí, hicieron que el país olvidara por varias décadas a sus dilatados litorales. México, país de extensos litorales, vivía como cualquier país de la Europa Central, limitado a sus valles del altiplano con sus fundos mineros y a las haciendas de erosionados terrenos de la meseta central; y es la

meseta central el árido escenario en el que se desarrollan las cruentas y largas luchas fratricidas, ya las gloriosas epopeyas contra el invasor extranjero, si acaso en éstas hallamos excepciones en que la tradicional Puerta Marítima, es forzada sin esfuerzo, al desembarcar en ocasiones norteamericanos y franceses en Veracruz.

El país vivía una autarquía impuesta por la época y las circunstancias, no necesitaba de puertos, ni de los vehículos que a través del mar hicieran ir y venir nuestras inquietudes, y claro está que con una situación así era estéril todo esfuerzo marítimo ya fuera mercante o militar; sin embargo, casi coincidiendo con la consumación de nuestra independencia se da por el Congreso Mexicano, lo se puede considerar el primer decreto relacionado con el mar: dado el 21 de octubre de 1825, en él se habilita como puerto de altura a Manzanillo, que es en el Pacífico el tradicional asiento de nuestras unidades en ese litoral. Casi al mismo tiempo se decreta el que podemos considerar más remoto antecedente de nuestro actual artículo 32 constitucional; se dispone en 1825 que para que un buque pueda considerarse mexicano, un tercio de su tripulación debe ser mexicana. Dos años más tarde en el artículo 4o. del Arancel General de Comercio, de fecha 16 de noviembre de 1827, se dispone que todo buque extranjero que arribe a nuestros puertos pague por concepto de Derecho de Toneladas, 17 reales por cada una; disposición que dos años después da origen a que la Secretaría de Hacienda el 3 de junio de 1829 dicte una circular eximiendo del pago del Derecho de Toneladas a los buques de guerra de su Majestad Británica, en cumplimiento del pacto de amistad firmado por nuestro país y la Gran Bretaña, primera nación que reconoce nuestra soberanía de país independiente.

Pero es claro que la nación tenía una raquítica marina de guerra al independizarse y que si nuestros legisladores no se habían ocupado de darle sus leyes, de cualquier modo la marina de guerra no podía carecer de los cimientos que tan sólo el Derecho puede dar a la Armada o a cualquier institución que se precie de serlo.

Y el modo como la Armada mantenía su organización aflora fácilmente en la "advertencia" que en el tomo I de la Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República editada en 1876, hacen sus autores los licenciados Manuel Dublán y José Ma. Lozano y que me permito transcribirla textualmente: "Según lo dispuesto por el Supremo Gobierno, al conceder la autorización respectiva para que esta obra se publicase, comenzamos la colección con las Reales Cédulas no recopiladas que puedan reputarse vigentes. La mayor parte de las

antiguas disposiciones de la época colonial, no recopiladas, que hemos podido examinar son inaplicables en nuestros días; refiriéndose a la organización que el poder público tuvo durante el régimen español, a la extensión que entonces tenía el fuero de guerra, a la existencia oficial del clero, a la resolución en la esfera administrativa, que el monarca daba a las consultas que se le hacían acerca de las dificultades de carácter transitivo, y por último, a instituciones y cosas que han desaparecido.

“Poquísimas son, pues, por estas causas, las leyes españolas no recopiladas que, salvo el interés histórico de algunas, nos ha parecido que podían tener actualmente alguna aplicación.

“Entre éstas hemos considerado de importancia la Ordenanza Naval expedida en 18 de septiembre de 1802, y algunas otras reales cédulas comunicadas directamente a México, el año de 1810 en que se instalaron las Cortes de Cádiz.

“Muchas de las leyes de esta asamblea han servido de base a la legislación patria y algunas aun después de tantos años por falta de ley mexicana, tienen frecuente aplicación en nuestros tribunales.”

Como vemos, en el último párrafo citado, es la carencia de ley mexicana, lo que hace que en el caso particular de nuestra Armada, prolongue su vigencia dentro de un sistema republicano, una ley dictada por un monarca ya para entonces extraño a nuestra soberanía; claro está que con lagunas e imperfecciones al aplicarse a lo nuestro.

Esta Real Ordenanza Naval para el servicio de los bajeles de Su Majestad, dada por Carlos III en Barcelona, es en su época modelo de disposición ya que en sus 34 títulos comprende la organización de la Armada, desde su faceta doctrinaria hasta su aspecto punitivo y disciplinario; y hasta julio 9 de 1891 la Real Ordenanza Naval de Carlos III norma el funcionamiento de nuestra incipiente Armada; es por tanto el antecedente natural y lógico de nuestra actual ordenanza, por eso y no tan sólo por mera curiosidad histórica transcribo sus títulos que una gran mayoría dieron origen a las normas de nuestra Ordenanza actual:

- I.—Del comandante general de escuadra.
- II.—Del mayor general de escuadra.
- III.—De los generales subalternos.
- IV.—Del comandante del bajel de guerra.
- V.—De los oficiales subalternos.

- VI.—De la sucesión del mando.
- VII.—Del servicio, disciplina y policía a bordo.
- VIII.—De los guardias marinas embarcados y sus oficiales.
- IX.—Del inspector general de la tropa embarcada.
- X.—Del comandante del batallón de tropa embarcada.
- XI.—De los sargentos mayores y ayudantes de tropa embarcada.
- XII.—Del capitán y oficiales subalternos de tropa embarcada.
- XIII.—De la tropa embarcada.
- XIV.—De los sargentos y cabos de escuadra de Infantería de Marina a bordo.
- XV.—Del sargento, cabo o artillero con cargo.
- XVI.—De las obligaciones peculiares de tropa de artillería a bordo.
- XVII.—Del oficial del detall.
- XVIII.—Del contador.
- XIX.—De las listas y libretas a bordo.
- XX.—De la cuenta y razón de los víveres a bordo.
- XXI.—De los capellanes embarcados.
- XXII.—De los pilotos embarcados.
- XXIII.—De los médicos cirujanos a bordo y de los sangradores.
- XXIV.—De los contramaestres, guardianes y patrones de lancha y bote a bordo.
- XXV.—De los carpinteros y calafates, del armero, maestro de velas, buzo y cocinero a bordo.
- XXVI.—De los alojamientos a bordo.
- XXVII.—De las banderas e insignias.
- XXVIII.—De los saludos a bordo.

- XXIX.—De los honores militares a bordo.
- XXX.—De los juicios criminales.
- XXXI.—De las penas extensivas a los oficiales de guerra.
- XXXII.—De las penas por delitos comunes a la tropa y marinería embarcada.
- XXXIII.—Penas a la tropa por delitos que le son particulares.
- XXXIV.—Penas a la marinería por delitos que le son especiales.

Estas disposiciones estaban complementadas por otras que regulaban el funcionamiento de las instalaciones terrestres de la Armada.

Es de llamar la atención la Real orden del 10 de abril de 1817, que también prolongó su vigencia hasta el México independiente; estaba comunicada por el Ministerio de Marina al secretario del Supremo Consejo de Almirantazgo y que expresa, bajo diferentes capítulos el objeto de contener la escandalosa deserción que se experimenta con la marinería, las penas que se impone a todo comandante de buque de guerra, capitán o patrón mercante que admitiendo un desertor no lo entregue en el momento a su inmediato jefe.

Hasta 1837 el gobierno se conforma con la Armada que tiene, o no le queda más que conformarse; ese año, bajo la presidencia interna de don José Justo Corro, el 2 de marzo, el Ministerio de Guerra toma una providencia que habla por sí sola de la importancia que para la joven nación tiene la Armada; en esa orden se dicta el establecimiento de una Junta Directiva para el arreglo del ramo de Marina y nombramiento de su presidente y vocales; junta que es el antecedente de la Comandancia General de la Armada y del Estado Mayor Naval; la citada orden dirigida al que sería presidente de la junta, decía así: “Ya que se ha logrado un aumento considerable en la Marina Nacional de Guerra, desea el Excmo. Sr. Presidente Interino, que el ramo se arregle competentemente conforme a la ordenanza que lo rige, y a las demás leyes vigentes que existen sobre el particular, y para proceder con el acierto y legalidad que corresponden, ha resuelto Su Excelencia, que se establezca la Junta Directiva prevenida en la misma ordenanza, con el objeto de que ésta, en uso de sus atribuciones, le exponga cuantas medidas sean convenientes, y las mejoras y reformas que estime necesarias e indispensables al mencionado provechoso fin.

“Y satisfecho Su Excelencia de los conocimientos y demás cualidades recomendables que adornan a Vuestra Señoría, así como de

sus servicios y antigüedad, se ha servido nombrarle Vocal Presidente de la expresada junta, sin que por esta comisión se le dispense de continuar en el desempeño de la que tiene en la Secretaría del Despacho que es a mi cargo y S. E. espera que V. S. aceptará este encargo; pues en ello se interesa el bien y prosperidad del ramo a que pertenece, y el crédito y utilidad y engrandecimiento de la patria.

“Las reuniones de la junta expresada pueden verificarse en el salón de recibo de la misma Secretaría de Guerra y para vocales de ella ha elegido el referido Excmo. Sr. Presidente Interino a los señores capitán de navío, don José María Tosta, a los capitanes de fragata, don Guillermo Wise y don Francisco García; al magistrado de la audiencia de este departamento, doctor don José Ramón Betancourt, y al oficial primero del Ministerio de Marina, don Angel Ituarte, a quienes con esta fecha se les dirigen las comunicaciones respectivas.

“Y de la Suprema Orden lo digo V. S. para su satisfacción, y a fin de que cuanto antes se proceda a la instalación de la predicha Junta Directiva.”

La integración de esta junta es el primer paso formal para la creación de una auténtica Marina de Guerra Mexicana, que se consolida hasta el 9 de julio de 1891 en que promulga la 1a. Ordenanza de la Armada Nacional y que deroga a la dada por Carlos III en 1802, a su vez, la Ordenanza de 1891 es derogada el 25 de junio de 1897 por la Ley de Organización del Ejército y Armada de la República Mexicana.

En este mismo año, el 4 de junio, se dicta el decreto que establece la Escuela Naval, así como también le reglamenta su finalidad y funcionamiento.

El 5 de junio de 1900, el presidente Díaz decreta la Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra, complementando así a la Ordenanza de 1897.

En 1911, durante la presidencia del señor Madero, se reforma la ordenanza que tiene vigencia hasta 1926, en que reformada de nuevo está aún en vigor en algunas de sus partes.

CONSULTA MEDICA POR RADIO

Por el vicealmirante M.C.S.N. Rafael VARGAS SALAZAR

Es frecuente constatar que en algunos países hay zonas escasamente pobladas e islas habitadas por pequeñas comunidades, donde no siempre es fácil encontrar un médico y menos aún que exista un hospital adecuado, para resolver alguna emergencia o atender a un enfermo.

Generalmente los barcos de carga no traen médico a bordo y el capitán o primer oficial desempeñan sus funciones, teniendo como guía, diversos instructivos que están en uso; y en la misma situación operan los barcos pesqueros, por lo que no es un caso aislado que soliciten por radio el auxilio de un médico.

Australia, país sumamente extenso y con una población reducida que vive en gran parte en fundos aislados, ha resuelto este problema mediante la consulta médica por radio, transportando a hospitales por vía aérea, aquellos pacientes que a juicio del médico lo ameriten.

En el mar Mediterráneo existe una organización con sede en Roma, que proporciona este servicio a los barcos que lo solicitan y cuenta con los elementos necesarios (hidroaviones, helicópteros), para trasladar a los enfermos que lo necesiten.

En México, la Secretaría de Marina estableció este servicio desde el año de 1956, con el fin de atender a los guardafaros que se encuentran a lo largo de nuestros litorales en lugares aislados, auxiliar a los barcos mercantes que naveguen en el golfo de México, mar Caribe y océano Pacífico, de cualquier nacionalidad, no habiendo más limitación que la potencia receptora y trasmisora de los aparatos de los mismos y de las instalaciones costaneras del Departamento de Comunicaciones de Marina.



Los barcos de la Armada de México que no cuentan a bordo con médico o necesitan la orientación de un especialista utilizan también este servicio.

Para facilitar la consulta médica por radio, se ha elaborado un instructivo, que es obligatorio tengan a bordo los barcos mercantes y pesqueros abanderados en nuestro país, así como las unidades a flote de la Armada de México, el cual contiene el procedimiento a seguir, para solicitarla, la frecuencia de las estaciones, la nomenclatura de las principales regiones del cuerpo humano, numeradas en dos figuras de un hombre visto por delante y por detrás y una relación de medicinas y materiales de curación codificados de acuerdo con el cuadro básico de medicamentos de Marina que está en vigor, con la presentación, indicaciones y dosis del medicamento.

La experiencia ha demostrado la bondad de este sistema, que ha permitido la atención oportuna de pacientes, evitando la movilización de unidades a flote o aéreas para transportarlos a un hospital, habiéndose recuperado con el tratamiento prescrito en muchas ocasiones; ha permitido orientar a los médicos en el manejo de pacientes, que por su padecimiento necesitan la intervención de un especialista (enfermos mentales, etc.) y ha sido un medio eficaz para conservar la moral del personal que se encuentra aislado, al saber que en una emergencia médica puede obtener el consejo oportuno.

Basándonos en nuestra experiencia, pensamos que en algunas zonas áridas y en regiones montañosas de nuestro país, donde viven un gran número de mexicanos en pequeñas comunidades, rancherías, etcétera, y que no tienen comunicaciones adecuadas, la consulta médica por radio sería un medio recomendable para ayudarlos a que su situación fuera menos angustiosa.

No hay que olvidar, que muchas veces es suficiente una sola prescripción al iniciarse un padecimiento, para salvar una vida.

NOMENCLATURA DE LAS PRINCIPALES REGIONES DEL CUERPO HUMANO

Con objeto de simplificar los mensajes radio-médicos, enviados por el capitán, se expone a continuación una relación de las principales regiones anatómicas del cuerpo humano, mediante las cuales será más fácil indicar la parte afectada en el cuerpo del paciente (dolor, hinchazón, erupción, etc.) Ver figuras adjuntas números uno y dos.

FIG. 1

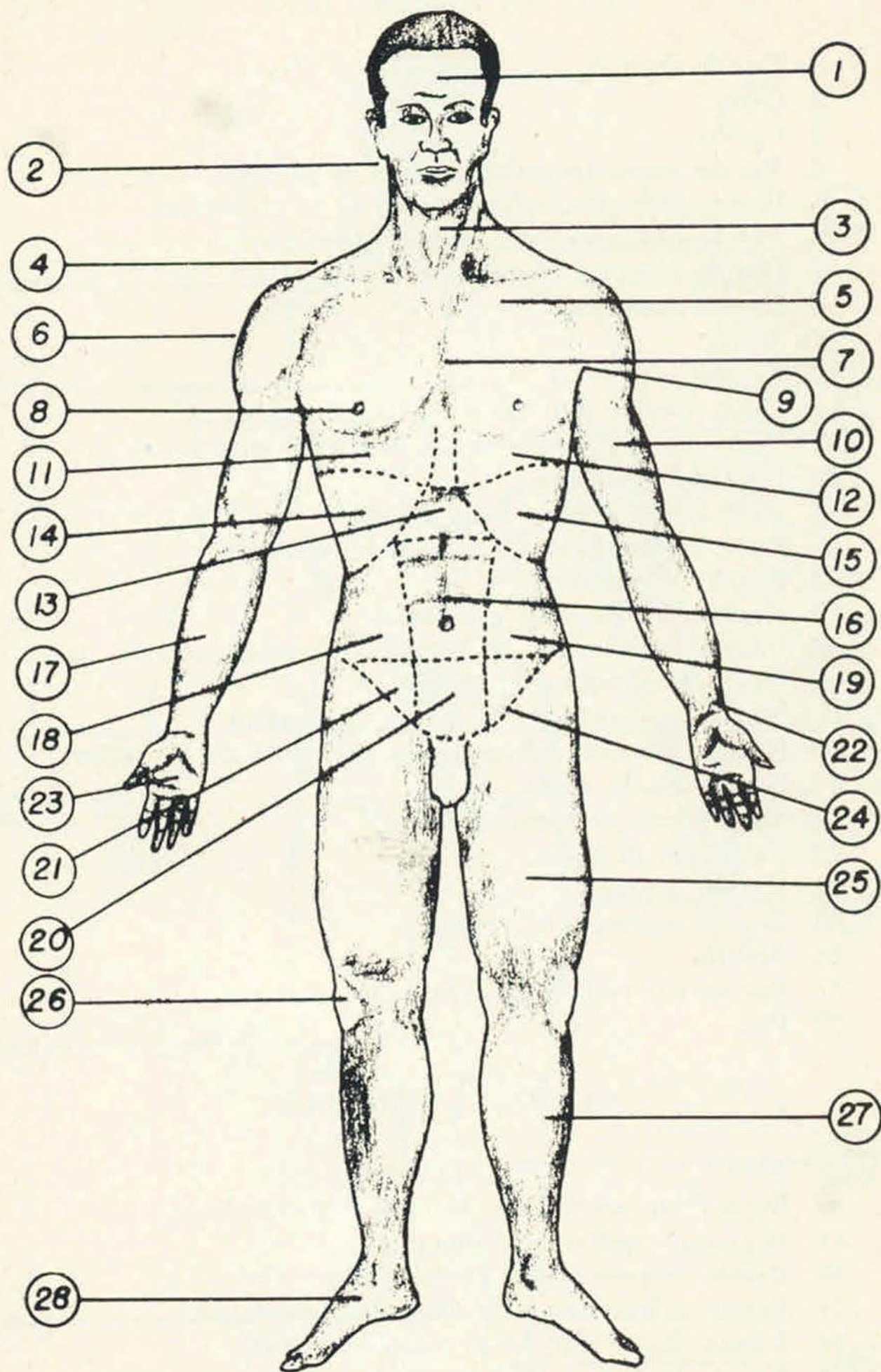


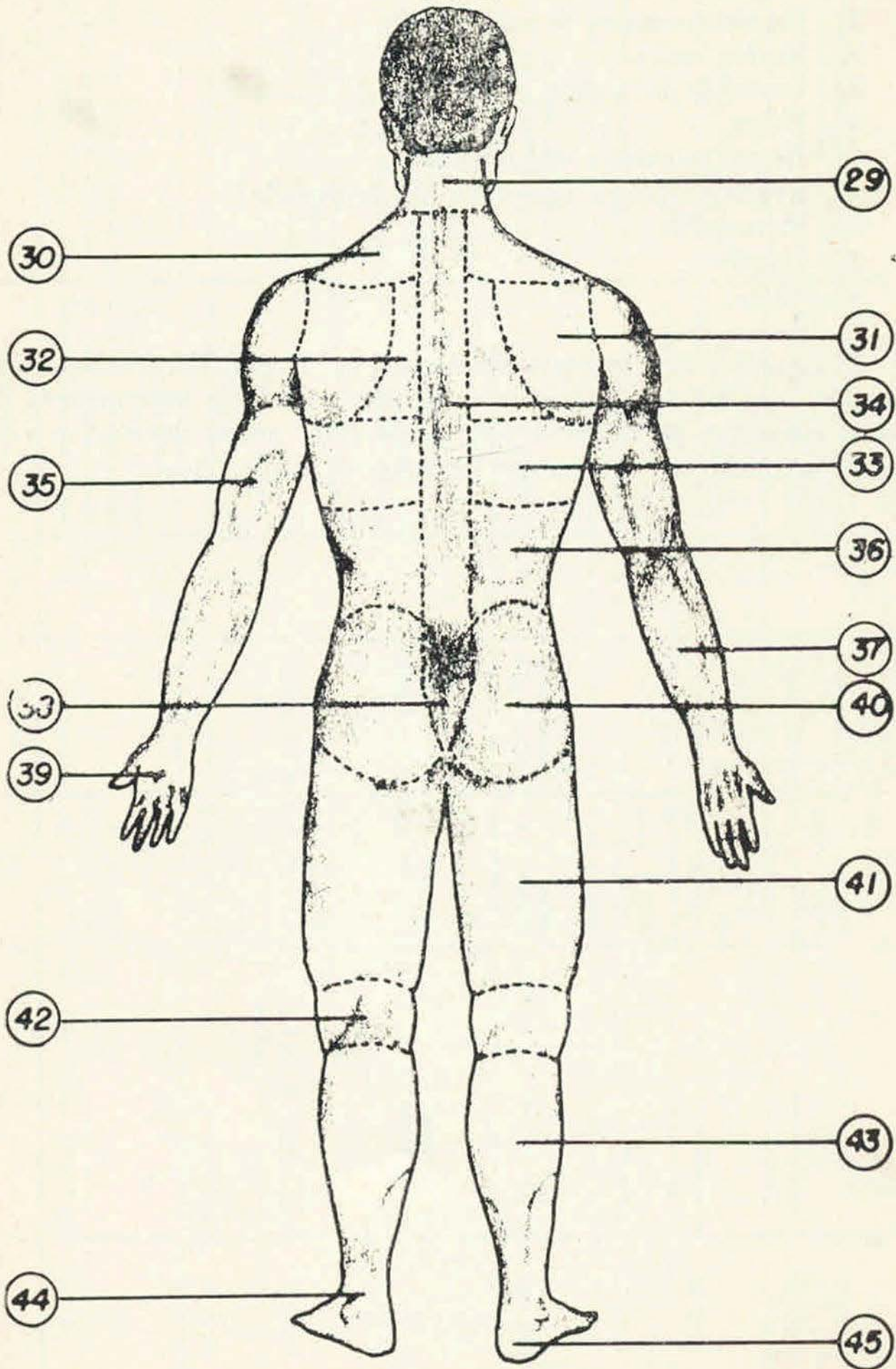
FIGURA NUMERO UNO

1. Región frontal.
2. Cara.
3. Cuello.
4. Región supraclavicular (arriba de la clavícula).
5. Región infraclavicular (abajo de la clavícula).
6. Región deltoidea (músculo del hombro).
7. Región esternal (parte media del pecho).
8. Región mamaria.
9. Axila.
10. Región anterior del brazo.
11. Parte inferior derecha de la región mamaria.
12. Parte inferior izquierda de la región mamaria.
13. Boca del estómago.
14. Parte derecha de la boca del estómago.
15. Parte izquierda de la boca del estómago.
16. Región abdominal.
17. Región anterior del antebrazo.
18. Flanco derecho de la región abdominal (en su parte inferior se encuentra el apéndice).
19. Flanco izquierdo de la región abdominal.
20. Región inferior del abdomen. (Región de la vejiga.)
21. Región de la ingle.
22. Sitio donde se toma el pulso.
23. Palma de la mano.
24. Región crural.
25. Región anterior del muslo.
26. Rodilla.
27. Región anterior de la pierna.
28. Pie.

FIGURA NUMERO DOS

29. Nuca.
30. Región supraescapular (arriba del omóplato).
31. Región escapular (del omóplato).
32. Región interescapular (entre los omóplatos).
33. Región infraescapular (abajo del omóplato).
34. Región dorsal (de la columna vertebral).
35. Región posterior del brazo.

FIG. 2



36. Región lumbar.
37. Región posterior del antebrazo.
38. Región sacra.
39. Dorso de la mano.
40. Nalga.
41. Región posterior del muslo.
42. Región poplitea (posterior de la rodilla).
43. Pantorrilla.
44. Tobillo.
45. Talón.

El capitán en su mensaje radio-médico, deberá fijar exactamente la región anatómica en donde se encuentra el mal; de esta manera el médico consultor de la Secretaría de Marina, podrá normar su criterio para establecer con mayor facilidad el diagnóstico.

<i>Codificación</i>	<i>Producto</i>	<i>Presentación</i>	<i>Nombre comercial</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Indicaciones</i>	<i>Dosis</i>
02-06-01	Bitartrato de Levartemol.	Amps. 4 Ml. con Sol. al 2%. -Cja.	Levofed.	1	Sensación de debilidad, pulso débil, baja de temperatura, sudoración y hasta pérdida de conocimiento.	Uso bajo control médico. Aplicarlo intramuscular. Consulta médica por radio.
03-09-02	Monoaminas.	Grageas de 8 mgrs. Cja.	Clorotrimetón	1	Ronchas y comezón. (Consulta médica)	Oral, 1 a 3 comps. al día.
04-04-01	Sol. Glucosada al 5%.	Fco. de 500 ml. Fco.	Alpha Baxter.	2	Cuando han perdido agua los enfermos por diarrea, vómitos, fiebre, sudor.	Cuando no sea posible tomar líquidos aplicarlo por vía endovenosa, gota a gota. Como emergencia aplicarlo por vía subcutánea en el vientre. (La Sol. Glucosada no debe emplearse en enfermos de diabetes). Ver nota final. (**).
04-04-04	Sol. Fisiológica de cloruro de sodio.	Fco. de 500 ml. Fco.	Alpha Baxter.	2		
05-01-02	Sales de aluminio y magnesio.	Comprimidos. Bolsa.	Acifren Pepsamar Gelusil.	100	Agruras.	3 a 6 comps. al día cuando se presenten agruras.
05-05-02	Mucílagos:	Granulado o semilla. Lata.	Siblin.	5	Estreñimiento.	1 a 3 cucharadas soperas.
05-09-06	Clorhidrato de emetina.	Ampoll e t a s de 0.4 grs. Cja. c/10.	Emetina.	20	Diarrea con sangre. (Consulta médica)	1 ampolleta c/24 hrs. por vía intramuscular durante 10 días.
08-02-02	Cloranfenicol.	Cá p s. 250 mgrs. Fco. c/12.	Clora n f e n i - col. Cloromic e t i - na. Sintomic e t i - na.	1	Trastornos intestinales con fiebre e infecciones en general.	Adultos 2 Caps. c/6 hrs. día y noche, niños mayores de 6 años la mitad de la dosis.

<i>Codificación</i>	<i>Producto</i>	<i>Presentación</i>	<i>Nombre comercial</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Indicaciones</i>	<i>Dosis</i>
08-03-04	Sulfadiazina.	Comps. Fco. c/20.	Sulfadiazina.	100	(Consulta médica) Anginas, bronquitis, algunas formas de diarrea.	Adultos 2 comps. c/6 horas.
12-01-01	Bitartrato de hidrocodeinona.	Tabls. Tubo c/20.	Paracodina Codeinetas.	100	Tos (adulto).	Tomar una tableta 3 veces al día adultos.
12-01-03	Cloruro de Amonio con antihistamínico.	Fco. de 120 ml.	Bendryl.	1	Tos, niños y adultos.	Niños 1 cucharadita c/3 hrs. máximo 6 al día.
13-01-05	Fenobarbital.	Comps. de 0.01 grs. Fco. c/20.	Fenobarbital.	1	Falta de sueño (consulta médica).	Tomar una tableta 3 veces al día. Adultos.
13-02-01	Acido acetilsalicílico.	Comps. 0.5 grs. Bolsa.	Aspirinas Merck Bayer. Aspirinas. Bayer.	100	Dolor de cabeza, dolor de cuerpo, dolor de coyunturas.	Tomar un comprimido cada 3 horas. Como máximo 6 en 24 horas.
14-03-04	Belladona y Fenobarbital (extracto seco de hojas de belladona 0.01 grs. Fenobarbital 0.03 grs.)	Comps.	Bellasedol. Belminal.	100	Dolor de estómago.	Un comprimido con las comidas.
14-03-06	Papaverina.	Amps. 2 ml. Cja. c/6.	Papaverina Cardioverina. Angioverin 100.	1	Dolor del estómago, dolor intenso en el pecho.	Una ampolleta por vía intramuscular.
15-01-05	Sol. Oft. de Sulfisoxazol.	Sol. al 30%. Fco.	Gantrisin. Oft.	1	Infección en los ojos (Iritación en la parte blanca de los ojos.) Cuando se presenten otros síntomas, solicitar consulta médica, por radio.	Poner 2 ó 3 gotas en cada ojo.

<i>Codificación</i>	<i>Producto</i>	<i>Presentación</i>	<i>Nombre comercial</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Indicaciones</i>	<i>Dosis</i>
16-01-01	Clorhidrato de Fenilefrina al 1/4%.	Frasco.	Menarcol Neosinefrina 1/4%.	2	Cuando está mormado y no puede respirar por la nariz.	Poner 2 ó 3 gotas en cada fosa nasal.
16-01-06	Antitérmicos y antihistamínicos.	Comps. Bolsa.	33 - Coldisan Gentil.	100	Resfriados.	3 comps. al día, uno después de cada comida.
16-02-02	Gotas descongostivas para el oído externo.	Frasco de 10 ml. Fco.	Úvega, OM.	1	Dolor de oído.	Poner 2 ó 3 gotas en el oído afectado.
17-06-03	Susp. Antidiarreica con neomicina.	Frasco de 120 ml. Fco.	Peclín, Re-xan, Kaopectate c/Neomicina.	5	Diarrea en los niños y adultos.	3 cucharaditas al día.
19-00-01	Timerosal.	Fco. de Tintura al 1:1000. Frasco. 118 ml.	Merthiolate.	1	Aplicarlo para curaciones de heridas.	Tópico según necesidades.
19-00-02	Nitrofurazona.	Ungüento al 5%. Envase pequeño.	Furacín.	1	Quemaduras, heridas.	Aplicar directamente sobre la quemadura o herida y cubrir con gasa estéril.
	Alcohol de 96°.	Fco. de 250 ml.		1		
	Equipo para venoclisis.	Equipo.		4	Para aplicar las soluciones glucosas o fisiológicas. Usar uno para cada Fco. y desecharlo.	
	Gasa estéril.	Sobre.		20	Curaciones de heridas.	

<i>Codificación</i>	<i>Producto</i>	<i>Presentación</i>	<i>Nombre comercial</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Indicaciones</i>	<i>Dosis</i>
	Algodón absorbente,	Paquete 300 gts.		1		
	Tela adhesiva.	Carrete 5 cm. ancho.		1		
	Venda gasa.	0.05 × 5.00 metros.		5		
	Venda gasa.	0.10 × 5.00 metros.		5		
	Jeringa hipodérmica.	10 ml.		1		

**** NOTA FINAL.**

Si no se establece la consulta médica por radio, pueden aplicarse 3 frascos en 24 horas, siempre que persistan los vómitos, sed, boca seca.

PRIMER LUGAR

MEXICO Y EL MAR *

Por Agustín BARRIOS GOMEZ

Es una espléndida realidad que México ha logrado sustanciales avances en los programas para promover las inversiones en la infraestructura, y según anuncio del secretario de Hacienda, licenciado Antonio Ortiz Mena, al término de la XXXIV Convención Bancaria en Guadalajara, existe un plan en el que colaborará la banca privada para beneficiar fundamentalmente la costa de Jalisco y las penínsulas de Baja California y Yucatán.

Sin embargo, México se había olvidado un poco de sus puertos. Para decirlo con auténtica verdad, no existía el *hinterland* que ya fuera preconizado por el ex presidente Adolfo Ruiz Cortines.

El régimen del presidente Díaz Ordaz se ha propuesto realizar la gran obra: hacer que puertos estratégicos sean las terminales de una labor nacional y el comienzo, allende los mares, del transporte de nuestros productos hacia los mercados internacionales. La tradición marítima de México —menester es decirlo— ha sido siempre humilde. No hemos comenzado a dominar los mares, no obstante tener en Veracruz el primer puerto natural de América.

Pero la decisión firme del presidente Díaz Ordaz es proyectar, en las rutas marítimas de nuestro país, la bandera de México. A los diversos trabajos en la infraestructura va a sumarse el capítulo de los *puertos* de salida de las mercancías nacionales. Se está integrando una flota mercante. Se ha integrado ya una flota petrolera nacional.

Y existe el propósito de avanzar más y más en el aspecto marítimo.

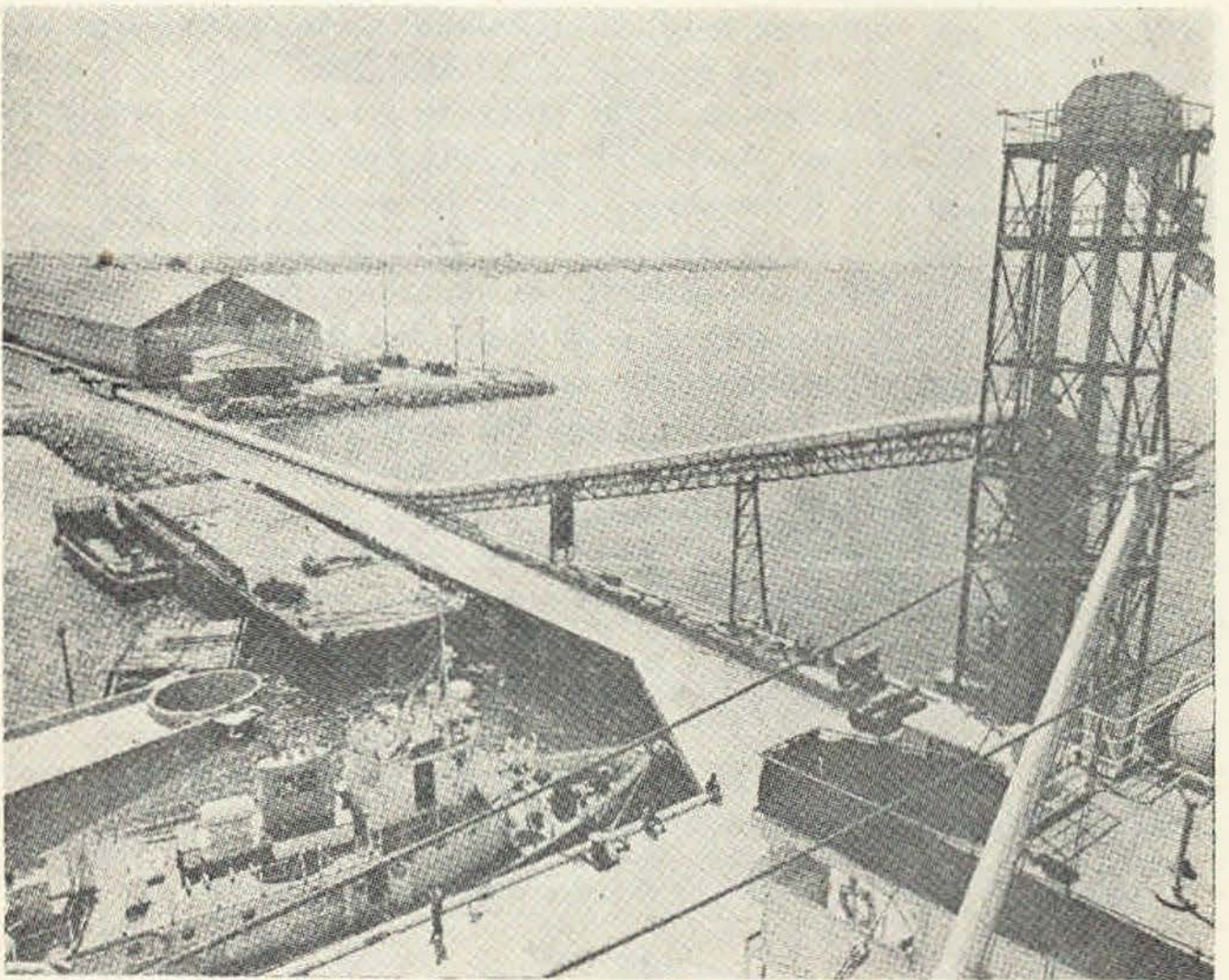
México debe conocer las fronteras de sus mares que tiene huérfanas en un mundo lleno de incertidumbres.

* Publicado el 27 de abril de 1968 en el Diario **El Heraldo de México**.

El mexicano debe ir al rescate de nuestra oceánica riqueza, de sus islas y de sus litorales que son el principio de nuestra tierra y no el fin de su dimensión, cuando las naves bajo el pabellón mexicano, salidas de puertos nacionales, surge lo que nos legaron los celosos próceres de la integración nacional.

SAN CARLOS, B. C.

El nuevo puerto de San Carlos, Territorio Baja California, se ubica en el interior de la bahía Magdalena, en su parte norte; su situación geográfica es de $28^{\circ} 47'$ de latitud norte y $112^{\circ} 07'$ de latitud oeste. Este puerto, íntegramente realizado en el actual régimen, se construyó con el propósito fundamental de dar servicio a la zona agrícola del valle de Santo Domingo, Territorio de Baja California; distrito agrícola que dispone de 35,000 hectáreas de riego y cuya producción, básicamente de trigo y algodón, rebasa actualmente las 100,000 toneladas anuales.





Antes de que se construyese el puerto de San Carlos, el total de la producción era transportada hasta el pequeño puerto de La Paz, con un acarreo de 210 kilómetros que a razón de . . . \$ 0.45/ton, implicaba una erogación media anual por este concepto del orden de \$ 5.215,291.00. Previa evaluación de diferentes alternativas de localización de un puerto, se optó por la de San Carlos, que reunía condiciones físicas ideales y está ubicado a 50 kilómetros del centro de gravedad del valle de Santo Domingo, en Villa Constitución. Al reducir el acarreo en 160 kilómetros, el ahorro por tonelada movida es de \$ 72.00, lo que implica para el año de puesta en marcha (1967) un ahorro estimulado de \$ 12.168,000.00. Considerando que el costo de la obra fue del orden de \$ 50.000,000.00, ésta se amortizará en un periodo ligeramente superior a cuatro años.

El puerto consta de una plataforma de terrenos ganados al mar de 9.4 hectáreas y un muelle de 104.00 m de largo y 14.00 m de ancho, capaz de admitir

embarcaciones de más de 15,000 toneladas. Consta, además, de una bodega totalmente mecanizada, para recibo, almacenaje, conservación y carga de granos, con capacidad de 30,000 toneladas. Sus dimensiones son 146.30 m de largo y 30.40 m de ancho.

Se podrán cargar las embarcaciones a razón de 400 toneladas hora, abreviando notablemente las estadías de los barcos y disminuyendo los costos fijos de las embarcaciones.

La inversión realizada fue de \$ 58.383,438.83.

SAN PEDRITO, COL.

El puerto de Manzanillo, Col., ha sido el de más rápido desarrollo en el país; en el quinquenio 1961-1965, incrementó su movimiento de carga de altura en un 81%, para una tasa anual de 16.2%, sin que hubiese sido factible ampliar sus instalaciones. Ante este panorama, la Secretaría de Marina realizó estudios económicos, de hidráulica marítima, acarreos litorales, etc., que una vez terminados dieron lugar al proyecto del Nuevo Puerto de San Pedrito, en la laguna del mismo nombre, junto al actual puerto de Manzanillo.

El programa de trabajo iniciado en 1964 ha comprendido, bordos de contención para rellenos y dragados en la dársena de maniobras, construcción de rompeolas, camino de circunvalación y de un primer muelle que actualmente se encuentra en ejecución.

El total del proyecto consta de un canal de navegación de 150 m de amplitud con 36.5 pies de profundidad (12 m), lo que permitirá el acceso de embarcaciones hasta de 50,000 toneladas.

La dársena de maniobras será congruente con el tamaño de las embarcaciones.

Se construirá un muelle para disponer de una longitud de atraque de 350 m que permitirá el atraque de dos embarcaciones de gran porte. Para el servicio del puerto se construirán patios de maniobras y almacenamiento a descubierto, se le dotará de servicios de agua, energía, drenaje, iluminación, etc.

Se estudia la posibilidad de dotarlo de silos mecanizados, ya que mueve en la actualidad un promedio de 400,000 toneladas anuales de granos.

El proyecto incluye patios ferroviarios y vías en los muelles.

De acuerdo con los planes establecidos, el puerto quedará terminado durante la presente administración.

TOPOLOBAMPO, SIN.

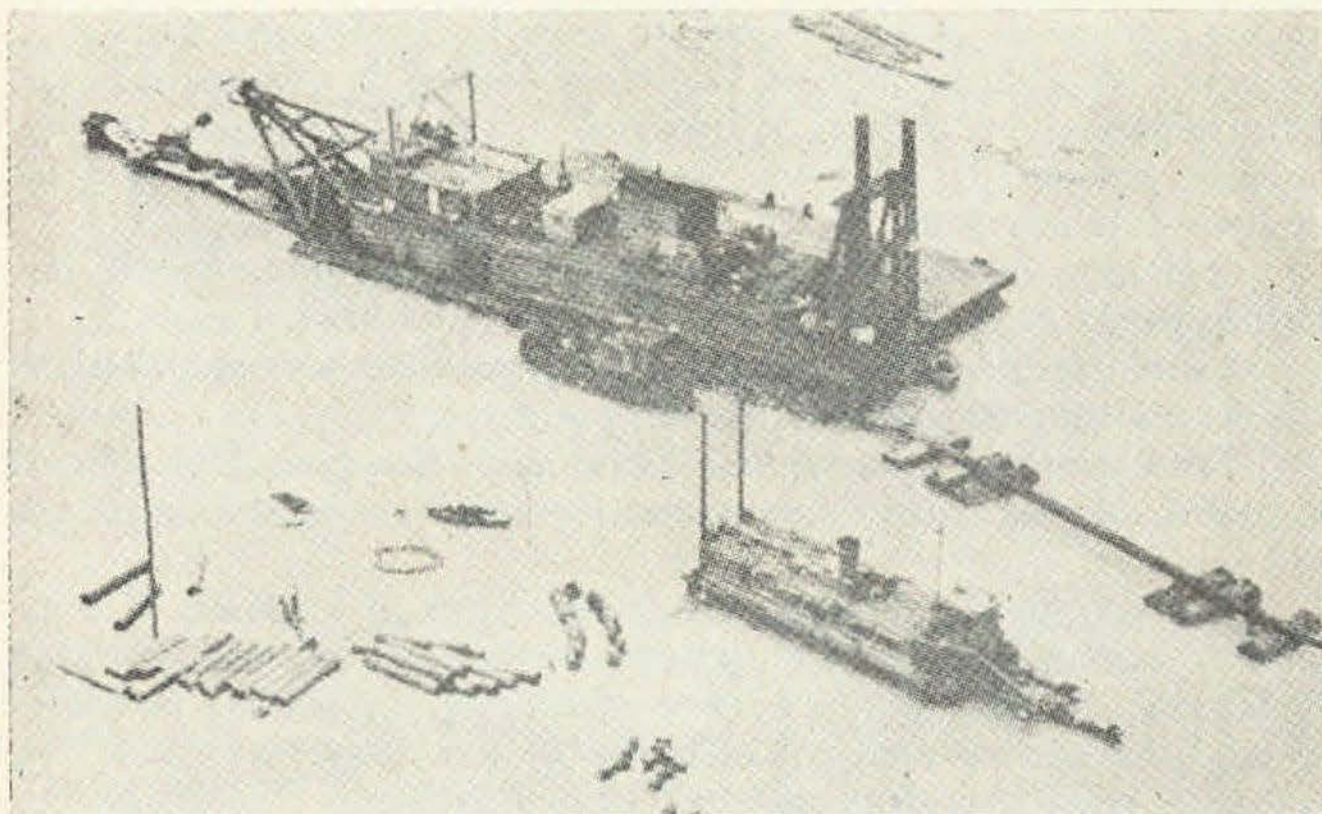
La zona de influencia del puerto de Topolobampo es el área de mayor desarrollo agrícola del país, y dispone de 625,000 hectáreas susceptibles de ponerse bajo riego, de las cuales se cultivan actualmente 225,000 hectáreas.

Dispone de un sistema de caminos y ferrocarriles óptimo.

La terminación del F. C. Chihuahua-Pacífico, le abrió mayores perspectivas al comunicar la parte centro-norte del país con la costa, además de hacer posible el transporte de mercancías del sur de los

Estados Unidos hacia el Océano Pacífico, acortando distancia de acarreo del orden de 400 kilómetros, con relación a los puertos de la costa oeste de los propios Estados Unidos.

El proyecto del puerto comprende: un muelle de altura de 175 m, 3,600 m² de bodegas, 33,250 m² de patios, un acceso carretero de 3,596 kilómetros, 2,747 kilómetros de vías de ferrocarril, dragados de construcción de 1.393,250 m³.



Los ahorros en arrastre, enviando la carga por Topolobampo, Sin., en vez de por Guaymas, Son., o Mazatlán, Sin., son el promedio de 20 millones de pesos anuales.

La inversión estimada en este proyecto será de 66 millones de pesos.

URGENTE NECESIDAD DE NUEVOS PUERTOS

Un país sin puertos que intervengan en las rutas mundiales del comercio, es un país erizado de grandes dificultades... Un ejemplo trágico es, en América, Bolivia...

Porque la salida al mar es vital para complementar el ciclo económico...

El camino más barato para la producción de un país, para la exportación de sus productos, para la importación de los necesarios, es el mar...

Las naciones que como España, Estados Unidos, Bélgica, Holanda y la enigmática encrucijada de Hong-Kong, poseen puertos con capacidad suficiente para un intercambio comercial de carácter mundial, tienen el impulso que pueden conducir al dominio y a la riqueza... España fue grande por la posibilidad de sus puertos, que enviaban mercancías, y las recibían, de todos los lugares del mundo... Portugal, tan pequeña, tuvo su imperio y dominó en una época la historia comercial... Bélgica y Holanda —cuyas dimensiones son minúsculas comparadas con otras naciones— tienen en sus puertos los destinos fundamentales de su economía...

Inglaterra fundamentó en sus puertos un dominio económico que la hizo dueña de los mares...

En el Mediterráneo, Italia fue grande desde los tiempos clásicos por la cantidad y calidad de sus puertos...

Francia extendió su fuerza colonial en Africa y en Asia, merced al poderío de sus naves, que establecían rutas comerciales de primer orden...

Los Estados Unidos, en el Atlántico y en el Pacífico, con sus puertos, fueron tendiendo la sucesión de lo que había sido la gran Inglaterra... Y momentos hubo en que desde los puertos japoneses se tendía sobre los mares la telaraña de una estructura comercial, destruida por intervalos militares; pero finalmente reconquistadora de las propias glorias de su comercio...

¿Por qué México ha olvidado hasta ahora sus litorales?... Ha sido un problema de carácter psicológico... Porque el México precortesiano vivía extasiado en sus ritos; y de pronto le llegó del mar —por un puerto: el de Veracruz—, la cruz y la espada; la transformación de su estructura...

Pasaron siglos; y ese complejo, continuó... Ha sido hasta los regímenes establecidos por la Revolución, cuando en los planes del desarrollo nacional se tomó la salida al mar como un factor de progreso y desarrollo...

Nuestros puertos principales fueron durante mucho tiempo receptivos: Manzanillo, en el Pacífico, y Veracruz, en el Golfo... Faltaban puertos de cabotaje y altura, a la medida de los avances logrados en la infraestructura y en el desarrollo agrícola del país.

Esos nuevos puertos, que son promesas y comienzan a ser realidades, han sido cuidadosamente estudiados en las planificaciones de

la Secretaría de la Presidencia, por órdenes estrictas del Primer Mandatario, licenciado Gustavo Díaz Ordaz...

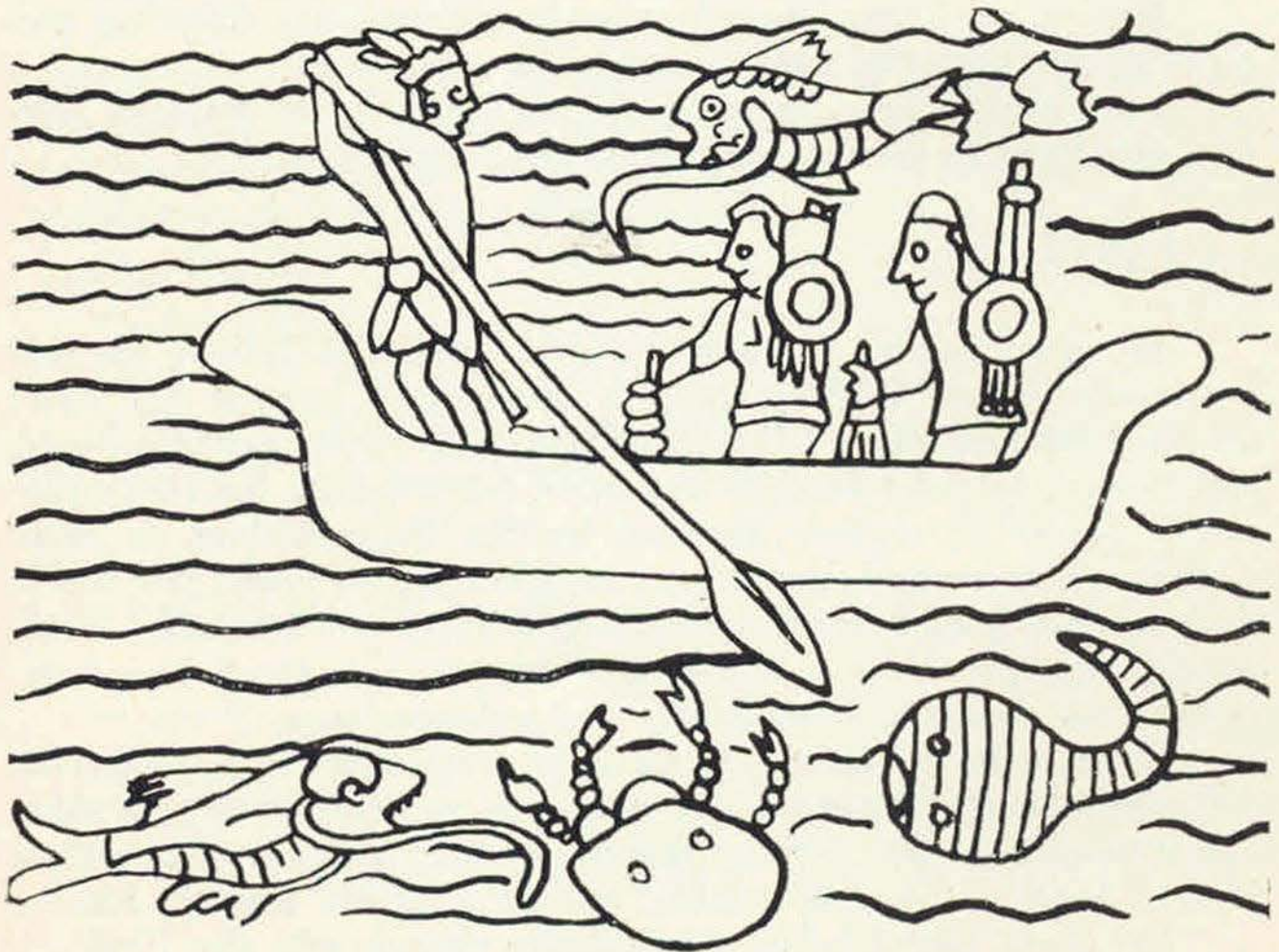
Estos, son:

San Carlos

En la Baja California, se ha demostrado la inmensa utilidad de los puertos nacionales... La Baja California Sur, antes aislada, de producción agrícola de primerísima calidad, carecía de ruta marítima, de puerto que estableciera en el mapa de la república una comunicación comercial... El éxito logrado, es de primer orden... El puerto de San Carlos, es ya de interés nacional.

Yukalpetén

Apenas a siete kilómetros del puerto de Progreso, el puerto del henequén, se está construyendo con afanes de dragas, con volúmenes de trabajo que significan miles de metros cúbicos en cada jornada, el puerto de abrigo de Yukalpetén, con un costo de alrededor de 60 millones de pesos... Este será el puerto del sureste, por donde la



riqueza dormida de extensas plantaciones y fábricas, salga al mar y a través de él a los mercados internacionales...

Coatzacoalcos

También se le denomina el puerto de Pajaritos. Son más de mil doscientos metros frente al mar... Y sus muelles reciben y despiden a barcos que exportan azufre, petróleo, azúcar, café, frutas tropicales, fertilizantes y productos derivados de la petroquímica...

Topolobampo

Puerto natural del Valle del Fuerte, que tiene Los Mochis (lugar de tortugas terrestres) como abastecedor de una riqueza que aumenta cada día... A los beneficios logrados mediante el riego de la presa Miguel Hidalgo, que han convertido el valle en un paraíso del fruto, se añaden los avances logrados por la industrialización de las empacadoras de productos marítimos exportables.

El puerto de Topolobampo, es un signo positivo en la aritmética nacional...

México, creciente y fecundo, necesita puertos para definitivo progreso en los mercados internacionales...

Y en ello trabaja, dentro de la planificación del país, el régimen que tiene inspiración de fecundidad histórica...

VALLARTA, JAL.

El nuevo puerto de Vallarta, en el estado de Jalisco, ha sido proyectado con un triple propósito: promover el turismo que ya el año de 1966 ascendió a 101,784 visitantes, los cuales gastaron en ese lugar de la costa del Pacífico una cifra del orden de los 160 millones de pesos. En segundo término, facilitar las maniobras de carga y descarga de embarcaciones que, actualmente, se hacen por medio de lanchones, y disminuir los costos en \$ 31.15 por tonelada. Finalmente, para promover la industria pesquera, por ahora incipiente, creando un adecuado refugio para las embarcaciones.

El proyecto del puerto de Vallarta comprende: la prolongación del rompeolas en 78 metros, con muelle de servicio mixto para cabotaje y pasajeros. (En 1966 arribaron por mar 5,000 turistas extranjeros). Servicios de agua potable, energía eléctrica, drenaje, etc.

Las obras, ya iniciadas, se ejecutarán durante este año 1968.

YUKALPETEN

El origen del proyecto de construcción de un puerto pesquero en Yukalpetén, en el estado de Yucatán, se deriva esencialmente de dos condiciones: una, la necesidad ingente de diversificar la economía del estado de Yucatán, secularmente sostenida por el cultivo, aprovechamiento y exportación del henequén que, ante la competencia internacional ha venido a menos. La otra, la preexistencia de una industria pesquera incipiente que, aun sin grandes medios, se ha desarrollado de modo considerable a pesar de las serias limitaciones originadas por la morfología de la costa yucateca que, en toda su gran extensión no tiene un sólo sitio que pueda dar refugio a las embarcaciones pesqueras. Actualmente se construye un muelle pesquero de 300 metros de longitud que podrá dar servicio a las 120 embarcaciones existentes y admitir los incrementos futuros. Esta instalación portuaria tendrá anexo un frigorífico, fábrica de hielo, áreas pavimentadas para maniobrar vehículos, servicios de energía eléctrica y agua potable.

El puerto de Yukalpetén servirá a un triple propósito: saneará la ciénaga, desarrollará la pesca hasta límites insospechados y fomentará las actividades turísticas nacionales e internacionales, independientemente de la creación de nuevas fuentes de trabajo en aspectos tales como la construcción y reparación de embarcaciones, suministro de combustibles y lubricantes, procesamiento de la pesca, etc., que coadyuvarán al desarrollo económico local y regional.

IDEARIO DEL PRESIDENTE DIAZ ORDAZ SOBRE EL DESARROLLO MARITIMO DE MEXICO *

Por Agustín BARRIOS GOMEZ

- I. *En ocasión del cincuentenario de la mexicanización de nuestra marina, el presidente Díaz Ordaz, el día 10. de junio de 1967, envió un mensaje a las marinos de México, en que decía:*

“En un país como México, tan extenso en sus litorales y con una enorme riqueza pesquera en potencia, debemos avivar los esfuerzos relacionados con las actividades marinas para incorporar a nuestra economía esta fuente de satisfactores —y una de las de mayor futuro—, para las necesidades del pueblo mexicano. . .”

“A todos los exhorto, Armada de México y Marina Mercante, para intensificar cuanto tienda al mayor aprovechamiento de los recursos del mar y a mejorar los servicios de transportación marítima. . .”

- II. *Siendo candidato a la Presidencia de la República, el licenciado Gustavo Díaz Ordaz, dijo el día 9 de marzo de 1964, Mérida:*

“Invoco ante ustedes el espíritu de la patria. . . que ello nos unifique. . . La Secretaría de Marina me ha proporcionado todos los informes correspondientes al puerto de abrigo en la Ciénaga de Progreso. . . Tengan ustedes la seguridad de que si es beneficioso para el país, el puerto de Yukalpetén, será una realidad. . .”

- III. *Y fue una promesa cumplida. . . Porque el presidente Díaz Ordaz ha dicho:*

“El mar es, para México, un porvenir sin límite, un horizonte lleno de riquezas incalculables. . . Y una tradición”. Y Yukalpetén, es una realidad. . .

* Publicado el 10. de junio de 1968 en el diario *El Heraldo de México*.

DIA DE LA MARINA

YUKALPETEN: NUEVA CONQUISTA DEL MAR

Yukalpetén es en 1968 la sede nacional para conmemorar *El día de la Marina*...

El presidente Díaz Ordaz, que como candidato hizo una promesa, como Primer Mandatario, la ha cumplido...

Yukalpetén, donde será lanzada al mar la ofrenda floral en memoria de los marinos caídos; y donde presenciara las maniobras que realizan unidades de la Armada de México, es la gran promesa nacional...

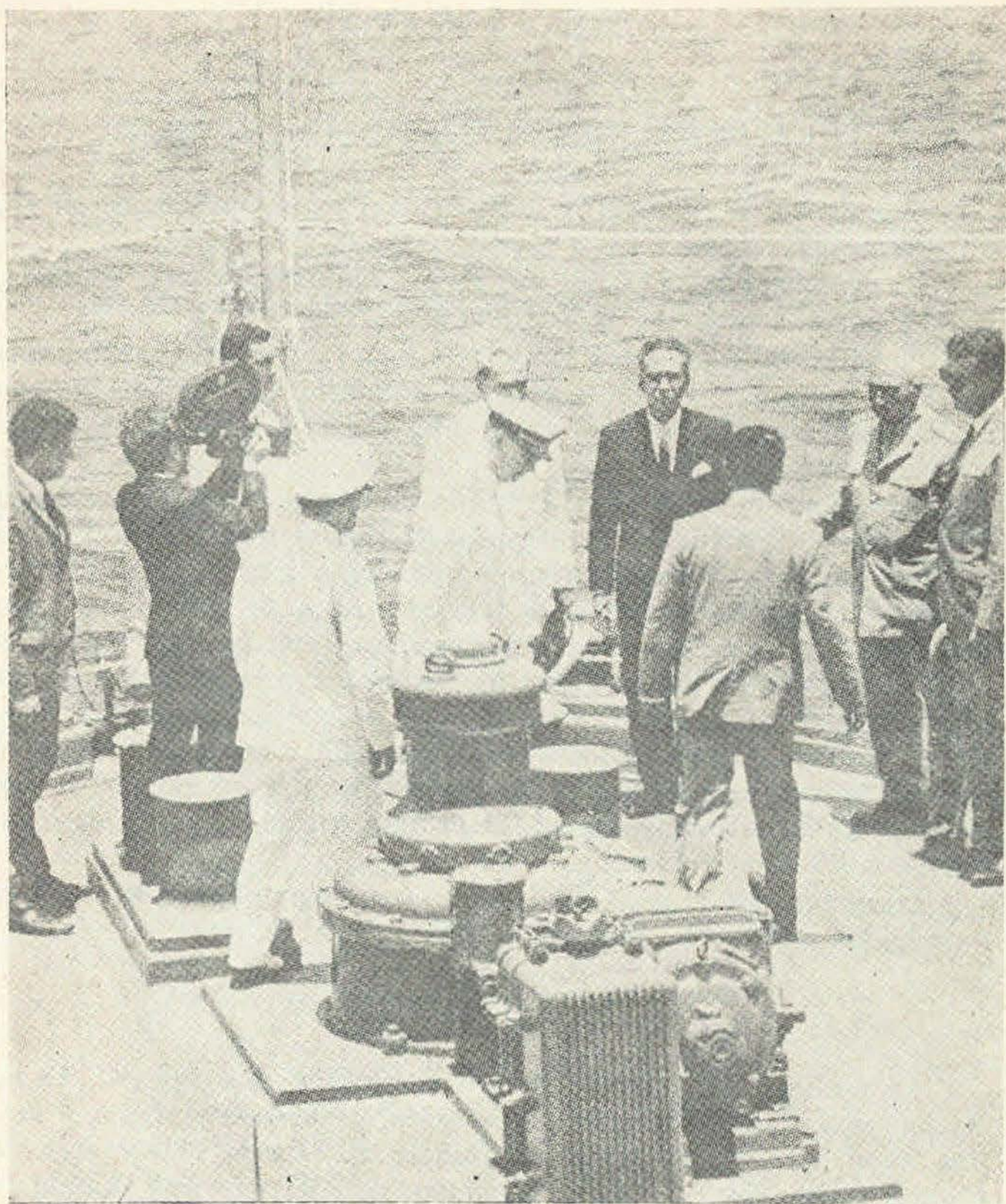
Yukalpetén servirá para un triple propósito: saneará la ciénega de Progreso, desarrollará la pesca hasta límites insospechados y fomentará las actividades turísticas nacionales e internacionales, independientemente de la creación de nuevas fuentes de trabajo en aspectos tales como la construcción y reparación de embarcaciones (astilleros); suministro de combustibles y lubricantes, procesamiento de los productos del mar; y harán de este lugar en que los antiguos mayas, tenían doctrina y fe en la doctrina del mar, lugar renovado, en que el ideario del presidente Díaz Ordaz, fielmente interpretado por la Secretaría de Marina, convierte en factor de progreso, de paz y de bienestar, los litorales mexicanos...

Obra gigantesca; pero lógica y necesaria, para el gran México que esperan los siglos y los mexicanos del porvenir...

TRADICION

La tradición marítima de México se remonta a los siglos... Cuando América era un continente desconocido, ya México tenía en el mar una inquietud, y una fuente de riqueza... Desde la profecía de Chilam Balam que señala: "...tiempo hará de que esté sumido lo oculto, cuando vengan trayendo la señal futura de los hombres del Sol...", hasta el poema de Carlos Pellicer en que se dice:

*Los mares de Acapulco
me dejaron sus huellas digitales
y en la garganta de la voz caían
los jugos del manglar y era hasta el pecho
la estatura naval de los poemas...;*



desde aquel entonces hasta el presente, el mar ha sido para México una necesidad, una lógica, una doctrina que cultivaron los pueblos autóctonos, especialmente los mayas, totonacas y los pertenecientes a las culturas occidentales; y aún aquellos como los aztecas, que ocuparon el altiplano, establecieron por decisión imperial de Moctezuma un servicio de relevos humanos para traer hasta su palacio el pescado de Veracruz: estimado como un manjar inigualable. . .

Esa tradición marítima sufrió a lo largo de nuestra historia aplazamientos y pausas que han sido superadas al renovarse en estos años los ideales marítimos que el régimen actual ha expuesto como un programa vigoroso de gobierno. . .

La poderosa influencia que el mar ejerció sobre la economía mesoamericana que entendieron el valor de la captura de artículos alimenticios, peces y mariscos, así como la utilización —en canoas primitivas, que aún se conservan en los museos— de las rutas marítimas para el comercio y vía de comunicación; y aún más, el mar como motivo de inspiración y religiosidad (el caracol de las ceremonias autóctonas) y como un lugar de que extraer materias para la ornamentación personal y de los recintos, queda definida en los códices Nuttall, Vindobanensis, Dresde y otros, en que de una manera definitiva se describen las redes confeccionadas con ixtle de maguey utilizadas para la pesca. . .

Y la técnica empleada, que incluía tridentes, arpones, y redes de aro, así como las represas, en que los peces atrapados eran muertos a flechazos, queda claramente expuesta en los códices Vaticano, Florentino, Mendocino, y otros. . .

Más tarde, en la época cortesiana, y por extensión en la época de la Colonia fueron habilitados los puertos de Campeche y de Veracruz para las comunicaciones con España y los de San Blas y Acapulco, en el Pacífico, para nuevas aventuras marítimas en la que participaron tripulantes mexicanos y que tuvieron como resultado la conquista de Las Filipinas y el descubrimiento de Alaska. . .

En la era de la Independencia, se establecen por decreto los puertos de Vallarta, Manzanillo y Mazatlán; y don Benito Juárez, funda los de Arista y San Benito, en el litoral de Chiapas. . .

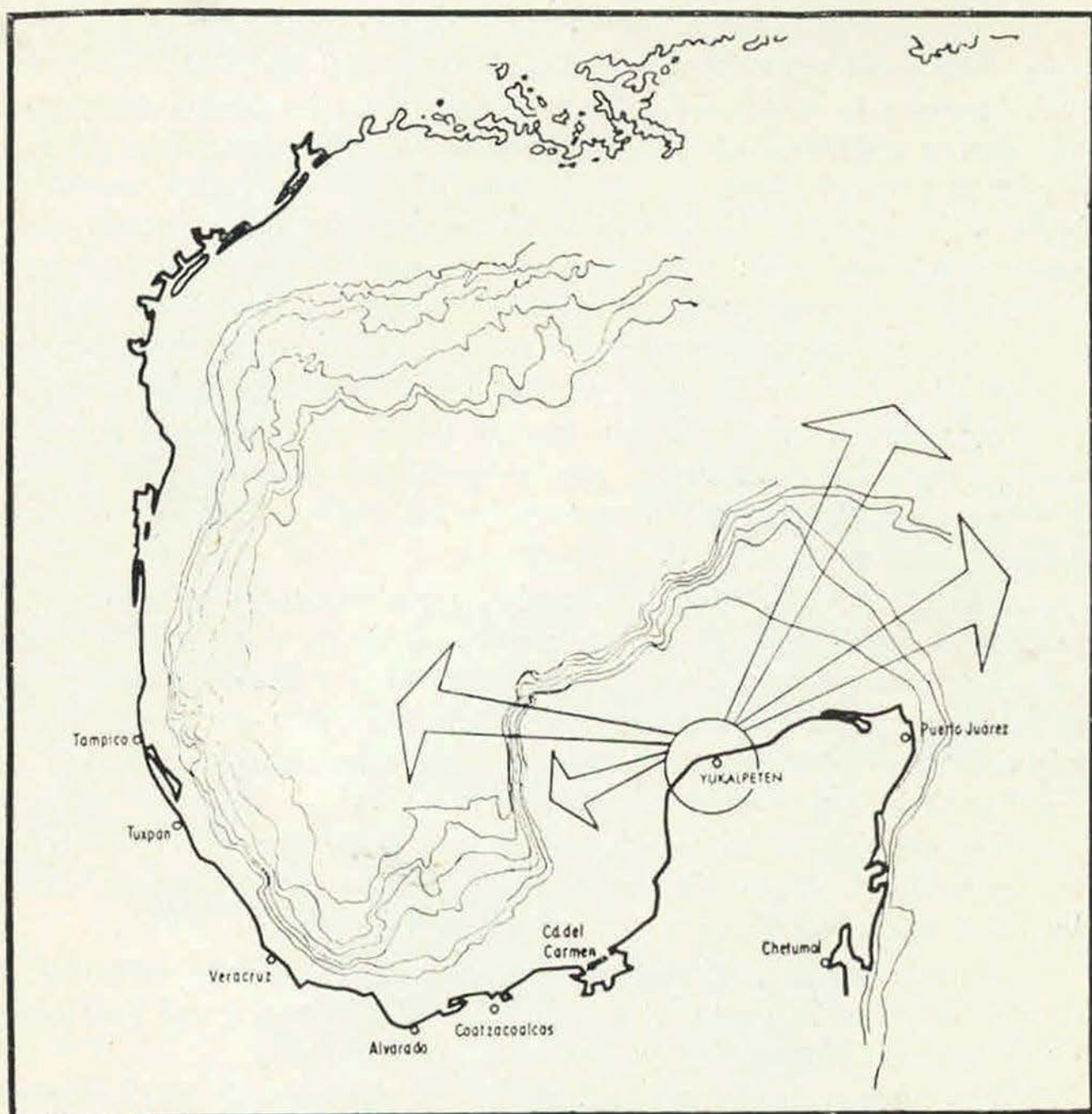
En el régimen porfirista y para exportar sin límite nuestros recursos naturales se crean los puertos de Salina Cruz, en el Pacífico y de Progreso, Coatzacoalcos y Tampico, en el Golfo. . .

Fue durante la Revolución, el día 1o. de junio de 1917, cuando don Venustiano Carranza, en observancia al artículo 32 de la Constitución, expidió el Decreto que determinó la mexicanización de la marina. . . Y en justa conmemoración, quedó establecido como Día de la Marina el día primero de junio de cada año. . .

Como hubimos de decir anteriormente, los ideales de superación marítima de México, se han renovado con la doctrina del régimen actual y la decisiva actuación de la Secretaría de Marina. . .

Basta registrar las siguientes cifras y la descripción de los trabajos, realizados hasta septiembre de 1967:

Los buques de la Armada Nacional cumplieron 681 órdenes de operación y navegaron 335,322 millas marítimas. En viajes de práctica, los cadetes de cuarto y quinto años, los guardiamarinas de la pro-



moción 1966 y los del curso preparatorio de la Escuela Naval, navegaron 15,563 millas marinas.

Se adquirió la draga *Venustiano Carranza* y en ambos litorales se dragó un volumen de 4.711,000 metros cúbicos, con un costo de cerca de 30 millones de pesos. . .

Fue concluido el puerto de San Carlos, en el Territorio de Baja California, que dará salida a los productos agrícolas de importantes

y aisladas regiones del Territorio de Baja California. Este fue el puerto más joven en 1967... Pero en 1968, será el puerto de Yukalpetén, en Yucatán, el que reciba la visita del presidente Díaz Ordaz... Será, en la tradición marítima de México, un paso firme hacia la conquista de los litorales como símbolo del bienestar nacional...

ASTILLEROS UNIDOS DEL PACIFICO, S. A.

en Mazatlán, Sinaloa, han demostrado una vez más su capacidad y prestigio mundial en la construcción de barcos camaroneros, al venderle a armadores japoneses, 5 barcos pesqueros de 72 ton.

ASTILLEROS UNIDOS DEL PACIFICO, S. A.

Mazatlán, Sinaloa, México

Tomás de Rueda Coppel,

Director General

SEGUNDO LUGAR

EL MEXICO QUE EMERGIO DEL AGUA *

- Siglos y siglos en lagos y ríos
- Las embarcaciones de los aztecas
- Rutas marinas de los mayas
- De la miseria al esplendor

Por Eladio FERNANDEZ

I

Para México, que celebra con júbilo en el Día de la Marina la nacionalización de sus buques y del personal de mando de toda embarcación acogida a la enseña tricolor, navegación y comercio están vinculados desde el amanecer de la historia patria y proyectados hacia un futuro tan vigoroso y amplio como sus pródigos litorales.

En los tres primeros meses de 1968, el comercio exterior mexicano ha sido del orden de más de 9,000 millones de pesos, y una tercera parte de ellos ha sido movida por barcos salidos de puertos mexicanos y llegados a ellos.

En 1967, 14.500,000 toneladas de mercancías y materias primas mexicanas fueron movidas por la vía marítima.

En todo ello han jugado un papel decisivo los centenares de embarcaciones que, con una capacidad cercana al medio millón de toneladas, forman la actual flota mercante de la República Mexicana. El personal marinerero, formado ya en academias y escuelas netamente mexicanas, desempeña también la tarea trascendental de llevar adelante, ocho siglos después, la misión que los ancestros cumplieron por ríos y lagos en el principio conocido de la historia de México.

Y de volver a hacer de esta patria, como cuando Acapulco y Veracruz fueron terminales de la primera ruta interoceánica Filipi-

* Publicado el 29 de mayo de 1968 en el Diario El Sol de México.

nas-España, un centro vital de las relaciones comerciales con el mundo entero.

Al hablar de navegación, México puede remontarse a años anteriores a 1,100. Los códices *Tira del Museo*, Florentino, Durán y otros, como el *Lienzo de Tlaxcala*, muestran canoas. El historiador Alfonso Toro sitúa en 1186 la posibilidad de que los náhuas o aztecas hayan salido de la isla de Aztlán, contando con embarcaciones capaces de cruzar ríos tan poderosos como el Colorado y el Gila y de transportar importantes masas de población por las lagunas.

Al hablar de comercio, del primer comercio registrado en tierras mexicanas, hay que decir que fue la navegación la que ayudó a construir la grandeza azteca desde aquel inhóspito islote donde fue vista, sobre un nopal, el águila que devoraba a una serpiente.

Expulsados por última vez de un paraje ribereño, los aztecas se instalaron lejos de toda presión asfixiante. En el centro del gran lago, construyeron sus primeras embarcaciones. Los animales acuáticos, los peces y las aves fueron las primeras y únicas riquezas que tuvieron para cambiarlas por la piedra y la madera que necesitaban para edificar su primera ciudad. Y en esas mismas embarcaciones empezaron a comerciar, en el papel de simples intermediarios, con las naciones del lago y del valle. Este fue el primer comercio exterior, en que los aztecas llevaron siempre ventaja sobre aquellos pueblos que no utilizaban básicamente la embarcación.

* * *

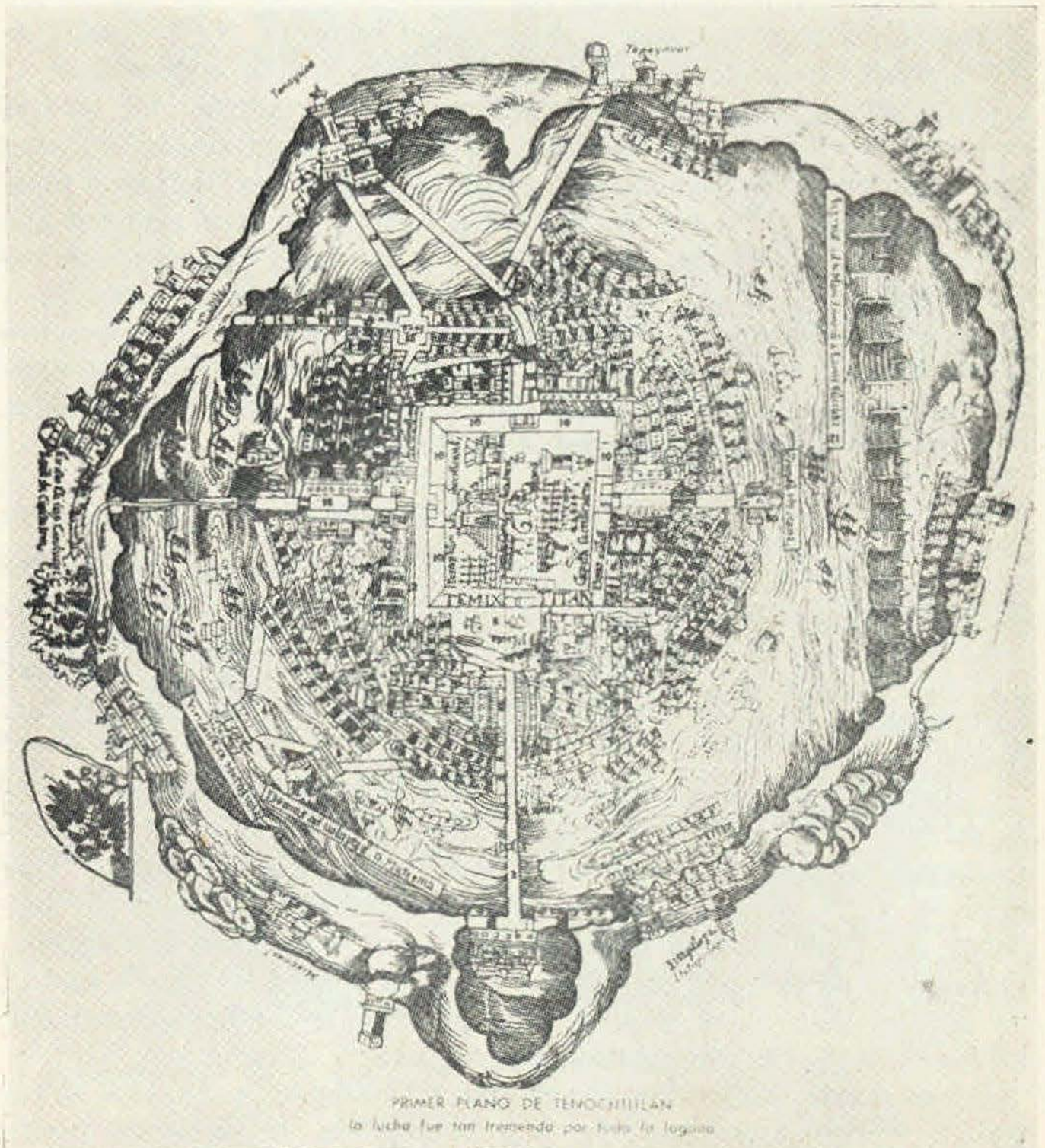
El comercio de los mayas tuvo desde el principio un carácter de operación a larga distancia. El desarrollo de sus rutas marítimas fue resultado de la primera navegación por ríos tan caudalosos como el Usumacinta y el Grijalva, porque de ahí ampliaron su comercio hasta algunas islas del Caribe y muy alejados lugares del golfo de México.

Los aztecas fueron autores, por inspiración de los poxtecas y de su deidad Yacatecuhtli, del primer código de comercio (Tu oficio es emprender el viaje. Vas a dejar la ciudad. Tu casa en México. Tendrás que irte). Pero los mayas deben haber tenido los primeros astilleros, de donde salieron naves que llamaron la atención de Cristóbal Colón, y ayudados por su valentía y por la deidad Ex-Chuah usaban un sistema de señales costeras para guiar a las embarcaciones que hacían la ruta Yucatán-Centroamérica.

Los mayas podían llegar por mar a Chachuaca y Ekab, a Cozumel, a Chetumal, a Campeche y a Champotón, a Xicalanco (golfo

de México) y, utilizando la intrincada madeja de afluentes de los ríos Candelaria y Mamantel, a Acalán (en náhuatl, *Lugar de canoas*). Y por la cuenca del Usumacinta llegaban a Palenque y Yaxchilán.

Herrera y Tordesillas escribió que en 1502, en la isla hondureña de Guanajua, a la que Colón llegó en su cuarto viaje, el descubridor vio de cerca una canoa de comerciantes mayas. En ella iban 25 personas y diversas mercancías. Por su parte, Bartolomé Colón encontró "una canoa maya tan grande como una galera, llena de mercaderías, salida de Yucatán hacia Honduras".



* * *

Existían en la época "puertos de intercambio", localizados en las desembocaduras de los ríos Coatzacoalcos y Potonchán, en Acalán e Itzamkanak, en la cuenca del río Sarstun, que desemboca en el golfo de Honduras, y en Nito.

Hacia esos "puertos de intercambio" se dirigieron al cabo de siglos de ímprobos esfuerzos, quienes en el centro habían sabido utilizar la navegación como elemento vital de su comercio doméstico y de su posterior grandesa como nación.

Aquellos ancestros prehispánicos, venidos de Asia y Polinesia, quizá hace más de 20,000 años, no se arredraron frente a una naturaleza despiadada en un continente implacable, en el que había que luchar para hacer de él tierra habitable, hogar digno y país generoso.

Aquellos hombres del México prehispánico poseían amplísimos conocimientos astronómicos y ello debe haberles ayudado mucho en su orientación náutica. En el país de un energe lago, la primera navegación importante tuvo que ser lacustre. Con este género de navegación se facilitó el desarrollo del comercio y las comunicaciones de la que después sería Gran Tenochtitlan.

Los mismos cronistas españoles se mostraron sorprendidos ante la forma tan bien organizada de transportar, en las primeras demostraciones de la navegación comercial en el altiplano, toda clase de mercancías, desde todos los centros de población hasta la capital del imperio de Anáhuac.

Aquel comercio exterior a bordo de embarcaciones fue la clave que preparó el dominio azteca sobre las naciones de la época.

* * *

Al tianguis de Tlatelolco llegaban diariamente miles de comerciantes y compradores. Entre aquellos y éstos figuraban pescadores de aquel inhóspito islote. Años después, cuando la navegación y el comercio transformaron la miseria en riqueza, llegaron a Tlatelolco, y también a Texcoco, Tlaxcala y Huejotzingo, los poxtecas que habían hecho del intercambio el arte de comerciar en el México prehispánico.

Ellos tenían a su cargo, casi en exclusividad, el comercio exterior de Tenochtitlan. Los poxtecas eran algo así como *caballeros andantes* de la poderosa nación azteca. Quienes al principio hacían aisladamente el comercio, pronto se organizaron en asociaciones que les permitieron desempeñar mejor sus funciones mercantiles y alcanzar una extraordinaria distinción social.

Los poxtecas recorrieron todo México. Hicieron contacto con los mayas en Xicalanco, en la Laguna de Términos, entre 1400 y 1486. Ellos llegaron también a las costas de Ayotlán (lo que después iba a ser el Océano Pacífico).

Banderas de plumas sirvieron de señales a los buques que llevaban mercancías.

La navegación de entonces había permitido a los aztecas a recorrer el lago y a aprender de los pobladores de Xochimilco y Xaltocan cómo hacer chinampas. Ellos, los aztecas, crearon la agricultura flotante y la dedicaron al comercio. La navegación de entonces, también, vigorizó las relaciones de toltecas y chichimecas, establecidos en las orillas del gran lago después de la caída de Tula.

En el *orto* de la historia de México, la navegación facilitó el comercio y el comercio llevó savia abundante para los pueblos que al correr de los siglos formarían una gran nación.

- Comercio marítimo desde antes de Colón
- La primera batalla naval en América
- Papel de la marina en la independencia
- Entró a nueva etapa con la Revolución

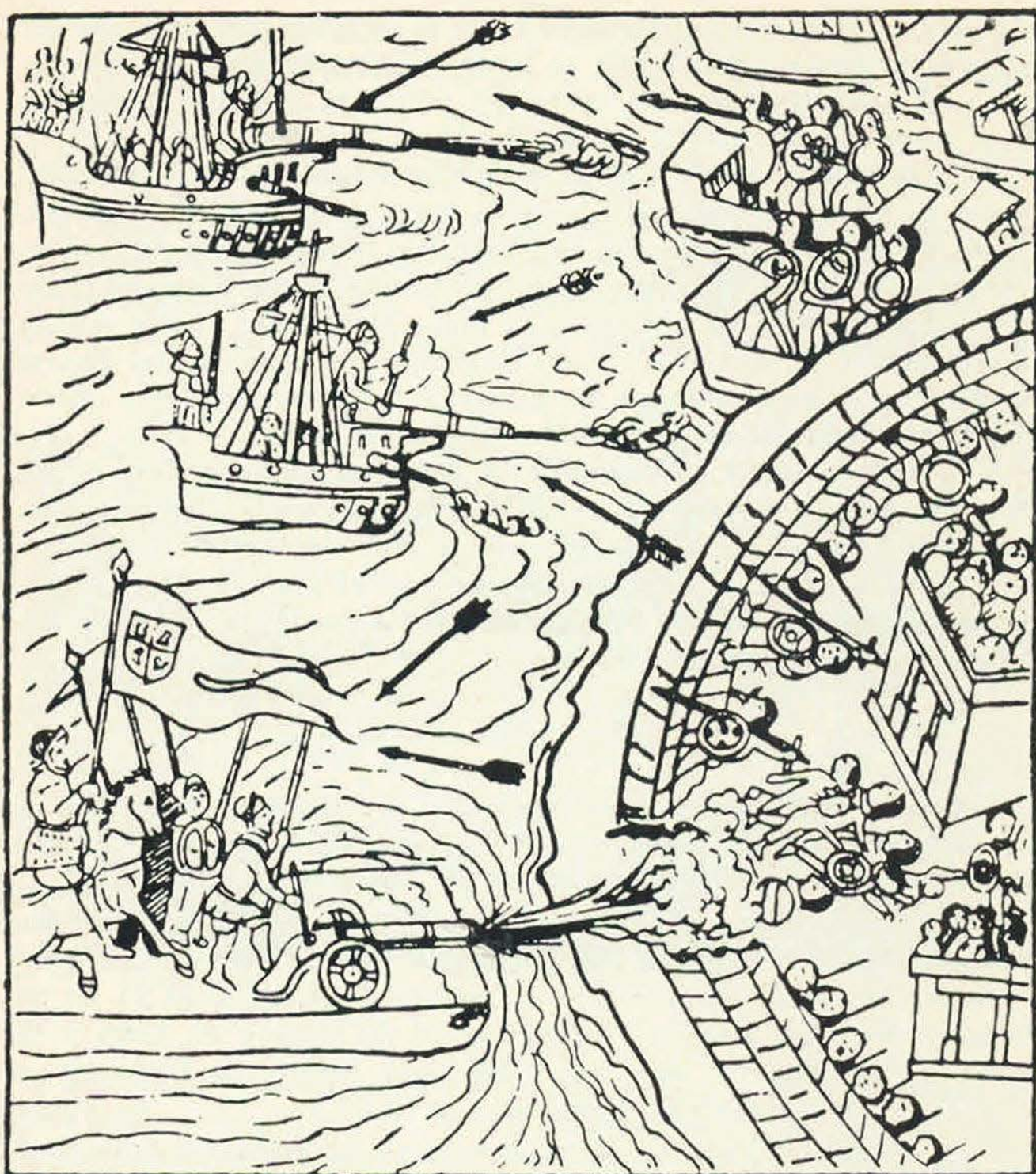
II y último

Colón en julio de 1502, cuando avistó la costa de Honduras en su cuarto viaje trasatlántico, y Hernán Cortés en 1519, cuando navegó por primera vez en aguas de Cozumel y rescató a Jerónimo de Aguilar, tomaron conocimiento de la existencia de la marina de los mayas.

En su Primera Carta de Relación, Cortés escribió que había visto “una canoa a la vela”. Y Colón vio también una canoa con 25 mayas y variadas mercaderías.

Por su parte, fray Bernardino de Sahagún escribió que los habitantes de Chalchiucuecan, lo que hoy es Veracruz, “llevaban algunas cosas para venderlas” en lo que a todas luces era un comercio marítimo.

Más tarde, Hernán Cortés escribió en su Carta Cuarta de Relación que algunos jefes de Ciguatán hablaron sobre la existencia de “una isla poblada toda de mujeres, sin varón alguno, a la que en ciertas épocas van hombres desde la tierra firme”.



La isla, agregaba Cortés, estaba a diez jornadas de Ciguatán.

Comprobado así un tráfico marítimo más o menos intenso en los litorales del nuevo país descubierto, la historia va a registrar en seguida el primer caso de destrucción voluntaria de buques extranjeros (las naves de Cortés) en aguas americanas.

Muy pronto, en octubre de 1520, el altiplano entrará en la historia de la navegación en la Nueva España, al quedar instalado en

Tlaxcala el primer astillero e iniciarse la construcción de los trece bergantines con los que Cortés se lanzaría a la conquista de Tenochtitlan. Y precisamente esta operación permitirá escribir la historia de la primera gran batalla naval librada en América.

La conquista española llega pronto a su apogeo y el fantástico litoral es un doble ventanal abierto a los grandes mares. En 1522, Cortés dispone la construcción en Zacatula (Tehuantepec) de dos carabelas y dos bergantines, que fueron destruidos por un incendio cuando estaban a punto de hacerse a la mar. Más tarde, Cortés ordena la instalación de otro astillero en Huatulco, cerca del actual Puerto Angel, y en él se construyen los primeros navíos destinados a cubrir el tráfico comercial marítimo entre México y Perú.

A partir de 1533, Manzanillo se convierte en importante centro de construcciones navales. De él saldrá Cortés para recorrer la costa mexicana hasta el golfo de California o Mar de Cortés.

Mientras tanto, el comercio marítimo en el golfo de México queda asegurado con buques construidos en Campeche, primero y Tlaxotalpan y Coatzacoalcos, después.

* * *

La Nueva España se convierte pronto en el centro neurálgico de una intensa corriente comercial con la metrópoli y con otros lugares mucho más remotos todavía.

En 1559, Felipe II ordena al virrey Luis de Velasco preparar una expedición a Filipinas. El adelantado Miguel López de Legazpi comanda la expedición que sale del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564, llega a Filipinas el 13 de febrero de 1565 y regresa a Acapulco (la nao *San Pedro*, con Andrés de Urdaneta en ella) el 3 de octubre del mismo año de 1565.

El establecimiento de la primera ruta interoceánica, principalmente porque el paso Acapulco-Puebla-Veracruz permite evitar el largo y difícil rodeo por el estrecho de Magallanes para comunicar a Filipinas con España, convierte al México de la época en el emporio del Nuevo Mundo. Por Acapulco, donde eran organizadas grandes ferias cada vez que atracaba una nao de Filipinas, entran mercaderías orientales; de Acapulco salen grana, lentejuela, loza y otros productos mexicanos.

Hasta que comienzan a surgir los actos de piratería de holandeses, franceses e ingleses. (Lord Keynes dijo que el periodo de máxima prosperidad para Inglaterra comenzó con el regreso de Drake

de su tercer viaje (1573) y que el botín logrado por su *Golden Hin* fue una de las bases del Banco de Inglaterra y de la East India Company).

* * *

Algo ha estado pasando en América y el rey de España considera conveniente aflojar las restricciones que había venido aplicando a sus colonias. En 1774, una real orden levanta la prohibición que pesaba sobre ellas de comerciar entre sus puertos. La Nueva España



se beneficia lógicamente con ello. En 1789, la Nueva España es autorizada a comerciar con Venezuela, concediéndosele de paso una exención total de impuestos para muchos de sus productos y una rebaja de derechos sobre metales preciosos.

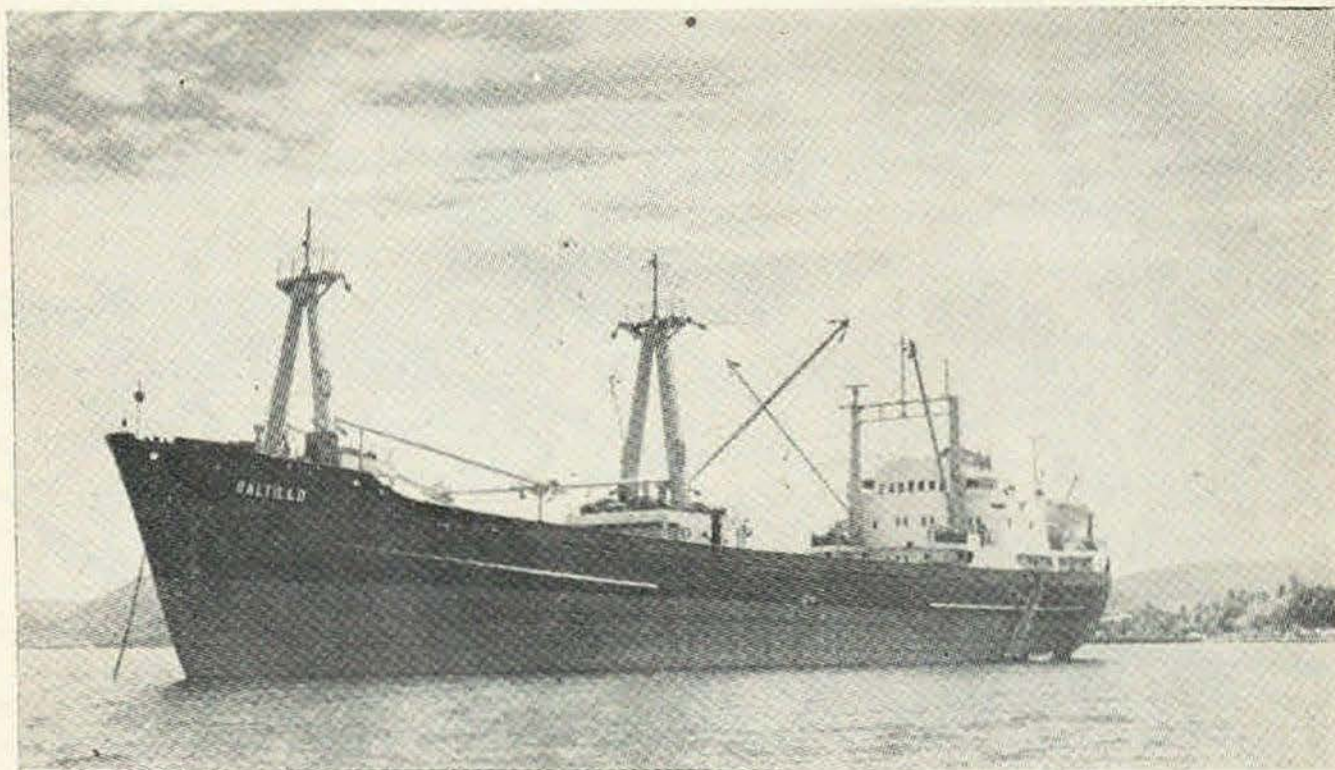
Para medir la importancia de este país, a la que las provincias españolas de América veían como la verdadera metrópoli, conviene echar un vistazo a la “balanza de Veracruz”.

En 1800, la importación de productos españoles alcanzó 1.963,577 pesos, la de artículos extranjeros 1.224,417 y la de efectos americanos 1.521,907 pesos.

En 1808, la introducción de productos españoles alcanzó 2.367,538 pesos y la de efectos de la provincia de América, 2.368,000 pesos.

En 1810 es proclamada la Independencia de México, país marítimo por naturaleza. En su favor se han realizado grandes esfuerzos. Los hombres de la época saben que hacer de México una gran nación marítima, capaz de llevar a cabo un comercio de extraordinarias proporciones, equivale a forjar un futuro esplendoroso; pero las dificultades que se han opuesto a tan noble ideal son enormes.

En realidad, la historia de la marina mercante mexicana comienza cuando José María Morelos y Pavón señala la urgente necesidad de abastecer a las huestes insurgentes y de establecer el comercio con



las naciones independientes. La guerra de la Independencia es tenaz, difícil y dolorosa, y los buques que sostenían el otrora brillante comercio ultramarino deben ser destinados a vencer en la lucha por la libertad. Es así como el gran movimiento marítimo se reduce a un tráfico de cabotaje en nuestras costas y con las norteamericanas.

En 1854, el gobierno mexicano expidió un decreto fijando impuestos por derechos de exportación e importación, dando preferencias fiscales a aquellos productos transportados por buques nacionales.

* * *

Quedan establecidos, más adelante, contratos de navegación para los puertos del Pacífico y se organiza un servicio entre Veracruz y

Nueva York, vía Nueva Orleáns. En 1880 se firman convenios para que los buques mexicanos lleguen a La Habana, San Francisco y Panamá. En 1882 se inaugura el primer servicio trasatlántico mexicano: tres buques salen a Europa y uno a las Antillas.

Sin embargo, una mala administración ocasiona que los cuatro buques (*Oaxaca*, *Tamaulipas*, *México* y *Antuñano*) sean embargados y rematados por acreedores británicos.

La Revolución Mexicana de 1910 disloca, lógicamente, la actividad mercantil. Empero, es el comienzo de una nueva y trascendental era para el comercio y la actividad mercante de México.

Se promulga el artículo 32 de la Constitución que consagra la mexicanidad del personal que tripule toda embarcación amparada por la bandera nacional.

En 1939, México dispone ya de 39,000 toneladas brutas de embarcaciones. En 1940, su capacidad aumenta a 55,000 toneladas. Los submarinos nazis torpedean y hunden varios buques mexicanos, y México acaba por declarar la guerra al Eje el 22 de mayo de 1942.

A partir de 1945, cuando México puede reanudar el disfrute de la paz para lanzarse de lleno a la conquista de su desarrollo, la Marina crece, lo mismo que su comercio y todas las demás actividades nacionales, sin cesar. En 1959 la capacidad naval ha subido a 316,000 toneladas y en 1960 a 338,503.

Los barcos mexicanos transportan un porcentaje muy grande del valor de las exportaciones nacionales.

México ha dejado de ser la nación lacustre de sus antepasados. Ahora es un país unido, homogéneo, vigoroso y progresista. Sus mercancías, que llenan las bodegas de muchos de sus buques, recorren todos los mares y llegan a todos los puertos del mundo. Y su marina puede ufanarse de haber participado activamente en esta gran hazaña, que adquiere mayor brillo porque, en los tranquilos litorales de México, grandes flotas de embarcaciones, pesqueras intervienen cada día con más fuerza en la batalla de la producción para llevar al consumidor el tesoro alimenticio que vive a lo largo de 10,000 kilómetros de costas.

EL DESARROLLO MARITIMO DE MEXICO *

- De la nao de China a El Mexicano
- La mutación constante de la flota nacional
- Conferencias de fletes y nuestra marina en embrión

Por J. M. RODRIGUEZ

I

Desde la Independencia, pocos han sido los años que México ha gozado de una real y verdadera paz interior. Es el movimiento armado de 1910 el que efectivamente, y en continuidad de medio siglo, permite el encauzamiento del desarrollo político, económico y social del país. Bajo el impulso de los regímenes revolucionarios, y sólo hasta los años más recientes, la marina mercante nacional logra ocupar un destacado lugar en la transportación marítima internacional.

El buque *El Mexicano* se apresta a zarpar del puerto de Kobe, en Japón, hacia nuestros litorales, para cubrir, por primera vez en forma regular, la ruta marítima del Lejano Oriente. Mientras, otros buques nacionales recorren las rutas de Europa, del Norte, Centro y Sudamérica, tanto en el litoral del Pacífico como del Atlántico. Cada día, nuestros puertos están mejor equipados, crecen en número y eficacia y los astilleros producen modernas naves pesqueras para la exportación.

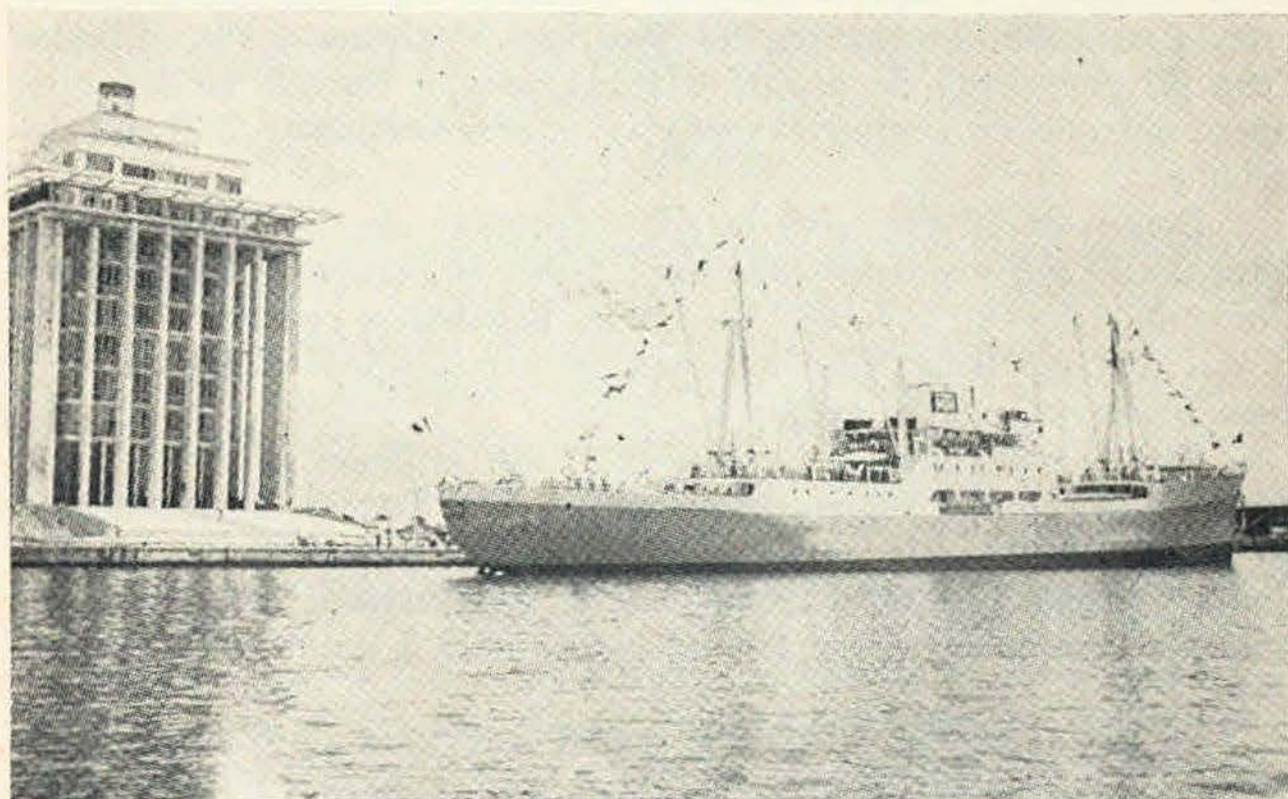
Los antecedentes de la tradición marítima mexicana se encuentran en la historia. Colón refiere que en su tercer viaje, entre Santo Domingo y Jamaica, encontró una embarcación indígena con 30 remos, con toldo y cargada de algodón. Datos más precisos surgen durante la conquista. Cortés ordenó a Martín López construir en el lago

* Publicado el 31 de mayo de 1968 en el Diario El Día.

de Texcoco bergantines que después utilizó en Tenochtitlan. Posteriormente, el conquistador funda los astilleros del Carbón, cerca de Huatulco (hoy Puerto Angel, Oaxaca), de donde salieron las naves que años más tarde trajeron los productos de Oriente. Coatzacoalcos y Tlacotalpan en el Golfo; Santiago, Zacatula y Acapulco en el Pacífico, fueron otros astilleros famosos. Solamente Campeche, en los siglos XVI y XVII construía más naves que toda Norteamérica.

Andrés de Urdaneta, que en 1525 se embarcó como paje de Elcano, 40 años más tarde logró establecer la ruta de Filipinas a México. Gracias a ello, el 10. de mayo de 1566 salió el buque *San Jerónimo* de Acapulco hacia Oriente en la ruta que se mantuvo en operación hasta 1815, estableciendo el contacto comercial y cultural entre los dos continentes. La nao de *China*, en su apogeo, logró llevar en una viaje hasta dos millones en plata para traer productos de Oriente.

El Mexicano arribará a Acapulco el día 26 de junio próximo, siguiendo casi la misma ruta que la famosa nao hace 400 años. Pero



ahora, su carga la constituyen materiales eléctricos, maquinaria pesada y equipo electrónico, implementos necesarios para un país en desarrollo, como el nuestro.

Difícil es pensar en una marina mercante nacional sin el impulso revolucionario. La dictadura porfirista incrementó la construcción portuaria y aumentó la capacidad comercial con la exportación indiscriminada de recursos naturales no renovables, pero hizo caso omiso de crear una marina mercante nacional. Así, el movimiento comercial lo efectuaron la Ward Line, la Standard Fruit y otras empresas extranjeras que, en última instancia, fueron las beneficiadas.

Tras el movimiento social, la marina suplió en parte las destruidas comunicaciones terrestres, pero superado el desnivel económico, la carretera y el ferrocarril cobraron importancia. En la época posrevolucionaria se multiplicaron las obras marítimas y de los atracaderos existentes un 30% corresponde al periodo porfirista y el resto a la obra revolucionaria.

La ausencia de una flota mercante nacional se resintió más durante la segunda guerra mundial. A partir de entonces, los estímulos del gobierno federal a la iniciativa privada se sucedieron. Se empezó a crear una conciencia marítima.

Ahora, el tonelaje de nuestra flota rebasa el medio millón y la cifra está en constante mutación. La principal empresa marítima, creada en 1955, Transportación Marítima Mexicana y sus afiliados (con 30 por ciento de capital oficial), cuenta con 28 unidades en operación que en conjunto desplazan aproximadamente 210 mil toneladas.

Dentro de 10 días será botado el primero de dos barcos graneros de 30 mil toneladas cada uno; ambos se construyen en los astilleros de Azczecin, Polonia. En Cádiz, España, se construye otro de 8 mil 800 toneladas, diseñado para transporte de cemento, azufre, roca fosfórica y otras cargas a granel.

Petróleos Mexicanos ha invertido 586 millones de pesos para adquirir 14 enormes buques-tanque que en total representan el aumento de 237 mil 500 toneladas de peso muerto. Ya se han recibido 8 unidades y pronto llegará el resto. Así, la flota nacional se moderniza, aumenta continuamente su tonelaje y empieza a competir en el exterior.

La ascendente productividad actual necesitará de mayores mercados donde colocar excedentes y donde suplir muchas de sus carencias. Apenas en embrión, nuestra marina mercante ha demostrado su efectividad para evitar abusos en los fletes para determinados productos y áreas. Algunas tarifas de fletes han sido reducidas en un 33 por ciento al entrar a operar nuestras naves. Es indiscutible que la existencia de la marina mercante nacional regulará los fletes de

las compañías navieras de otro pabellón dentro de un marco razonable del merca internacional.

El apoyo de la iniciativa privada y del sector oficial ha sido decisivo. En 1966 las importaciones de México ascendieron a 20 mil 65 millones de pesos. 6 mil 42 millones (35 por ciento) correspondieron a importaciones del sector público.

Si estas compras en el extranjero se hacen reservándose el derecho de seleccionar y contratar el transporte marítimo, representará una enorme ventaja para beneficiar a nuestra marina mercante nacional.

Ya la Comisión Federal de Electricidad —a quien va destinada la mayor parte del primer cargamento que trae *El Mexicano* en su servicio regular de Japón—, así como otras dependencias han comprendido la importancia de utilizar nuestras naves.

- Se construyen nuevos puertos y se mejoran los existentes
- Coordinación de transportes marítimo y terrestre
- 150 millones, costo de la producción de astilleros

II y último

Paladines del Congreso Constituyente de Querétaro —Heriberto Jara, Francisco J. Múgica, Cándido Aguilar—, encauzan los lineamientos del artículo 32 de nuestra Carta Magna que obliga a toda embarcación con pabellón mexicano, llevar tripulación exclusivamente mexicana. Así, en junio de 1917, al expedir Carranza el decreto respectivo, zarpa el *Tabasco* abriendo la brecha que ha de seguir la marina del México revolucionario.

Los regímenes subsecuentes reafirman esta política y la enriquecen. No sólo se construyen puertos nuevos, sino que se mejoran los existentes para que el movimiento comercial no tenga que realizarse a través de puertos extranjeros. Díaz Ordaz, en mensaje dirigido a la nación mexicana le pide que comparta el empeño de los hombres de mar “en favor de nuestro desarrollo marítimo, que implica independencia, progreso económico”.

En este régimen se han construido dos puertos, primeros que la Revolución ejecuta en forma íntegra. Hoy, con motivo del Día de la Marina se inaugura el segundo. Con poco más de 100 millones



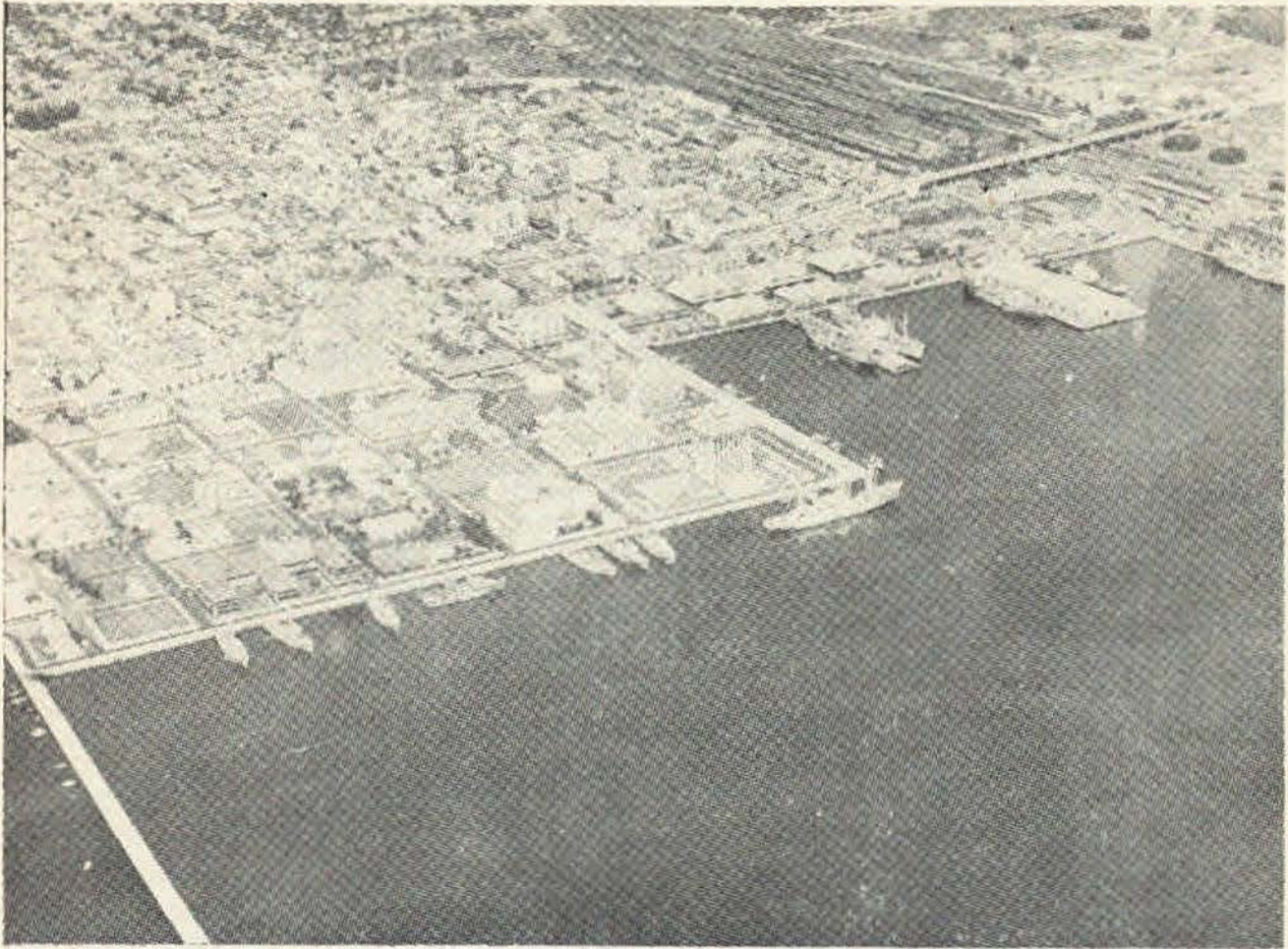
en total, surgió el primero en San Carlos, B. C., y el de Yukalpetén, en la península yucateca. Aquél permite ya la salida rápida de la producción agrícola del Valle de Santo Domingo, con un ahorro considerable (10 millones de pesos al año) en los fletes carreteros; y éste, en su dársena dará refugio a cientos de pescadores que explotan la riqueza marítima en la plataforma continental yucateca (más de 90 mil kilómetros cuadrados) y acogerá a los turistas que por mar nos visitan para conocer las interesantes zonas arqueológicas o para deleitarse en las cristalinas aguas del Caribe.

Además, bodegas nuevas y amplias, muelles extensos con mejor equipo y canales de navegación más profundos surgen en cada puerto de nuestros litorales. Ensenada y Tampico tienen ya las instalaciones necesarias para recibir la enorme producción algodonera del norte, para evitar que su exportación siga haciéndose por los puertos de San Diego y Brownsville, al otro lado del Bravo, con la consiguiente fuga de divisas. Marina, CONASUPO, Pémex y otras dependencias y empresas amplían esas instalaciones en otros puertos.

Se proyectan nuevos puertos para dar salida a la producción nacional. El puerto interior de Manzanillo que requerirá una inversión de 280 millones de pesos; otro en Topolobampo mediante inversión de 66 millones, y 20 millones más para Puerto Vallarta, y se hacen estudios para un puerto en la costa oaxaqueña. Se planea el

canal intercostero que con unos 600 millones haría posible la comunicación marítima desde la frontera norte hasta Campeche, en el Golfo.

La atención que el gobierno federal presta a este renglón, se realiza dentro de un planificado programa en el que se coordinan



infinidad de factores. La articulación de las redes ferroviaria y carretera con los puertos, es sólo un factor. El puerto de San Carlos resultaría inservible sin los caminos de acceso complementarios.

La obra pública tampoco tendría resultado si antes no se hubiera creado una verdadera conciencia marítima en el sector privado, haciéndole desaparecer el inveterado escepticismo que sentía hacia la industria naviera.

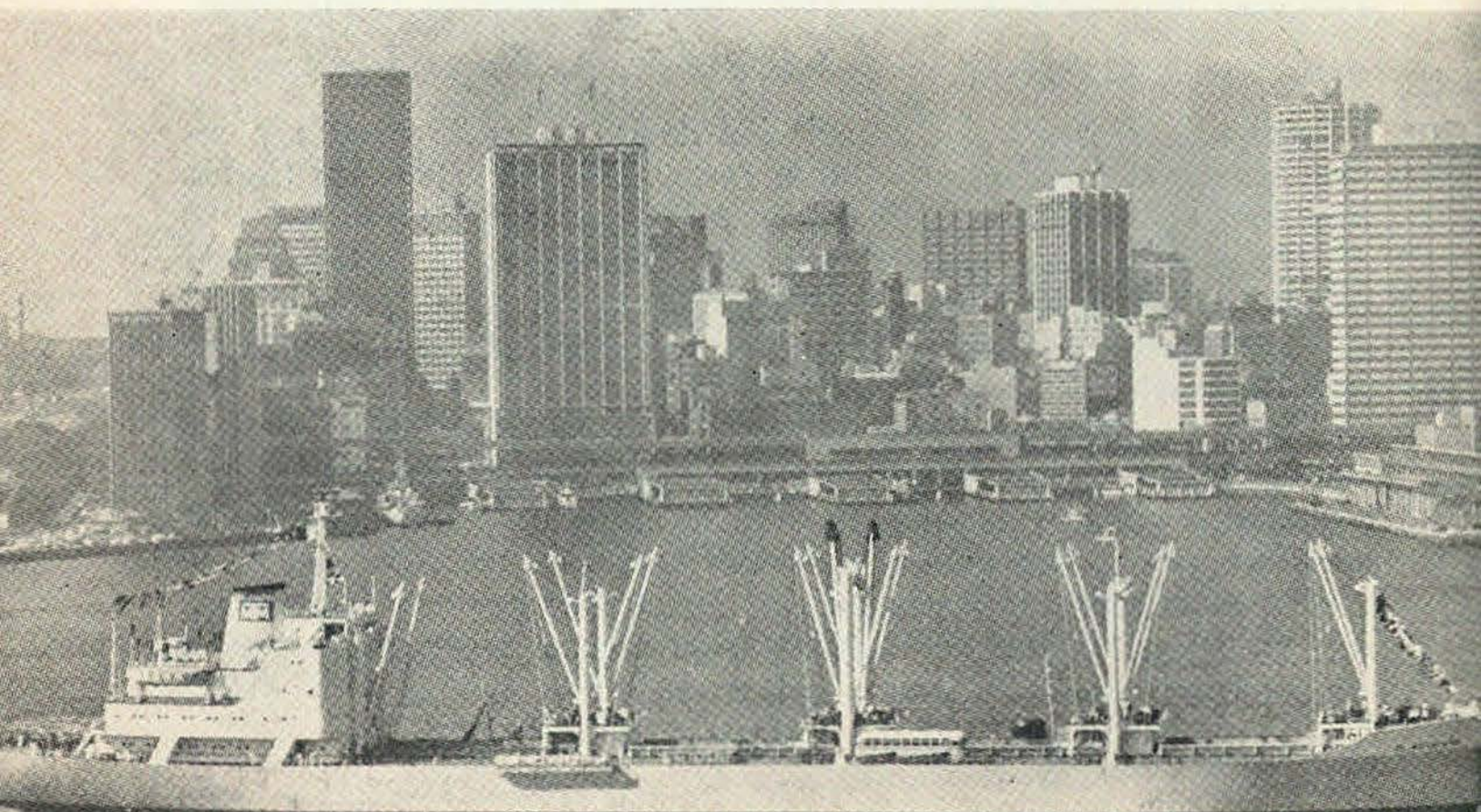
Así, el gobierno federal, al mismo tiempo que ejecuta el programa marítimo, procura comunicar con vías férreas y carreteras las zonas productoras y los puertos, alienta al sector privado, activa la construcción naval, propicia la diversificación de mercados sin detenerse en las necesidades exclusivas de nuestros vecinos fronterizos, aplica nuevos métodos de administración portuaria y prepara personal especializado en la rama naval.

Las redes internas de comunicación terrestre se rehabilitan y amplían. 80 millones se invierten en moderna estación ferroviaria en Coatzacoalcos y se rehabilita el ferrocarril de este puerto a Salina Cruz. El Istmo pronto podrá competir con el Canal de Panamá en tarifas y rapidez para transportar mercancías del Atlántico al Pacífico o viceversa. Las carreteras de los litorales del Pacífico y del Golfo (4 mil 340 kilómetros la primera y 2 mil 436 la segunda) pronto serán concluidas y todos los puertos, incluyendo el alejado Chetumal, contarán con comunicación terrestre hacia el interior.

Un grave problema que detiene el desarrollo marítimo, se ataca de frente: los anacrónicos y obsoletos sistemas administrativos y de operación portuaria. La Secretaría de Marina reunió a los sectores laboral, empresarial y oficial, para estudiar la funcionalidad de los puertos. Se observaron 64 puertos extranjeros y ahora, un nuevo sistema agilizado se aplica, en forma experimental, en Ensenada. La unidad de acción de los tres sectores (sin sacrificio o beneficio unilateral), ha hecho posible buscar soluciones de conjunto.

El próximo miércoles, el cañonero *Guanajuato* zarpará hacia Europa llevando a bordo a los cadetes de la H. Escuela Naval. Estos viajes se hacen anualmente y se incluye a alumnos de las escuelas náuticas del país, con lo que se prepara a los futuros marinos.

Renglón aparte merece la construcción naval que, este año, alcanzará una producción global con un costo de 150 millones de pesos.



Marina cuenta con los astilleros de Coatzacoalcos, Icaicos, Tampico y el dique seco de Salina Cruz. En este último, sus modernos talleres considerados entre los mejores de América Latina, permiten ya construir embarcaciones. En ellos se repara toda la flota de Petróleos Mexicanos, los buques de la Armada de México y naves particulares, nacionales y extranjeras. En Coatzacoalcos y Tampico se construyen chalanes y remolcadores para Pémex.

Están, además, los Astilleros de Veracruz y los Astilleros Unidos del Pacífico, en Mazatlán, que ocupan, respectivamente, unos 2 mil y 600 trabajadores y técnicos mexicanos. Existen a lo largo de nuestros litorales unos 85 varaderos en los que aproximadamente 4 mil obreros construyen y reparan embarcaciones menores, especialmente para la pesca.

México ya exporta embarcaciones y su industria naval cada día se coloca en mejor posición en los mercados del mundo. Actualmente Astilleros Unidos del Pacífico construye 29 camaroneros para exportarlos a diferentes países y un remolcador para Pémex. Los camaroneros mexicanos no sólo se envían a países en desarrollo, sino incluso a Estados Unidos y Japón, donde la industria naval está muy avanzada.

Astilleros de Veracruz, por su parte, construye 15 camaroneros para el Banco de Fomento Cooperativo que los destinará al puerto piloto de Alvarado, 5 remolcadores para Pémex (7.5 millones de pesos cada uno), y dos camaroneros para Guayana Holandesa. Con el equipo industrial incluido, se considerará que estos astilleros se acercarán este año a una producción de casi 100 millones de pesos.

Esta empresa tiene en proyecto invertir 200 millones de pesos en el trienio 1968-1970. Para entonces, estará México en posibilidades de producir buques hasta de 35 mil toneladas.

Aunque incipiente, el desarrollo marítimo es firme; cada día las riquezas del mar se aprovechan en mayor cantidad para alimentar al pueblo mexicano y éste, tanto el habitante de la costa como el de la altiplanicie, adquiere conciencia de que las naves son giros de patria en los que ondea el pendón nacional, y son brazos que como símbolo de paz y concordia extiende México hacia los demás pueblos.

ESTABLECIMIENTO O EXPANSION DE MARINAS MERCANTES EN LOS PAISES EN DESARROLLO *

SECRETARIA GENERAL DE LA UNCTAD

INTRODUCCION

1) De conformidad con las recomendaciones de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,¹ la Junta de Comercio y Desarrollo estableció la Comisión del Transporte Marítimo,² que ha incluido en su programa de trabajo el establecimiento o expansión de marinas mercantes en los países en desarrollo.³

2) Cuando la Comisión y la Junta aprobaron un informe sobre la marcha de los trabajos en esta materia, la secretaría continuó su estudio sobre este tema y puede ahora presentar a la Segunda Conferencia un informe preliminar *sobre el establecimiento o la expansión de las marinas mercantes* en los países en desarrollo, que irá seguido en los años venideros por informes relativos a cuestiones no estudiadas en el presente, por ejemplo, *transporte de cabotaje, integración del transporte marítimo, de la construcción naval y de las actividades de reparación de buques*, historia de determinadas marinas mercantes y contribuciones que han hecho a las economías de varios países en desarrollo. Dicho informe se publica con la signatura TD/26/Supp. 1 y el presente informe es un resumen en el que se hacen constar sus principales conclusiones.

3) Se ha de hacer observar que *existe un desequilibrio pronunciado entre el porcentaje del comercio mundial que corresponde a los países en desarrollo y la proporción de tonelaje de transporte marítimo que poseen*. En 1966, los

* Tomado de la revista **Comercio Exterior**, tomo XVIII, número 3.

NOTA: Este documento (TD/26, de 3 de noviembre de 1967) fue presentado por la Secretaría General de la UNCTAD al II Periodo de Sesiones de la Conferencia, reunida en Nueva Delhi actualmente.

¹ Acta Final, anexos A.IV.21 y A.IV.22.

² Resoluciones II (I) y 12 (I), aprobadas por la Junta de Comercio y Desarrollo el 29 de abril de 1965. El texto de las dos resoluciones, junto con el reglamento de la Comisión, figura en el documento TD/B/64/Rev. 1-TD/B/C. 4/7/Rev. 1 (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta 66.I.22).

³ Véase documento TD/B/116/Rev. 1, anexo II, p. 27.

países en desarrollo poseían el 6.8% de la flota mercante mundial, mientras que en 1965 su participación en el comercio mundial, por peso, representó el 58.3% de mercancías cargadas y el 14.2% de mercancías descargadas.⁴ Un elevado porcentaje de las mercancías cargadas consistió en petróleo, que en 1965 constituía el 55% del comercio mundial por peso.⁵ Del total del movimiento mundial del petróleo entre las diversas regiones, que en 1965 ascendió a 747 millones de toneladas largas, 663 millones de toneladas (88.8%) procedió de los países en desarrollo de la zona del Caribe, Oriente Medio, África septentrional, África occidental y Asia sudoriental.⁶

4) No parece que haya razones muy poderosas para invertir en transporte marítimo, dentro de una política general de crecimiento, si se considera la cuestión atendiendo a las estrategias teóricas de desarrollo, a saber, el método del "gran impulso" y el método del crecimiento desequilibrado. Pero si se considera desde el punto de vista dinámico los motivos son mucho más fuertes, ya que el desarrollo de unos medios de transporte adecuados entre un país, sus fuentes de suministro y sus mercados es esencial si se han de realizar todas las potencialidades de crecimiento. Además, la inversión en transporte marítimo puede contribuir a eliminar o reducir las trabas impuestas al crecimiento, derivadas, por ejemplo, de la balanza de pagos. Como la explotación de las empresas de transporte marítimo no exige ningún tipo concreto de recursos, proporciona un instrumento de desarrollo a los países escasamente dotados de recursos naturales de minerales y combustibles.

5) El principal objeto del informe es analizar las cuestiones que ha de estudiar un país que prevé el establecimiento o la expansión de una marina mercante nacional. El análisis se desarrolla atendiendo a los puntos que se han de tener en cuenta para responder a estas cuestiones. Por consiguiente, no es un análisis que permita extraer conclusiones generales y afirmar que la inversión en marinas mercantes nacionales es acertada o no lo es, dado que en cada país se dan unas condiciones particulares distintas. Esto significa que el problema de establecer una marina mercante se ha de estudiar en el caso particular de cada país o grupo de países que actúen conjuntamente, tomando en consideración los puntos que se examinan en el presente informe.

EL TRANSPORTE MARITIMO EN UNA ECONOMIA EN DESARROLLO

6) La razón económica que justifica el establecimiento o la expansión de una marina mercante es obtener un aumento del nivel de ingreso real del país de que se trate. Este aumento puede obtenerse directa e indirectamente, mediante la repercusión del transporte marítimo en los diversos sectores de la economía.

7) El aumento directo del ingreso deriva de dos fuentes. En primer lugar, está el ingreso creado por el acto de inversión en el equipo capital nece-

⁴ Véase documento TD/B/C.4/25, pp. 4 a 7.

⁵ *United Nations Monthly Bulletin of Statistics*, enero de 1967. Basado en cifras dadas en toneladas métricas.

⁶ British Petroleum Company Limited, *Statistical Review of the World Oil Industry*, 1965, p. 11.

sario. Este ingreso será nulo si los barcos se importan, pero será considerable si los barcos se construyen en el país. *En segundo lugar, está el ingreso que crea la explotación de los buques.* Esto depende de la relación capital-producto. En el transporte marítimo el producto se calcula a partir del ingreso bruto por concepto de fletes y pasajes obtenidos del transporte de carga y pasajeros, menos el valor de los insumos (por ejemplo, combustible y aprovisionamiento) adquiridos a otros sectores de la economía. Una relación capital-producto elevada significa que la suma de capital necesaria para crear una unidad adicional de ingreso es elevada. Cuando los fondos de inversión son limitados, su empleo en proyectos cuya relación capital-producto sea elevada no favorece la creación de ingreso. Se ha de hacer notar que en el transporte marítimo la relación capital-producto se considera generalmente alta, aunque el hecho de que sea fácil obtener préstamos para construir buques de las empresas de construcción naval de todo el mundo, préstamos que abarcan hasta el 80% del costo de construcción del buque, y sin afectar a otras fuentes de financiación extranjeras de que disponen los países en desarrollo, significa que la relación capital-producto *efectiva*, es decir, la relación del capital no vinculado disponible con el producto producido, es relativamente baja. *La relación capital-empleo determina el número de nuevos empleos creados por cada unidad de inversión y, en consecuencia, al influir en la distribución del ingreso tiene también una influencia en la creación de ingreso secundario.* Una relación capital-empleo elevada significa que la proporción de ingreso primario creado en forma de salarios es relativamente pequeña, es decir, que son relativamente pocos los nuevos empleos directamente creados por cada unidad de inversión. Así pues, la creación de ingreso secundario tiende también a ser baja, aunque esto depende del uso que se haga del porcentaje de ingreso que se obtiene en forma de beneficios. La relación capital-empleo tiende a ser elevada en el transporte marítimo, aunque es mucho más baja, por ejemplo, en el caso de los *tramps* y de los buques de líneas regulares usados que en el de los grandes buques cisterna y buques de carga a granel.

8) Los efectos indirectos en el ingreso derivan de las formas concretas en que la repercusión del transporte marítimo en la economía favorece el crecimiento o fomenta la estabilidad. Pueden enumerarse siete causas principales de repercusiones en la corriente de ingreso, basadas fundamentalmente en las razones que parecen haber tenido importancia para los países que han establecido y ampliado sus marinas mercantes en los años transcurridos desde la segunda guerra mundial. Estas siete razones son las siguientes: 1) impedir que se produjeran alteraciones en los servicios durante unas hostilidades en las que el país interesado no está directamente implicado; 2) reducir la dependencia económica; 3) influir en las decisiones de las conferencias; 4) promover la integración económica nacional o regional; 5) promover el comercio, en particular las exportaciones; 6) diversificar el empleo; 7) mejorar la situación de la balanza de pagos. De todas ellas quizá la más importante haya sido el deseo de mejorar la balanza de pagos.

9) El deseo de impedir la alteración de los servicios durante unas hostilidades en que el país interesado no toma parte, fue un factor importante, por ejemplo, en el caso de Argentina, que experimentó considerables dificultades económicas durante la segunda guerra mundial, a consecuencia de la retirada

del transporte marítimo extranjero. Partiendo de esa finalidad, la justificación económica del establecimiento de la marina mercante depende del valor que los políticos atribuyan a la reducción de estas alteraciones, ya que nunca se pueden evitar del todo. No se trata solamente de evitar las alteraciones de los servicios, sino también de impedir que surjan dificultades en la balanza de pagos provocadas por la elevación de las tarifas de flete durante las crisis internacionales. Aunque el transporte marítimo nacional también elevaría las tarifas de flete esto no afecta la balanza de pagos y, adoptando medidas económicas especiales, puede aislarse a los comerciantes de manera que no experimenten las consecuencias adversas de unas tarifas de flete altas.

10) Dos finalidades relacionadas han sido el deseo de reducir la dependencia económica de fuentes de suministro extranjeras para un servicio vital a la economía, y el deseo de tomar parte en las decisiones de las conferencias marítimas acerca de las normas de servicio (por ejemplo, frecuencia de las salidas, tiempo de los viajes) y tarifas de fletes de las conferencias marítimas. Entre los países no marítimos está muy generalizado el recelo con respecto a las actividades de las conferencias marítimas, y el establecimiento de una marina mercante nacional se considera como un medio de intervenir en la adopción de las decisiones de las conferencias. No es éste, sin embargo, el único medio de lograr que las conferencias adopten unas decisiones compatibles con los intereses del país en desarrollo. El establecimiento de consejos de usuarios y de un sistema de consulta eficaz para negociar con las conferencias, permite obtener algunas de las ventajas que se derivarían de la pertenencia a una conferencia por parte de una línea nacional, en especial cuando el usuario puede estudiar la posibilidad de utilizar otros medios de transporte (buques de líneas regulares y *tramps* independientes). La compañía nacional que pertenece a una conferencia se enfrenta con un conflicto entre su obligación de considerar el interés nacional general, por una parte, y, por otra, su deseo de obtener beneficios y sus obligaciones como miembro de la conferencia.

11) La finalidad de contribuir a realizar la integración económica es de especial importancia para los países formados por zonas terrestres dispersas o que siguen, en cooperación con sus vecinos, una política de integración regional. Muchos de los beneficios que en este caso derivan de los servicios del transporte marítimo, son difíciles de cuantificar, pero no obstante son reales e importantes. La estimación de las ventajas económicas en estas circunstancias depende mucho de la evaluación de los beneficios que el transporte marítimo proporciona a la economía nacional en general, pero que son externos a la empresa de transporte marítimo. Más adelante se examina este punto (párrafos 23 a 26). La cooperación con carácter regional entre varios países pequeños para establecer una compañía de transporte marítimo de propiedad conjunta, que cubra las necesidades comerciales de los distintos países, puede contribuir a superar las desventajas que puede sufrir un país solo al no poder gozar de las economías de escala que permite obtener la explotación de buques de líneas regulares.

12) *El establecimiento de una marina mercante nacional puede ser necesario para prestar asistencia al comercio de exportación de un país.* Aunque en general no se puede afirmar que la sustitución de un pabellón por otro en los buques que transportan unas determinadas mercaderías influya en el comercio

de las mismas, *en ciertas circunstancias el establecimiento de una marina mercante nacional indudablemente promoverá el comercio de exportación de un país.* Tal será el caso, por ejemplo, cuando las compañías de navegación que transportan este comercio no hayan respondido en la forma adecuada a los cambios ocurridos en el mismo, o a la necesidad de fomentar el comercio de nuevos productos. Ejemplos de ello serían una compañía de navegación nacional que pudiese ofrecer tarifas de fletes más bajas que las fijadas por las compañías existentes, o que estuviese dispuesta a aceptar los riesgos que implica contribuir al establecimiento del comercio de nuevos productos. Por su íntima relación con la economía nacional, la compañía nacional se halla quizá en mejor posición para evaluar objetivamente estos riesgos y estar dispuesta a iniciar empresas que las compañías de navegación extranjeras pudieran considerar demasiado arriesgadas.

13) El transporte marítimo es un medio de diversificar las posibilidades del empleo en los países en desarrollo. Las fluctuaciones del empleo en el transporte marítimo, aunque siguen el curso general del comercio internacional, no reflejan exactamente las fluctuaciones experimentadas en determinadas industrias primarias o secundarias. El establecimiento de una flota mercante, al diversificar las posibilidades de empleo, contribuye al fomento de la estabilidad económica, aun cuando sus repercusiones globales sean de escasa importancia.

14) El deseo de mejorar la situación de la balanza de pagos es tan importante que se estudia detenidamente más adelante (párrafos 27 a 30). Los países en desarrollo tienen un saldo desfavorable en la cuenta de transporte marítimo de la balanza de pagos, lo cual está implícito en la proporción del tonelaje mundial que les corresponde, que es relativamente pequeña (véase párrafo 3). Como la especialización es la base del comercio, no hay razón para que un determinado país o grupo de países confíe en equilibrar sus ingresos y pagos internacionales con respecto a uno de los tipos de su actividad económica. Pero es natural que cada país, al tratar de crear o mantener un equilibrio en sus pagos internacionales estudie la manera de reducir sus partidas deficitarias y de aumentar las que le producen beneficios. Cada país tratará de emplear sus recursos de la manera más económica. Pero, dado que las formas de protección que actualmente existen en el comercio mundial (por ejemplo aranceles, cuotas de importación y otras medidas no arancelarias) pueden suscitar dificultades especiales, la combinación de recursos que sería más deseable desde el punto de vista económico en una situación de libre cambio quizá dé un producto que en la práctica no pueda venderse en los mercados mundiales a un precio económico para el productor, debido a las restricciones y barreras impuestas al comercio. En tal situación, que suele darse en particular en los países en desarrollo, no es de extrañar que se recurra a medidas que en un régimen de comercio internacional absolutamente libre y sin deformaciones serían consideradas como aprovechamiento antieconómico de los recursos. Recurrir a tales medidas en determinados países, en la situación real de un comercio sujeto a restricciones, puede ser un método racional de tratar de aumentar el ingreso nacional, en el sentido de que conducen a hallar una solución que es óptica dadas las trabas existentes, aunque sería subóptima si

pudieran alterarse las condiciones, por ejemplo, suprimiendo las barreras comerciales.

LAS PRINCIPALES POSIBILIDADES EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO

15) *Las posibilidades de inversión en transporte marítimo pueden clasificarse en dos grupos generales: entrada en el mercado libre mediante la adquisición de la propiedad de tramps, buques de transporte a granel o buques cisterna; y entrada en los servicios de líneas regulares.* Las operaciones de mercado libre pueden hacerse mediante fletamentos por viaje, fletamentos por un periodo de corta o de larga duración o mediante contratos a largo plazo. Cuando se elige la entrada en el mercado libre la flota ocupará su puesto en el comercio mundial general, pero no transportará necesariamente el comercio del país en que se haya establecido. No obstante, *los países que exportan mercancías a granel, como minerales o petróleo, pueden establecer flotas mercantes que se encarguen de una parte de este comercio y negociar con los importadores que dicha parte del comercio se transporte de hecho en buques de pabellón nacional.* Sin embargo, muchos países en desarrollo recurren con frecuencia a los servicios de las líneas regulares, de manera que una flota de mercado libre que ellos establecieran dedicaría gran parte de su tiempo al tráfico entre terceros países más que al comercio de los productos nacionales.

16) Las ventajas de la entrada en el mercado libre son, en primer lugar, que no existen barreras que la impidan; en segundo lugar, que el posible tamaño de la flota sólo está limitado por la oferta y la demanda mundiales, en cuanto al tonelaje, de manera que las posibilidades de expansión pueden considerarse, en general, buenas; y, en tercer lugar, que el tamaño mínimo viable de una empresa es un buque. Ello se debe a que no se necesita una amplia organización en tierra, ya que las empresas de todos los países tienen libre acceso al mercado por lo que respecta a los servicios de fletamiento especializados que ofrecen los agentes y corredores de todo el mundo.

17) La desventaja de la entrada en el mercado libre es que los ingresos pueden ser muy inestables. Esto puede compensarse hasta cierto punto con la adquisición de buques que después se ceden mediante fletamento por un periodo largo a las grandes compañías petroleras, por ejemplo. No obstante, los tipos de buques para los cuales se dispone de fletamento por un periodo largo tienen gran intensidad de capital, de manera que la ventaja del bajo costo de la entrada se reduce, aunque la posibilidad de obtener de las empresas de construcción naval créditos para la construcción de buques contribuye en gran medida a eliminar las consecuencias adversas de los altos costos de la entrada. A los nuevos propietarios les puede resultar difícil lograr fletamentos por un periodo largo o contratos a largo plazo, a menos que puedan utilizar los buques para transportar productos nacionales, como, por ejemplo, importaciones o exportaciones de petróleo, o exportaciones de mercancías como los minerales.

18) La entrada en los servicios de líneas regulares tiene también sus desventajas y ventajas propias. La desventaja principal es que el tamaño mínimo viable de una empresa que realice operaciones de este tipo es relativamente grande. Para entrar en una línea regular es necesario disponer de

buques suficientes para establecer un servicio regular y además crear una organización administrativa con todos los medios necesarios para conseguir cargamentos. Esta desventaja puede superarse en parte mediante el uso de tonelaje usado en buen estado y el empleo de agentes para conseguir carga en lugar de establecer una organización completa a tal efecto. Una segunda desventaja es que *la entrada en el comercio de líneas regulares no es libre, ya que la mayor parte del comercio está regulado por conferencias. No obstante, por lo general, las líneas nacionales han conseguido entrar a formar parte de las conferencias que regulan su comercio nacional. Las posibilidades de crecimiento de una flota que preste servicios de líneas regulares se ve limitada en gran parte por el crecimiento del comercio nacional y el porcentaje del mismo que pueda obtenerse negociando con la conferencia marítima.* Esto no ha de ser forzosamente una desventaja, ya que un país que desee ampliar su flota con mayor rapidez de lo que permita el desarrollo del comercio transportado en buques de servicio regular siempre puede establecer una flota mixta que comprenda, además, de buques de líneas regulares, *tramps* y buques de carga a granel.

19) *Las ventajas de la entrada en los servicios de líneas regulares son varias. En primer lugar, está la posibilidad de influir en el comercio de la nación, participando directamente en los asuntos de las conferencias. En segundo lugar, está el hecho de que una vez que una línea participa en una conferencia, goza de todas las ventajas derivadas de la pertenencia a la misma, a saber, el acceso a la carga transportada por los usuarios vinculados y posiblemente también a los acuerdos de participación en los fletes. En tercer lugar, hoy las conferencias suelen estar dispuestas a ayudar activamente a las compañías nacionales de servicios regulares facilitando personal capacitado en materia de servicios de préstamos, agentes, administración, etc.*

LA EVALUACION DE LAS INVERSIONES EN EMPRESAS DE TRANSPORTE MARITIMO

20) Al evaluar cualesquiera inversiones se han de considerar dos grupos independientes de costos y beneficios. El primero es el de los costos internos pagados por la empresa y el de los beneficios que ésta obtiene. La segunda parte de la evaluación se refiere a las corrientes de costos que no corren a cargo de la empresa y a los beneficios que no percibe la empresa sino la economía nacional en general. Por lo general, se les conoce con el nombre de economías externas.

21) En las empresas suelen utilizarse cuatro técnicas principales para evaluar los proyectos de inversión (periodo de recuperación, tasa media de rendimiento, tasa interna de rendimiento y valor neto actual). Los métodos del periodo de recuperación y de la tasa media de rendimiento presentan la gran desventaja de que no tienen en cuenta la distribución en el tiempo de los ingresos y los costos y, por consiguiente, no dan resultados satisfactorios. Con arreglo a los métodos de la tasa interna de rendimiento y del valor neto actual se descuentan los ingresos netos, teniendo así en cuenta la distribución en el tiempo. Para evaluar las inversiones en transporte marítimo, el método más adecuado es el del valor neto actual, ya que la existencia de pérdidas en

algunos años se puede manejar con facilidad. Con arreglo a dicho método se calcula la corriente de ingresos netos anuales derivada de la inversión a lo largo del periodo de vida de dicha inversión y después se descuenta para hallar su valor actual. Este se compara entonces con el costo de la inversión. Si excede del costo de la inversión, el valor neto actual es positivo y la inversión sería ventajosa para la empresa aunque no es necesariamente la inversión más ventajosa que podría hacerse desde el punto de vista de esa empresa. Si, por el contrario, el valor actual es negativo no hay, *prima facie*, ninguna razón que justifique la inversión.

22) Surgen problemas cuando la futura corriente de ingresos procedente de la inversión no puede calcularse con la exactitud adecuada. Así sucede en especial con las inversiones en transporte por líneas regulares y en el caso de los *tramps* y buques cisterna que operan en el mercado de fletamentos por viaje o fletamentos por un periodo corto. Cuando existen dudas acerca de la exactitud de las previsiones, el valor neto actual puede hallarse partiendo de diferentes supuestos aceptables. Al evaluar la inversión, estos valores netos actuales, obtenidos a partir de diferentes supuestos, pueden combinarse con el empleo de una de las técnicas relativamente sencillas.

EVALUACION DE LAS INVERSIONES EN EL PLANO NACIONAL

23) *La evaluación de las inversiones en el plano nacional va más allá que la evaluación en el plano de la empresa en dos sentidos. En primer lugar, la inversión puede crear corrientes de beneficios que no percibe la empresa y corrientes de gastos que no ha de sufragar la empresa. Ejemplos de estos beneficios que recibe la economía nacional son las ganancias de la balanza de pagos y los efectos beneficiosos de la reducción de las tarifas de los fletes. Ejemplos de los gastos serían los aumentos en las tarifas de flete que pueden ser consecuencia de la ineficiencia y cualesquiera alteraciones en el comercio del país que puedan derivarse de un trato preferencial para prestar asistencia al transporte marítimo.*

24) El segundo caso en que pueden diferir la evaluación nacional y la evaluación a nivel de empresa es cuando difieren el costo interno y el valor para la economía de los insumos utilizados. Esta diferencia aparece cuando las operaciones del sistema de precios determinan que algunos precios en el mercado sean superiores o inferiores a los que reflejarían con exactitud la escasez real del factor en la economía nacional. Por ejemplo, la mano de obra no especializada empleada en el transporte marítimo puede remunerarse con un salario superior a su valor para la economía, mientras que la mano de obra especializada, por ser escasa, puede recibir una remuneración inferior a su valor para la economía. También puede suceder que el tipo de interés que se ha de pagar cuando hay que pedir préstamos, sea superior o inferior al tipo de interés que reflejaría el valor real del capital para la economía. En estos casos, la evaluación nacional de la inversión ha de hacerse en función del valor social de los insumos y no de los precios de mercado.

25) No hay razón para creer que la evaluación en el plano nacional será siempre más favorable a un proyecto que la evaluación a nivel de empresa.

No obstante, la existencia de los efectos indirectos en las corrientes de ingresos antes mencionadas (párrafos 9 a 14) indica que el transporte marítimo rinde importantes beneficios que percibe la economía, pero que son externos a la empresa. En algunos casos un proyecto que para la empresa no se considera rentable lo sería en el plano nacional debido a los beneficios indirectos que rinda o al hecho de que los precios de mercados de los insumos son más elevados que el valor social. En otros casos sucederá lo contrario.

26) Cuando se comparan diferentes proyectos, conviene que todos se hayan calculado partiendo del mismo criterio. Sólo se pueden aceptar los proyectos que ofrecen valores netos actuales positivos para la economía en general, es decir, después de tener en cuenta todos los beneficios indirectos para la economía, pero la existencia de este valor neto actual positivo no es condición suficiente para aceptar un proyecto, ya que pueden existir otros proyectos más favorables que conviene adoptar.

EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA BALANZA DE PAGOS

27) *La contribución que puede hacer una flota de transporte marítimo a la balanza de pagos se determina por la suma de los ingresos por concepto de fletes de las importaciones y las exportaciones, junto con los ingresos procedentes del tráfico entre terceros países y de los pasajes, menos la suma de los gastos en divisas que hicieran anteriormente los buques y tripulaciones extranjeras en puertos nacionales, aquellos gastos de los buques y tripulaciones nacionales que inevitablemente impliquen, directa o indirectamente, gastos en moneda extranjera y aquella parte de los insumos, de capital y corrientes, que se importe.*

28) Un análisis de los datos de que se dispone acerca de la contribución de las marinas mercantes a la balanza de pagos de ciertos países en desarrollo y desarrollados, entre 1961 y 1965, revela que las ganancias netas corrientes para la balanza de pagos, es decir, excluidos los gastos de capital, oscilaron entre el 20% y el 63% de los ingresos brutos por concepto de fletes de las flotas de que se trata, excluido Estados Unidos. La razón de que se excluya a Estados Unidos es que la elevada cuantía de los gastos de las operaciones de carga y descarga en dicho país hace que su caso no tenga gran interés para los países en desarrollo.

29) No fue posible obtener información detallada acerca de los gastos de capital, pero sí fue posible estimar en qué medida cabía esperar que su efecto modificase el resultado que sugerían los gastos corrientes. Los cálculos se basaron en modelos hipotéticos, en los que se utilizaron buques importados y diversas relaciones brutas capital-productos. Con una relación bruta capital-producto relativamente elevada de 4:1, los reembolsos anuales de capital de un buque pagado en ocho años absorberían alrededor del 40% de los ingresos brutos por concepto de fletes durante esos años, mientras que dada una relación bruta capital-producto baja, de 1.5:1 la proporción sería de alrededor de un 24% durante esos años. Si los pagos se hubiesen extendido a lo largo de todo el periodo de vida de las flotas, los gastos de capital probablemente hubieran absorbido alrededor del 20% de los ingresos brutos anuales por concepto de

CONTRIBUCION DE LAS MARINAS MERCANTES EN DIVISAS NETAS
COMO PORCENTAJE DE LOS INGRESOS BRUTOS

Estudios de flotas	Porcentaje de la contribución		Observaciones	
	Mínimo	Máximo		
A	i)	20	63	No se incluyen los costos en divisas de la adquisición de buques
	ii)	44	63	En i) se incluye Estados Unidos; en ii) se excluye
	iii)	0	43	Se supone que los gastos de capital absorben el 20% de los ingresos brutos y son pagaderos en moneda extranjera. En iii) se incluye
	iv)	24	43	Estados Unidos; en iv) se excluye
B		14		Las cifras concretas se refieren a Israel en el año de 1959
C		16		1958
D		25		América Latina, 1950
		47		Reino Unido, 1952
		34		Reino Unido, 1958
		28		Reino Unido, 1960
		27		Reino Unido, 1961
<i>Estudios de un solo buque</i>				
E		53		Buque de carga de 7,000 toneladas construido en Francia
		34		Buque de carga de 7,000 toneladas construido y financiado en el extranjero
		60		Petrolero de 13,500 toneladas construido en Francia
		37		Petrolero de 13,500 toneladas construido y financiado en el extranjero
F	5	35		Ejemplo semihipotético pero posible, únicamente buques de servicio regular
G	25	35		Australia, 1967. Buque construido en su totalidad en Australia
	5	19		Australia, 1967. Buque construido en su totalidad en el extranjero
H		55		Buque para el transporte a granel, India, 1963; datos reales
I		73		Buque para el transporte de carga a granel, India, 1963; datos reales; no se incluyen los de capital
		51		Tramp-cum-liner, India, 1966; datos reales; no se incluyen los gastos de capital

FUENTES:

- A. Cálculos de la Secretaría de la UNCTAD, véase TD/26/Supp. 1, cuadro 7, párrafos 173 y 193.
- B. Datos del Departamento de Investigación del Banco de Israel, *The Israel Merchant Marine: An Economic Appraisal*, Jerusalén, 1962.
- C. R. T. Brown, *Transport and the Economic Integration of South America*, The Brookings Institution, Washington, D. C., 1966, pp. 100 y 101. Los cálculos de Brown se basan en gran parte en cifras dadas por P. Garoche, "The Importance of Handling Charges on a Ship's Operating Costs", United Nations, *Transport and Communications Review*, vol. 3 (abril a junio de 1950).

fletes, reduciendo así la contribución a la balanza de pagos desde el máximo de 63% de los ingresos brutos por concepto de fletes, que se obtuvo antes de tener en cuenta los gastos de capital, a un máximo de 43% de las ganancias brutas por concepto de fletes. Las cifras derivadas de estos cálculos pueden compararse con las obtenidas en otros análisis que se han hecho del transporte marítimo y la balanza de pagos. Algunas de las cifras se dan en el cuadro. Pese a las diferencias de los métodos de cálculo y a los periodos, en su conjunto los resultados no ofrecen contradicciones.

30) Desde el punto de vista de la balanza de pagos, las posibilidades que ofrecen los diferentes tipos de buques en los diferentes sectores del comercio son muy distintas. Por ejemplo, los grandes buques para el transporte a granel pueden resultar muy ventajosos en ciertas circunstancias, pese a sus costos de capital, que son relativamente altos, en comparación con los *tramps* o con los buques de servicio regular de segunda mano, ya que los gastos en el extranjero que implica su explotación representan un porcentaje relativamente pequeño de los ingresos brutos por concepto de fletes. Por el contrario, los buques de servicio regular pueden ser relativamente desventajosos, dado que el nivel de los gastos en el exterior, es decir, gastos de operaciones de carga y descarga y derechos portuarios, es elevado en relación con los ingresos brutos por concepto de fletes.

FINANCIACION DE LAS INVERSIONES EN TRANSPORTE MARITIMO

31) Para los nuevos buques el principal tipo de financiación con el que se cuenta es el crédito a largo plazo; el capital en acciones es de escasa importancia. Las fuentes de préstamos a largo plazo a los países en desarrollo para el establecimiento o la expansión de marinas mercantes son principalmente las empresas de construcción naval y el sistema bancario de inversiones comerciales. De los astilleros se pueden obtener créditos sobre todo porque muchos gobiernos prestan asistencia a sus industrias de construcción naval, permitiéndoles hacer préstamos a los compradores de buques. El crédito facilitado suele ser un alto porcentaje —quizá un 70% o un 80%— del precio de construc-

-
- D. 1952, 1958 y 1960 se calculan a partir de las cifras que figuran en *British Shipping and World Competition*, de S. G. Sturney, p. 417; 1961 se calcula a partir de "British Shipping and Balance of Payments", S. G. Sturney, *Bankers Magazine*, Londres, octubre de 1962, p. 264.
- E. *Comité Central de Armateurs de France, Effets de l'Investissement Maritime sur la Balance des Paiements*, París, 1967, pp. 10, 24, 32 y 36.
- F. R. O. Goss, Data from "Investment in Shipping and the Balance of Payments. A case Study of Import Substitution Policy", *Journal of Industrial Economics*, marzo de 1965, p. 115.
- G. A. Hunter, "Some Notes on National Shipping Lines. The Australian Case", *The Economic Record*, Australia, marzo de 1967, pp. 26 y 27.
- H. Calculado a partir de las cifras presentadas por S. N. Sanklecha en *Tramp Shipping in India*, p. 122. Datos obtenidos de dos estudios presentados a la decimoquinta reunión de la Junta Nacional de Transporte Marítimo de la India, celebrada el 30 de octubre de 1964.
- I. Calculado a partir de los datos presentados por S. N. Sanklecha, "Development of Indian Shipping and Foreign Exchange Earnings", *Foreign Trade Review*, Nueva Delhi, julio a septiembre de 1967.

ción de los buques, reembolsable en periodos de un máximo de diez años. El sistema bancario comercial ha desempeñado un importante papel en la expansión, efectuada en la posguerra, de las flotas de petroleros y de buques para el transporte a granel. La garantía del préstamo ha sido por lo general la existencia de un fletamento por tiempo determinado con anterioridad a la construcción del buque de que se trate, y en algunos casos se han concedido préstamos del 95% e incluso a veces del 100% del costo de los buques. En la actualidad esta forma de financiación se emplea relativamente poco, aunque la posesión de un fletamento por un periodo largo puede ser un factor importante para elevar el margen de crédito de un nuevo prestatario.

32) La única fuente de financiación para la compra de buques usados es la que ofrecen los bancos hipotecarios navales, pero estos bancos operan principalmente en Europa occidental. Dichos bancos prestan sólo una parte relativamente pequeña del precio de compra y por lo general no prestan sobre buques de más de diez años. Un nuevo propietario que no tenga otros buques hallará dificultades para obtener crédito y se verá obligado a pagar un tanto alzado por los buques usados. Como el tonelaje de segunda mano suele ser una inversión ventajosa para los países en desarrollo, la falta de medios adecuados para financiar su adquisición constituye probablemente un grave impedimento para estos países. Las favorables condiciones de crédito existentes para el tonelaje nuevo pesan más que algunas de las ventajas que ofrece la adquisición de buques usados.

33) El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento no ha financiado las inversiones en transporte marítimo en países en desarrollo, aunque ha concedido préstamos para la mejora y construcción de puertos.

34) Parece existir una necesidad potencial de financiar las actividades de transporte marítimo sobre una base internacional, en particular por lo que respecta a los buques usados en buen estado y para cubrir el pago del primer plazo que se ha de hacer en los astilleros cuando se encargan buques nuevos (por lo general el 20% del costo del buque). Todas las propuestas relativas a la financiación del establecimiento o de la expansión de marinas mercantes se han de someter, como todos los demás proyectos de inversión, a estudios completos de viabilidad.

ASISTENCIA AL TRANSPORTE MARITIMO

35) La justificación económica de la asistencia a una marina mercante se planteará cuando la empresa represente una pérdida en la contabilidad interna, pero resulte económica si se considera desde el punto de vista nacional global, teniendo en cuenta los beneficios netos externos. Para justificar desde el punto de vista económico la asistencia a una marina mercante nacional en los países en desarrollo se aduce el argumento tradicional de las industrias incipientes, además de la consideración de los efectos directos e indirectos que pueda producir en la economía. También se da la circunstancia de que, como la mayor parte de los países marítimos prestan alguna forma de asistencia a sus industrias de transporte marítimo, puede ser necesario prestar asistencia a una nueva línea para permitirle competir en el mercado mundial en condiciones de igualdad.

36) Gran parte de las pruebas relativas a los efectos de los diferentes tipos de asistencia derivan de las políticas y prácticas de los países marítimos tradicionales, a los que no es aplicable el argumento de la industria incipiente, pero muchos de los cuales prestan ayuda no obstante a su transporte marítimo. Entre estas políticas y prácticas se cuentan la concesión de subvenciones de construcción y explotación, condiciones tributarias favorables y acuerdos preferenciales con respecto a la carga. Los métodos de asistencia pueden considerarse desde el punto de vista de determinar cuáles son los más adecuados para lograr la finalidad de asistir a la marina mercante nacional con el mínimo costo para el país interesado y con la mínima alteración de la situación existente en el ámbito del transporte marítimo internacional. Con arreglo a estos criterios, tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo una modalidad de subvención suele ser más satisfactoria que la concesión de preferencias con respecto a la carga. El uso de dichas preferencias, aunque está generalizado, tiende a producir alteraciones en el mercado, en desventaja tanto de los usuarios que tratan de lograr el transporte al costo más bajo, como de los armadores de otros países. No obstante, las preferencias pueden ser la única manera de que una compañía de línea regular pueda establecerse si se le niega la participación en la conferencia correspondiente o si, en la conferencia, no puede lograr un porcentaje adecuado de cargamento. Para un país que tenga un comercio de exportación de mercancías a granel, como petróleo o minerales de cierta importancia, el uso de preferencias con respecto a la carga puede representar un modo barato y económicamente aceptable de lograr la entrada, aunque serían innecesarias las preferencias si los importadores conviniesen en utilizar una parte del tonelaje del pabellón nacional.

CONCLUSIONES

37) La conclusión general es que, con arreglo a un análisis parcial en el que se examinen por separado cada uno de los objetivos de un país en desarrollo (por ejemplo, mejora de la balanza de pagos, diversificación del empleo, influencia en las conferencias, fomento del comercio, contribución a la integración económica nacional y regional) parece que cada uno de esos objetivos podría lograrse con más facilidad por diversos medios sin establecer una marina mercante nacional. No obstante, partiendo de un análisis general en el que se estudie el conjunto de objetivos, teniendo plenamente en cuenta los beneficios netos (externos a la empresa) que puede producir a la economía nacional el establecimiento de una marina mercante nacional, y cuando el análisis se vincula al curso dinámico de la economía, hay más poderosas razones para invertir en transporte marítimo. El hecho de que no sea necesario poseer unos recursos concretos para salir adelante en el transporte y de que la existencia de un mercado activo para el tonelaje usado haga fácil dar otro destino a los recursos enajenando los buques, por lo general con una pérdida relativamente pequeña, es importante, mientras que la facilidad con que se obtienen créditos para construir buques nuevos, que no afecta a la oferta disponible para otros fines, aumenta considerablemente el atractivo de la inversión en transporte marítimo.

38) No obstante, no se puede afirmar que el establecimiento o la expansión de una marina mercante nacional sea una propuesta económica viable

para todos y cada uno de los países en desarrollo, ni tampoco, en caso de que sea viable, que represente necesariamente el mejor empleo de los recursos disponibles. Tampoco es sostenible el punto de vista opuesto y no hay razones para creer que el establecimiento o la expansión de marinas mercantes en los países en desarrollo, no sea aconsejable en ningún caso. Se trata de una cuestión que debe considerarse en el contexto particular de cada país mediante un estudio de viabilidad completo y competente.

39) No se puede dar una respuesta general a cuestiones como las siguientes: qué tipo de buques, qué combinación de tipos de buques y qué proporción de buques nuevos y usados ha de adoptar un país que ha decidido establecer o ampliar una marina mercante nacional. Las respuestas a estas cuestiones dependerán de la disponibilidad de recursos, y por consiguiente de su precio, y de los fines que se persigan. Por lo que respecta a la cuestión de la disponibilidad y el precio de los recursos, tienen importancia decisiva las condiciones en que se conceden créditos para la compra de buques. Cuando el capital es escaso y por consiguiente el tipo de interés es elevado, debe darse preferencia a la inversión en buques usados, cuyo grado de intensidad de capital es relativamente bajo. No obstante, se ha de hacer observar que el grado *efectivo* de intensidad de capital depende mucho del volumen de recursos no vinculados que haya que dedicar a hacer la inversión. En el caso de los buques usados este volumen puede representar la totalidad del precio de compra, mientras que en el caso de un buque nuevo puede ser no más del 20% del precio de compra porque las empresas de construcción naval conceden fácilmente préstamos para la construcción de buques y dichos préstamos no influyen por lo general en los recursos financieros de que disponen los países en desarrollo por los conductos comerciales o de prestación de ayuda para otros fines. Por ejemplo, a un país que desee influir en su comercio y crear el mayor volumen de empleo posible y que a su vez tenga escasez de capital, al principio le resultará ventajosa la entrada en los servicios regulares con buques usados de buena calidad. Para un país que dé la máxima importancia a mejorar la balanza de pagos, la entrada con buques para el transporte a granel y grandes buques cisterna puede ser ventajosa, ya que los gastos portuarios de este tipo de buque son mínimos. Cuando el capital es barato o las empresas de construcción naval facilitan préstamos vinculados, o se puede lograr un fletamento por un periodo largo que proporcione unos ingresos de explotación suficientes para cubrir los gastos de capital, las inversiones con intensidad de capital en grandes buques para el transporte a granel y buques cisterna pueden ser óptimas teniendo en cuenta también otras consideraciones.

40) Aunque las analogías históricas son siempre un tanto peligrosas, recurrir a una de ellas como ejemplo puede contribuir a subrayar los puntos destacados en el presente informe. Una serie de análisis parciales sobre las perspectivas de una flota mercante noruega a fines del siglo XIX casi con toda seguridad hubiera sido desalentadora. Se habría afirmado que Noruega estaba escasa de capital y tenía grandes necesidades de dedicar capital al desarrollo de la industria y a la infraestructura de su economía. Se habría demostrado que el desarrollo de una flota que implicase la repatriación de los marinos empleados en buques extranjeros para el servicio de los buques nacionales hubiese sido perjudicial para la balanza de pagos. Se habrá señalado que el comercio

de ultramar de Noruega era mínimo, que carecía de instalaciones para la construcción naval y que las necesidades del comercio mundial estaban cubiertas satisfactoriamente. Un estudio semejante que se hubiera realizado en los primeros años del decenio de 1920, antes de que los navieros noruegos hubiesen adquirido la propiedad de un considerable número de buques cisterna, probablemente hubiese dado una respuesta igualmente desalentadora con respecto a tal extensión de la flota. Pero un análisis dinámico completo hubiese dado una respuesta diferente y se hubiese concentrado en la limitación de los recursos naturales de Noruega. Hoy la flota noruega es la segunda flota activa del mundo (excluida Liberia) resultado que se ha logrado casi por entero sin asistencia de ninguna clase. Otros países en otras épocas pueden ser o no capaces de emular la realización noruega. Sólo un estudio completo de todas las circunstancias propias del país interesado pueden revelar cuáles son las perspectivas a este respecto.

LINEA MEXICANA DE NAVEGACION EN PLENA CARRERA POR EL COMERCIO MUNDIAL *

Traducción del C. Cap. de Corb. C. G. DEMN.
ENRIQUE SANGRI NAMUR

El buque motor *Monterrey* de la Mexican Line, desarrollaba una mayor actividad que la acostumbrada durante su estancia en el atracadero del lado sur del puerto de Houston, y toda la tripulación fue alertada para vigilar el desembarco de un antiguo dios olmeca que llegaba con el fin de pasar una larga temporada en el Museo de Bellas Artes de esa ciudad.

Este suceso, simbolizó en muchas formas, el espíritu que anima a la Compañía Transportación Marítima Mexicana, S. A. (T.M.M.), propietarios y manejadores de la Mexican Line que comunica los puertos del golfo, de Estados Unidos y México proporcionando también otros servicios de embarque que requieran el empleo de las principales rutas comerciales del mundo. Contrastando con el embarque del dios olmeca, la Mexican Line fue solicitada para transportar de Houston a Veracruz una cápsula de la era espacial, la Gemini V, casi al mismo tiempo.

Las orgullosas tradiciones de un pueblo que desarrolló poderosas ci-

vilizaciones y produjo una gran gama de sorprendentes objetos de arte, están siendo llamadas para incrementar la participación de las naciones en el mundo moderno de la industria y el comercio mundial.

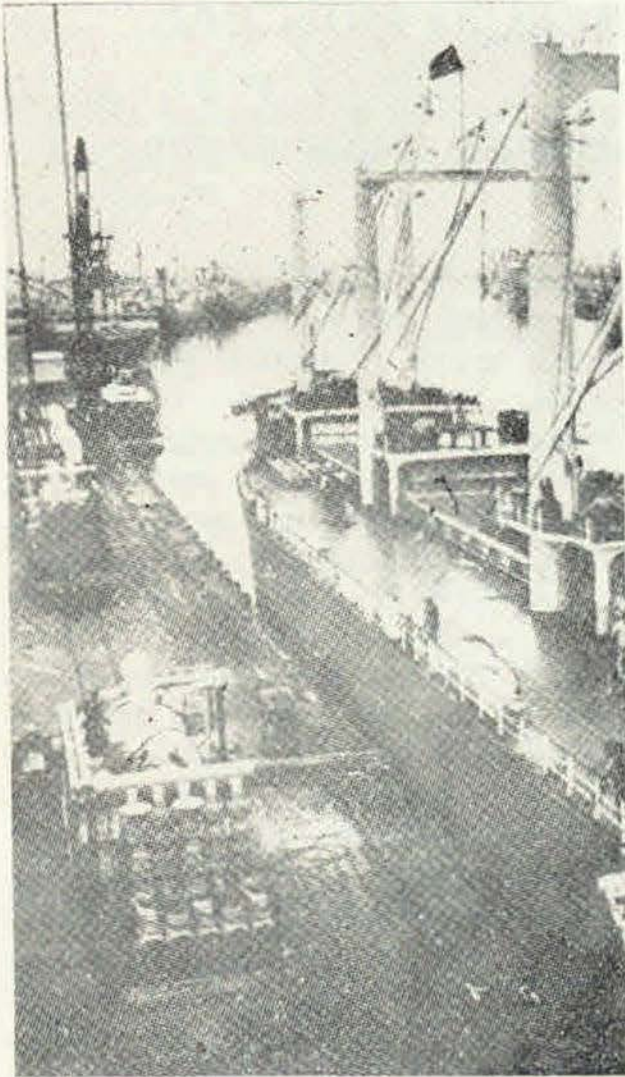
El dios olmeca, una enorme cabeza de piedra basáltica de 12 toneladas de peso y 9 pies de alto, fue rápida y fácilmente desembarcada del buque motor *Monterrey* y colocada en un camión que esperaba para transportarla, después de lo cual, el buque continuó con sus maniobras rutinarias de descarga de productos tales como, café, cordelería, productos minerales y algunos artículos manufacturados. Posteriormente, el buque fue cargado con equipos para el desarrollo de la creciente industria petrolera de México, productos químicos y maquinaria, que el *Monterrey* debería transportar hacia Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso, principales puertos mexicanos del golfo.

Durante más de 150 años, la mayor parte del comercio marítimo de México fue transportado a bordo de buques de bandera extranjera, repre-

* Tomado de la Revista *Port of Houston Magazine*, May, 1968.

sentando una fuga de divisas de unos 150 millones de pesos mexicanos (12.5 millones de dólares).

En 1955, un grupo de empresarios mexicanos, animados por el creciente desarrollo de México, formaron la Transportación Marítima Mexicana,



El buque motor Monterrey embarca en Houston una carga con destino a México.

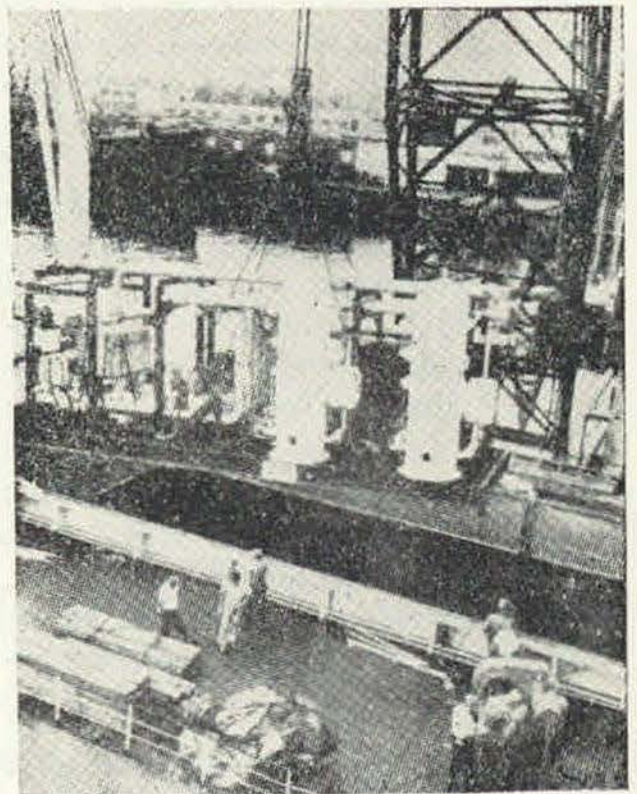
S. A. y compraron un buque de 4,900 d.w.t. bautizado el 11 de junio del mismo año con el nombre de *Anáhuac*. Al poco tiempo, el buque *Xalapa*, de 5,800 toneladas fue agregado para iniciar la formación de la flota. Ambos fueron utilizados para el transporte de carga general entre los principales puertos de México, Canadá, los Estados Unidos y Centro y Sudamérica.

Posteriormente, en 1958, esa empresa, puso en servicio el *Constitución*, buque de 14,300 toneladas, comunicando con él los puertos mexicanos del Pacífico con los del Golfo vía canal de Panamá.

Desde 1939, la casa Smith and Johnson de New York, había mantenido un servicio regular de vapores entre puertos de Estados Unidos y de México. Tal servicio fue denominado inicialmente *Yucatán Line*, el cual, partiendo de Nueva Orleans, fue incrementado después de la II Guerra Mundial, para incluir el puerto de Houston como puerto de escala regular, con la Casa Strachan Shipping Co., como agentes locales.

En 1950, la Yucatán Line fue rebautizada con el nombre de Mexican Line. Este servicio fue operado por la casa Smith and Johnson fletando buques de bandera extranjera, principalmente Noruega.

Durante el mes de agosto de 1960, Transportación Marítima Mexicana,



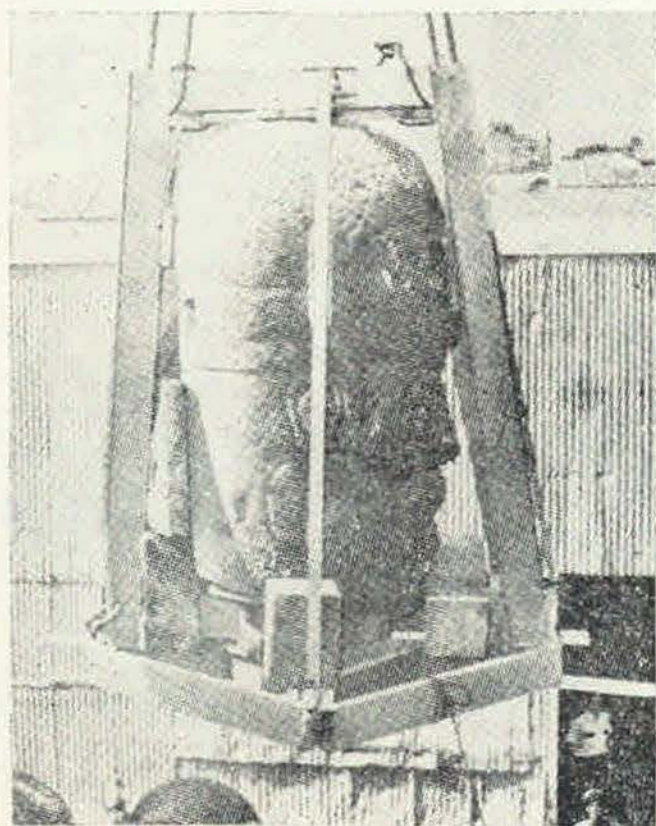
La sección prefabricada de una refinería es embarcada con destino a México.

S. A., compró la Mexican Line y sus buques a la casa Smith and Johnson, así como los buques noruegos a sus propietarios. Incluidos en la venta estuvieron los buques que actualmente llevan los nombres de *Toluca*, *Mon-*

Balboa y Cristóbal, en Panamá. Un servicio bimensual fue iniciado a Buenaventura, Colombia; Guayaquil, Ecuador; Callao, Perú y, opcionalmente a Valparaíso, Chile.

El servicio de la costa del Pacífico

DE LOS DIOSES PAGANOS ... A LAS CAPSULAS ESPACIALES

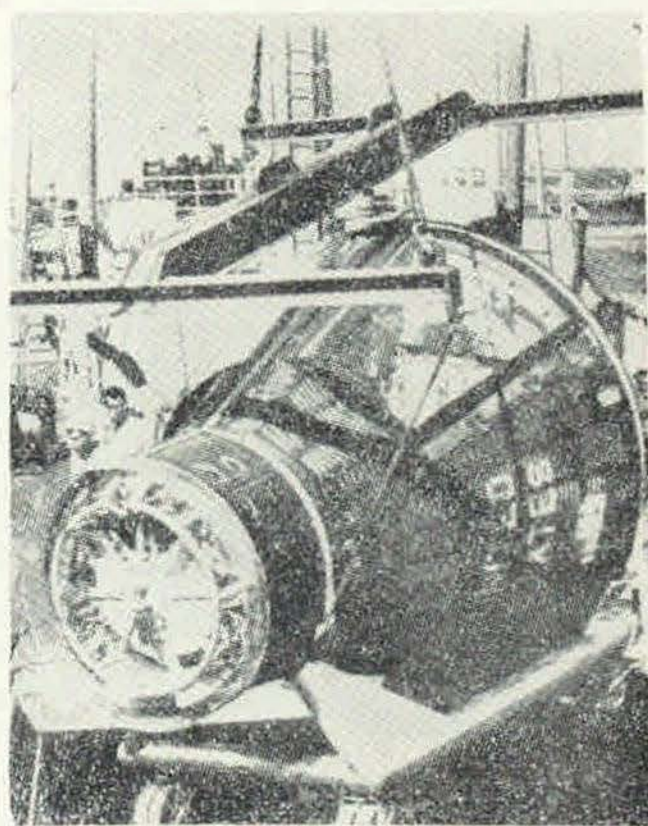


La cabeza de un dios olmeca, esculpida en piedra, es desembarcada del buque motor Monterrey.

terrey y Mérida de 5,750 d.w.t. y el *Guadalajara* de 6,600. Con la adquisición de este servicio, la visita de los buques con bandera mexicana, se efectuó semanalmente a Houston y a otros puertos del Golfo y Atlántico de los Estados Unidos.

Dos años más tarde, se agregaron a la flota dos buques recientemente construidos, el *Campeche* y el *Xalapa*, ambos de 5,400 d.w.t.

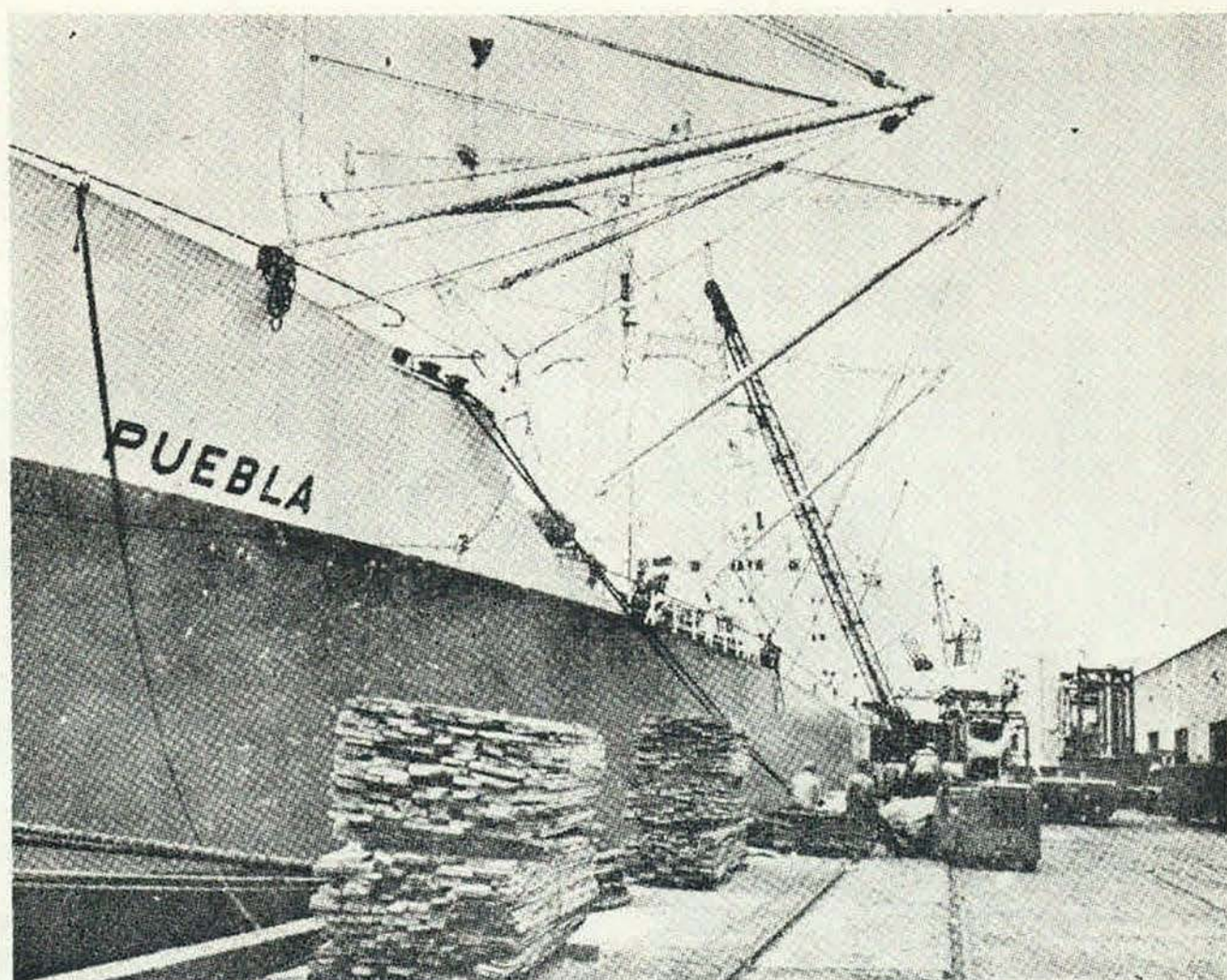
Durante el año de 1961, se estableció un servicio marítimo a lo largo de la costa mexicana del Pacífico. El rápido desarrollo de este servicio pronto incluyó viajes semanales a los puertos de Centroamérica y a los de



La cápsula Gemini V, es desembarcada del Aguascalientes, en Veracruz.

de la flota mercante mexicana, ha sido un instrumento para el desarrollo del comercio entre los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Tal servicio permite el empleo de una ruta natural de comercio entre dichos países, eliminando los obstáculos e interrupciones de las rutas terrestres.

Deseando incrementar el uso de los buques de bandera mexicana y demostrar el interés que para la nación representan los servicios de los buques, el gobierno federal mexicano, a través del Banco de México, S. A., la Nacional Financiera, S. A. y el Banco Nacional de Comercio Exte-



El Puebla de la "Mexican Line" descarga en el puerto de Houston.

rior, S. A.; adquirió el 30% de las acciones de Transportación Marítima Mexicana en 1962, dejando el 70% restante en manos de la iniciativa privada.

La expansión del servicio ha continuado, y en 1963, fue inaugurado el primer servicio trasatlántico mexicano, comunicando los puertos del Golfo de México con el Havre, Bordeaux, Antwerp, Rotterdam, Hamburgo y Bremen.

La marina mercante mexicana incrementó su flota hasta 1964, empeñándose al mismo tiempo, en una de las mayores transacciones comerciales benéficas dentro del marco de la ALALC. La Compañía Transportación Marítima Mexicana adquirió cuatro nuevos buques construidos en astilleros brasileños a un costo de más

de 100 millones de pesos mexicanos (8 millones de dólares). Dos de estos buques son de 13,120 d.w.t. y los otros dos de 4,280 d.w.t. cada uno. Los buques menores, el *Chihuahua* y el *Saltillo*, fueron asignados a la flota del Pacífico comunicando los puertos mexicanos con los de Centro y Sudamérica. De los buques mayores, al *Puebla* se le designó para cubrir la ruta continental del Atlántico del norte y *El Mexicano* la ruta del Lejano Oriente, comunicando los puertos de Japón y Australia.

La flota fue posteriormente incrementada con tres buques más, dos de ellos de 25,000 d.w.t. cada uno, construidos en astilleros polacos y acondicionados para el transporte de carga a granel y otro de 8.800 d.w.t. construido en España especialmente

condicionado para el transporte a granel de cemento, azufre, roca fosfórica, espato-fluor y materiales similares.

Los buques mexicanos alcanzan actualmente las rutas de todo el mundo, empelando no solamente las ya establecidas, sino también las rutas marítimas de menor importancia, operando como un servicio público tipo, con miras a establecer un comercio futuro.

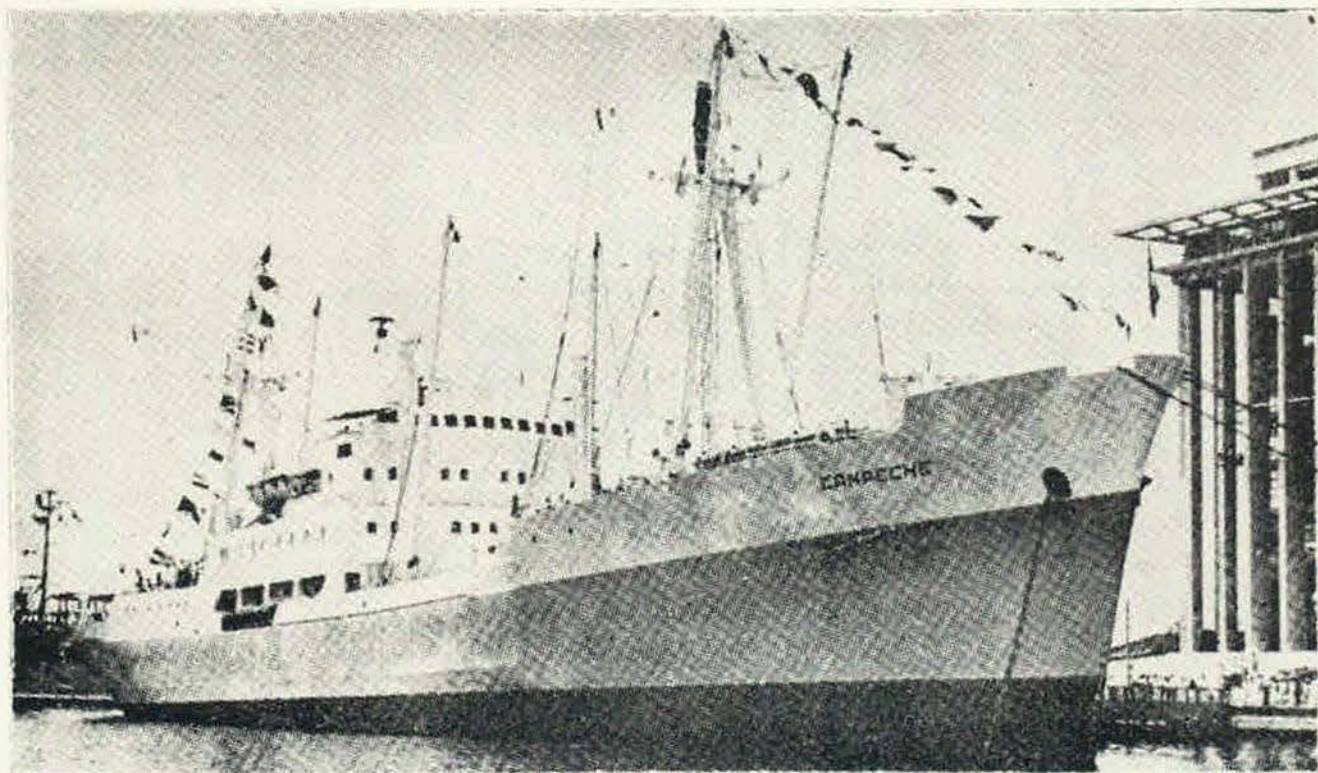
La marina mexicana tiene establecido actualmente un servicio regular entre los puertos de Nueva Orleans, Houston, Tampa, Mobila, Baton Rouge y Brownsville en el Golfo de México; los de Nueva York, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Wilmington, Charleston y Jacksonville en la costa atlántica de los Estados Unidos, así como también servicio de tanques a los puertos norteamericanos del Golfo.

Tiene servicios comerciales a Europa, comunicando el Havre, Antwerp, Rotterdam, Hamburgo y Bremen, a Centroamérica comunicando

Manzanillo, Acapulco, Champerico, San José de Guatemala, Acajutla, Amapola, Corinto, San Juan del Sur, Puntarenas, Golfito, Balboa y Cristóbal; y los puertos sudamericanos del Atlántico, de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Puerto Cabello, Maracaibo y la Guaira.

En el Pacífico, el servicio incluye los puertos sudamericanos de Buenaventura, Guayaquil, Chimbote, Supe, Huacho Huarmey, Callao, Pisco, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano y Lirquen. El servicio del Lejano Oriente, incluye escalas en Yokohama, Nagoya, Kobe, Manila, Hong Kong, Yawat y San Francisco y Los Angeles, Cal.

La compañía Transportación Marítima Mexicana continúa operando su primer servicio entre los puertos mexicanos del Golfo y Pacífico via canal de Panamá, con escalas opcionales en los puertos centroamericanos situados a lo largo de la ruta. También opera el llamado Servicio de la Costa Mexicana del Pacífico, entre los puertos de Acapulco, Balleto, Ensenada, San



El Campeche, en el puerto de Veracruz.

Felipe, Guerrero Negro, Isla Cedros, Isla del Carmen, Isla Margarita, Isla de San José, San José del Cabo, Loreto, Matancitas, La Paz, Pichilingue, Santa Rosalía, Salina Cruz y Topolobampo.

Los buques de la compañía transportan una gran variedad de productos que incluyen la importación de sustancias químicas, maquinaria, petróleo y equipos eléctricos, tractores y maquinaria para la agricultura, licores y vinos, planchas metálicas y placas de hierro, harina de pescado y maderas.

Los productos mexicanos de exportación que transportan los buques de Transportación Marítima Mexicana son principalmente: café, cacao,

miel, cabullería, metales y minerales, tubo de acero sin costura, plomo, zinc refinado, algodón, sisal, tabaco, oro, plata, cera de candelilla, camarones, libros y revistas, tintes y colores, trigo, tuberías de asbesto, productos químicos, partes de automóvil, medicinas, estufas y muebles de baño.

Durante el año de 1966, la flota mercante mexicana transportó a México 1.373,710 toneladas de productos importados y 1.394,456 toneladas de productos de exportación.

Los agentes generales de la Mexican Line en los Estados Unidos, son la Casa Smith and Johnson (Shipping) Inc. en Nueva York, y la Strachan Shipping en Houston.

