

68  
2ejem.



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

## El Comercio Exterior Marítimo del Puerto de Mazatlán.

T E S I S

Que para obtener el título de  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

p r e s e n t a:

José Luis Silva Sánchez



Asesor: Dr. Jose Eusebio Salgado y Salgado

México, D.F.

1998

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1998



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A MIS PADRES; MI ETERNO AGRADECIMIENTO POR SU CONFIANZA,  
COMPRENSION Y PACIENCIA QUE ME HAN BRINDADO.

AL SEÑOR RAMON PATRON IBARRA; POR SU APOYO MORAL Y  
DESINTERESADO DURANTE EL TRANSCURSO DE MIS  
ESTUDIOS PROFESIONALES.

AL DOCTOR JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO; MI AGRADECI\_

MIENTO, ADMIRACION Y RESPETO.

# EL COMERCIO EXTERIOR MARITIMO DEL PUERTO DE MAZATLAN

## I N T R O D U C C I O N

### CAPITULO I

#### CONCEPTO DE LA EXPORTACION MARITIMA

- I.1. - DEFINICIONES
- I.2. - ELEMENTOS FUNDAMENTALES
- I.3. - ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION MARITIMA

### CAPITULO II

#### T R A N S P O R T E

- II. 1.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS
- II. 2.- OBLIGACIONES DEL CARGADOR, PORTEADOR Y CONSIGNATARIO
- II. 3.- TRANSPORTE MARITIMO
- II. 4.- TIPOS DE SERVICIO QUE OFRECEN LOS BUQUES
- II. 5.- CONTRATO DE FLETAMENTO

### CAPITULO III

#### EL PUERTO DE MAZATLAN

- III. 1.- ANTECEDENTES HISTORICOS
- III. 2.- SUS INSTALACIONES
- III. 3.- SU ORGANIZACION ACTUAL
- III. 4.- AUTORIDADES PORTUARIAS QUE INTERVIENEN DENTRO DEL RECINTO FISCAL

## CAPITULO IV

### SERVICIOS QUE OFRECE EL PUERTO

IV. 1.- SERVICIOS DE CABOTAJE

IV. 2.- SERVICIOS DE ALTURA

IV. 3.- SERVICIOS A LA PESCA

IV. 4.- SERVICIOS AL TURISMO

## CAPITULO V

### EL COMERCIO EXTERIOR QUE SE MOVILIZA POR EL PUERTO DE MAZATLAN

V. 1.- SU ZONA DE INFLUENCIA

V. 2.- PRODUCTOS

V. 3.- ORIGEN Y DESTINO DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

V. 4.- PROMOCION A SUS INSTALACIONES Y PRODUCTOS

## CONCLUSIONES

## BIBLIOGRAFIA

# M A Z A T L A N

## MAZATLAN: UN PUERTO COMERCIAL, PESQUERO Y TURISTICO

• SACRAMENTO

• LONG BEACH

• SN. DIEGO

MAZATLAN

CD. MEXICO

• BE...

• HONDURAS

• GUATEMALA

• NICARAGUA

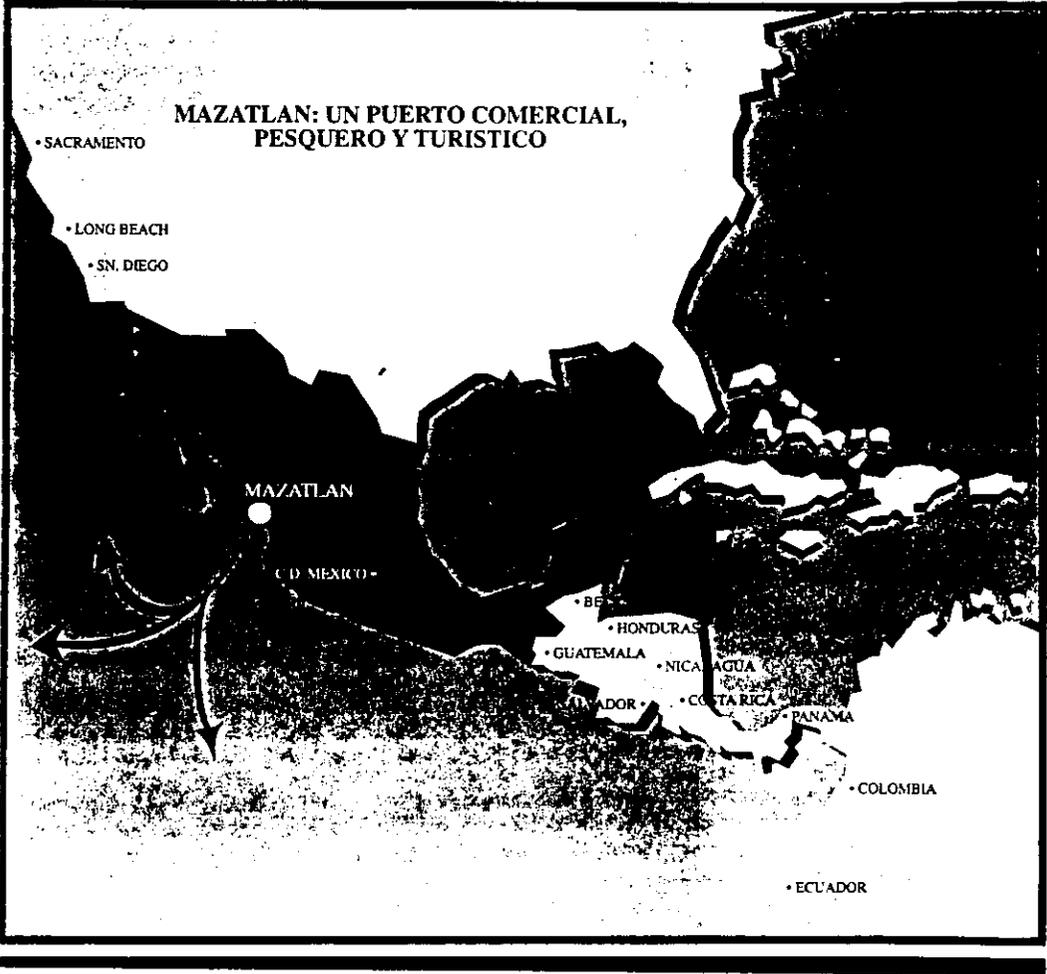
• EL SALVADOR

• COSTA RICA

• PANAMA

• COLOMBIA

• ECUADOR



## INTRODUCCION

El potencial de crecimiento y desarrollo que proyecta el Puerto de Mazatlán, se fundamenta principalmente en las actividades comerciales, turísticas y pesqueras. En el aspecto comercial, sirve a los Estados de Nayarit, Sonora, Coahuila, Durango, Jalisco y Sinaloa; además, tiene una relevante vinculación como proveedor de suministros con la Península de Baja California, a través del Servicio de Transbordadores. Hacia el exterior, se vislumbra un importante potencial en la denominada "Cuenca del Pacífico", teniendo actualmente en la zona un constante intercambio comercial con Japón.

Por sus atractivos naturales e infraestructura, Mazatlán, al mismo tiempo que es receptor de volúmenes importantes de carga, es uno de los principales puertos nacionales que favorecen la afluencia de visitantes por medio de arribos de Cruceros Turísticos.

En cuanto a la actividad pesquera, es de igual manera un aspecto que se ha desarrollado en gran medida y por lo tanto ha sido dotado de más y mejores instalaciones, como lo demuestra el Parque Industrial Pesquero y 1,788 metros lineales de muelles exclusivos para el sector pesquero e instalaciones diversas para el desarrollo de esta actividad. El movimiento de exportación en este sector corresponde principalmente al atún congelado a granel y al camarón.

Contando Mazatlán con infraestructura portuaria funcional y aceptable, red de carreteras, comunicación ferroviaria, aeropuerto internacional y estupenda situación geográfica, se puede decir que el Puerto tiene un promisorio futuro en sus polos de desarrollo portuario, turístico y pesquero.

Por lo antes expuesto, he preparado este trabajo, ocupándome en el Capítulo I del concepto de Exportación Marítima, analizando tanto sus elementos fundamentales como los que intervienen en toda actividad de exportación por vía marítima.

Por lo que respecta al Capítulo II, se señala al Transporte como el factor más significativo dentro del comercio internacional, estableciendo los conceptos y las obligaciones de las principales figuras que conforman el transporte marítimo, así como los diferentes tipos de servicio que ofrecen los buques en el Tráfico de Altura, y los costos de fletes, mismos que representan un indicador determinante para elegir a un Puerto como punto de origen o destino al efectuar el servicio de transporte en el ámbito del Comercio Exterior Marítimo.

En el Capítulo III, se describe al Puerto de Mazatlán, señalando las instalaciones portuarias con que cuenta, para poder ofrecer al Puerto como una alternativa para ser utilizado en la contratación de servicios de transporte marítimo internacional de mercancías. De igual manera, se señala la organización de los trabajadores que desarrollan sus actividades en el sistema portuario, así como las funciones que desempeñan las diferentes autoridades portuarias que intervienen dentro del Recinto Fiscal.

El contenido del Capítulo IV se refiere a los servicios que ofrece el Puerto de Mazatlán en la esfera del comercio que utiliza la vía marítima como medio de transporte. Así veremos los Servicios de Cabotaje, de Altura, a la Pesca y al Turismo.

Capítulo V, en este capítulo se explica la Zona de Influencia o "Hinterland" del Puerto de Mazatlán, esto es, las regiones geográficas que se benefician mediante el flujo de mercancías de importación requeridas para su consumo o para integrarlas a mejorar su

desarrollo industrial, así como las zonas productivas cuyo principal objetivo sea incorporar sus productos al mercado internacional, incluyéndose además, los diversos tipos de productos que se movilizan a través de este Puerto, en tráfico de altura, así como el origen y destino de las importaciones y exportaciones y la promoción de sus instalaciones y productos.

## **CAPITULO I**

### **CONCEPTO DE LA EXPORTACION MARITIMA**

#### **I.1.- DEFINICIONES**

#### **I.2.- ELEMENTOS FUNDAMENTALES**

#### **I.3.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION MARITIMA**

## **I.1 - DEFINICIONES**

Como primera definición, tenemos que Exportar es extraer géneros y productos de un país, y llevarlos a otros, utilizando diferentes medios, en nuestro caso es la vía marítima.

La exportación puede ser: **DEFINITIVA Y TEMPORAL**

**DEFINITIVA**.- Consiste en la salida de mercancías del territorio nacional para permanecer en el extranjero por tiempo ilimitado .

**TEMPORAL**.- Es la salida del territorio nacional de mercancías para permanecer en el extranjero por tiempo limitado y para una finalidad específica, siempre que retornen del extranjero sin modificación alguna. ( 1 )

Tradicionalmente, los Estados han puesto dificultades a las importaciones de mercancías que consideran que pueden hacer la competencia a las producidas dentro de sus límites y, a su vez, han tratado de favorecer las exportaciones de sus productos más allá de sus fronteras.

La coyuntura del comercio mundial puede, esquemáticamente, definirse por las siguientes características:

- Producción en gran serie.
- Interdependencia económica.

- Intervención de todos los países del mundo como soberanías.
- Necesidad de continuar los intercambios y, consecuentemente, de ceder en importaciones para poder seguir exportando. (2)

Actualmente, todos los países están obligados a relacionarse con otros, son interdependientes en una economía global, pues no existen economías autosuficientes. Hoy día, lo que pasa en cualquier lugar del mundo afecta al resto de las economías del planeta, por ello se han formado Bloques de Comercio, Mercados Comunes, y se han suscrito Tratados de Libre Comercio. Los países han abierto sus fronteras y reducen sus aranceles de importación, lo cual genera la interdependencia.

El crecimiento económico facilita la liberalización y la expansión del comercio, al aumentar la demanda y facilitar un mejor acceso a los mercados. La interacción entre comercio y crecimiento es un elemento clave para el progreso económico.

## **I.2 - ELEMENTOS FUNDAMENTALES**

En toda exportación se vinculan varios elementos, pero mencionaremos tres que consideramos de carácter esencial:

### **A).- ADUANAS**

En nuestro caso, son aduanas marítimas, oficinas de la autoridad fiscal establecidas en los puertos de entrada, donde se examinan y clasifican arancelariamente las mercancías que se importan o exportan, cobrándose los derechos correspondientes.

Las aduanas son el órgano de la Administración Pública que tiene por objeto principal percibir los derechos fiscales de importación, exportación o tránsito y hacer cumplir las disposiciones prohibitivas y de reglamentación del comercio internacional.

Tradicionalmente, el papel general de la Aduana había consistido en vigilar el cumplimiento de las prohibiciones legales referentes al tránsito de las fronteras.

Estas prohibiciones legales se fundan en diversas razones:

- a).- De carácter fiscal, cuando tienen por objeto asegurar el monopolio del Estado, sea en la fabricación, sea en la venta de cosas terminadas.
- b).- De carácter económico, cuando tienen por fin proteger o estimular las industrias nacionales, impidiendo la entrada de productos similares.
- c).- De carácter social, cuando tienen por objeto impedir la acumulación o el acopio de determinados productos, o impedir la exportación total de ellos sin asegurar antes lo necesario para el consumo del país. ( 3 )

A partir del año de 1940, la economía mexicana era prácticamente cerrada, ya que la política proteccionista de nuestro país utilizó barreras arancelarias como instrumento de política económica, lo cual significó restringir el consumo de productos importados y fomentar la producción nacional, y así poder generar un desarrollo en su planta industrial.

Sin embargo, en 1986, cuando se decidió la incorporación de México al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la economía mexicana inició un proceso de apertura comercial mediante la diversificación de nuestras relaciones comerciales y la liberalización del intercambio de mercancías, reduciendo los aranceles hasta los niveles establecidos por dicho Acuerdo.

Actualmente, México continúa normando su política comercial de acuerdo a los códigos de conducta y principales reglas del GATT.

#### B).- BALANZA COMERCIAL

Es la representación del saldo resultante entre el precio pagado por las mercancías importadas y el precio cobrado por las mercancías exportadas; es decir, registra todas las transacciones económicas realizadas con el exterior en una contratación de compra y venta. La balanza comercial agrupa, pues, todo el tráfico de comercio exterior realizado por un país durante un período de tiempo determinado, generalmente un año. ( 4 )

La balanza comercial es la partida más importante de la balanza de transacciones en cuenta corriente, cabe destacar que ésta representa una partida de la balanza de pagos. Se considera balanza comercial favorable o superávit comercial, cuando el valor total de las exportaciones realizadas es superior al de las importaciones. Por el contrario, cuando las importaciones reflejan un valor superior al de las exportaciones, se dice que la balanza comercial es desfavorable o que existe déficit comercial. Podemos afirmar que cuando el valor de lo que se exporta es superior al precio que se paga por lo que se importa, la economía de un país goza de un grado favorable de desarrollo.

### C).- BALANZA DE PAGOS

Es el registro sistemático de las transacciones comerciales realizadas entre los residentes de un país frente al resto del mundo en un período determinado, normalmente de un año, es un indicador básico de la situación económica general, ya que permite, entre otras cosas, medir el nivel anual de las reservas monetarias del país y con ello constatar el valor internacional de su moneda frente al resto del mundo; el análisis e interpretación de la balanza de pagos, servirán como norma específica para estructurar toda una serie de lineamientos en materia de política económica respecto al exterior, que va desde el establecimiento de una estrategia comercial a través de la instrumentación de mecanismos fiscales externos como aranceles, cuotas y otro tipo de controles, hasta la determinación de una política monetaria y crediticia congruente con la situación financiera internacional, al igual que implementar otra de fomento a las exportaciones, conquistas y diversificación de nuevos mercados.( 5 )

La balanza de pagos es la ordenación gráfica de la totalidad de las relaciones económicas mantenidas por un país frente al exterior. Esta balanza se divide en Cuenta Corriente y Cuenta de Capital. Desde luego, nos interesa lo relativo a Balanza de Transacciones en Cuenta Corriente, ya que se integra por la Balanza Comercial ( Importaciones y Exportaciones de Mercancías ) y Balanza de Servicios ( Fletes, Transporte, Seguros, Turismo, Transacciones Gubernamentales ). En suma, la Balanza de Transacciones en Cuenta Corriente está formada por el total de las importaciones y exportaciones de bienes y servicios, así como por los ingresos y egresos referentes a servicios internacionales. ( 6 )

Para el desarrollo adecuado de estos tres elementos, es necesario el respaldo de una política comercial activa y eficiente que ayude a agilizar el conjunto de reglamentos de carácter fiscal, administrativo y de política exterior.

### **I.3.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION MARITIMA.**

a).- EXPORTADOR.- Este elemento es quien exporta o comercia con un país extranjero. Existen tres puntos que hay que tener especialmente en consideración; en primer lugar, la voluntad de vender o hacer vender; en segundo lugar, el espíritu alerta para aprovechar la ocasión y por último, el convencimiento de que continuamente deben ser perfeccionadas las técnicas productivas y las prácticas comerciales. El empresario cuya gestión reúne estos tres puntos, es un exportador o un empresario competente. ( 7 )

Exportar significa vender, vender más allá de nuestras fronteras con la ayuda de las técnicas que regulan el tráfico de mercancías entre la comunidad internacional. La actividad de exportar permite obtener beneficios económicos, pero lo más importante es que una exportación nos permite abrir un futuro de negocio para posteriores acciones similares y así poder conquistar un mercado continuo y rentable.

La exportación es factor determinante en el despegue o desarrollo económico de cualquier país. Indudablemente no es la varita mágica que soluciona todos los problemas de una economía, pero parece ser bastante cierto que cuando una economía es capaz de exportar una gama de artículos y productos, es porque ha alcanzado un alto nivel de desarrollo.

Es necesario exportar, porque con las divisas de nuestros productos vendidos al extranjero hay que financiar la compra de bienes de equipo y materias primas que necesitamos para nuestro desarrollo industrial.( 8 )

El comercio es un medio para lograr el desarrollo, no la meta de éste. La meta del desarrollo es mejorar el bienestar de todos, y la expansión del comercio no es, por sí misma, una garantía de que la pobreza se reducirá, pero aumenta las posibilidades de alcanzar ese objetivo.

b). PUERTO - Se le puede definir como la costa natural o artificial abrigada de los vientos, donde fondean o atracan las naves y efectúan con comodidad y seguridad las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarco o desembarco de tripulantes y pasajeros.

También se le puede definir como los lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. ( 9 )

De acuerdo a su ubicación, los puertos se clasifican en:

#### **1.- De Altura**

A los puertos de altura también se les puede llamar internacionales, y son aquellos habilitados para prestar servicios a la navegación internacional por virtud de sus obras e instalaciones. Los puertos de altura deben estar abiertos a la navegación de los buques de todas las banderas en tiempo de paz, según lo establece el Artículo 12 de la Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de julio de 1993.

## **2.- De Cabotaje.**

A los puertos de cabotaje también se les puede llamar puertos interiores, y son los que prestan servicio sólo a la navegación de cabotaje, o sea, entre puertos nacionales.

## **3.- Mixtos.**

Los puertos mixtos son los que prestan servicio a la navegación tanto de altura como de cabotaje.

Desde el punto de vista de su régimen administrativo, los puertos pueden ser de administración estatal y de administración descentralizada o autónoma.

Los primeros están directamente administrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ellos la autoridad máxima local es el Capitán de Puerto, y sus operaciones se rigen principalmente por el Reglamento General de Policía de Puertos.

En los puertos de administración autónoma o descentralizada, se crea una administración portuaria autónoma con personalidad jurídica y patrimonio propio, y con amplias funciones para regular y dirigir la administración del puerto; en los puertos principales del mundo, este tipo de administración ha dado resultados magníficos, pudiendo citar entre ellos, el de Amberes en Bélgica, Rotterdam y Amsterdam en Holanda, Hamburgo en Alemania, Buenos Aires en Argentina, y el de Nueva York en los Estados Unidos. ( 10 )

En el caso de México, al establecer cada desarrollo portuario, el Ejecutivo Federal dispondrá el régimen de administración aplicable, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Puertos, misma que en su Artículo 38 establece que - "Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos ".

c).- BUQUE.

El buque es otro elemento importante al que hay que definir. De acuerdo a su concepto jurídico, el buque es un bien mueble, compuesto de elementos diversos ( casco, máquinas, anclas, velas en su caso, etc.), que en su conjunto constituye un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a la navegación.

Para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de Buque, es necesario que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto, y que esté destinada al tráfico marítimo.

Concretamente, Buque es todo aparato apto para la navegación en mar abierto, y legalmente destinado al tráfico marítimo. ( 11 )

En México, la flota mercante que se puede utilizar en tráfico de altura, es muy reducida, lo cual hace indispensable para nuestro comercio marítimo internacional, el requerir o depender, en su mayoría de embarcaciones extranjeras, entre las que destacan las japonesas, italianas, noruegas, filipinas y chinas.

En nuestro país, la compañía de mayor importancia, en este aspecto, es **Transportación Marítima Mexicana**, ya que mueve un considerable volumen de carga, pero hasta cierto punto insuficiente para las necesidades del país.

**CITAS**

**CAPITULO I**

- ( 1 ).- Ley Aduanera, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de Diciembre de 1995, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Artículos 102 y 115.
- ( 2 ).- Lacalle, José María. El Negocio de la Exportación, Ed. La Polígrafa, Barcelona, España, 1966, p. 83.
- ( 3 ).- Budic, Domingo Valentín. Diccionario del Comercio Exterior, Ed. De Palma, Buenos Aires, 1983, p. 6.
- ( 4 ).- Lacalle, José María. Op. Cit., p. 141.
- ( 5 ).- Ortiz Wadgymar, Arturo. La Problemática Externa de la Economía Mexicana Contemporánea, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., 1977, p. 11.
- ( 6 ).- Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del Comercio Internacional, Ed. Siglo XXI, México, 1978, p.206.
- ( 7 ).- Lacalle, José María. Op. Cit., p. 17.
- ( 8 ).- Ibidem, p. 31.
- ( 9 ).- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, México, 1970, p. 144.

( 10 )- Ibidem, p. 145.

( 11 )- Ibidem, pp. 213 y 214.

## **CAPITULO II**

### **TRANSPORTE**

#### **II.1.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS**

#### **II.2.- OBLIGACIONES DEL CARGADOR, PORTEADOR Y CONSIGNATARIO**

#### **II .3.- TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS**

#### **II.4.- TIPOS DE SERVICIO QUE OFRECEN LOS BUQUES**

#### **II.5.- CONTRATO DE FLETAMENTO**

## **II.1.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS.**

El contrato de transporte es aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido, y bajo su inmediata dirección, o la de sus dependientes, mercaderías, o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a personas determinadas.

Los elementos personales del contrato de transporte, son :

**Cargador.-** Es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su realización.

**Porteador.-** Es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización de un transporte.

**Destinatario o Consignatario.-** Es la persona a quién o a cuya orden vayan dirigidos los objetos. ( 1 )

Tanto el nombre del cargador, como el del porteador y del destinatario o consignatario, deben estar especificados en el contrato de transporte.

En la exportación marítima existen generalmente dos tipos de transporte, el que corresponde del punto de origen al puerto y el del buque que realiza la exportación, o sea, el proceso de la exportación.

El primero, generalmente se efectúa a través de ferrocarril, camión, y en casos muy raros por vía fluvial, o en tráfico de cabotaje.

En la mayoría de los casos, las tarifas y costos están regulados y estipulados por el Estado, en base a las condiciones económicas del país.

## **II.2.- OBLIGACIONES DEL CARGADOR, PORTEADOR Y CONSIGNATARIO.**

Entre las obligaciones del Cargador se encuentran, la entrega de las cosas en las condiciones, lugar y tiempo convenidos en condiciones normales y adecuadas para la realización del transporte; a entregar los documentos necesarios para el libre tránsito y pasaje de la carga; indemnizar al Porteador de los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para el cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiere hecho en favor del Cargador; y remitir con oportunidad la carta de porte al Consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino final. ( 2 )

Las obligaciones del Porteador son las de recibir las cosas en el tiempo y lugar convenido y cuidarlas y conservarlas bajo su exclusiva responsabilidad, hasta que las entregue a satisfacción del consignatario; debe emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado y por el camino que señale el contrato. Concluido el viaje, el Porteador se obliga a entregar las cosas en el domicilio convenido, o bien a avisar para que el destinatario o consignatario pueda recogerlas. ( 3 )

Por último, tenemos que las obligaciones del consignatario son las de recibir la mercancía sin demora, siempre que lo permita su estado y tenga las condiciones expresadas en la carta de porte, e incluso, cuando parte de los objetos estuvieran averiados, deberá recibir los que estén ilesos, siempre que separados de los anteriores no sufrieren disminución de su valor, por supuesto, después de su liberación aduanal. Cabe destacar que tan pronto tenga la noticia del arribo del buque, el consignatario de las mercancías debe ir a inspeccionarlas para verificar si sufrieron daños y hacer valer el seguro de las mismas.

### **II.3 .- TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS.**

El contrato de transporte marítimo es la parte esencial del comercio por esta vía. El hecho que el 80% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, permite que el transporte marítimo sea un factor fundamental para el intercambio comercial internacional.

Este medio de transporte internacional se distingue por su gran capacidad de carga y su diseño para transportar toda clase de productos que representen mucho volumen y peso. El transporte marítimo ha sufrido grandes cambios, tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización, por lo que podemos encontrar diversos tipos de buques, entre los que destacan: Buques graneleros, Buques tanque, Cementeros, Portacontenedores, Mineraleros y Petroleros.

En el tráfico marítimo, el contrato más usual es el de transporte de mercancías bajo Conocimiento de Embarque ( Bill of Lading, o B/L ). Mediante este tipo de contrato, el porteador o el Naviero queda obligado a transportar una cosa de un lugar a otro, por

vía marítima, y el cargador se obligará a entregar oportunamente la cosa que deberá ser transportada, así como a pagar el flete convenido.

El Conocimiento de Embarque es el documento probatorio de la existencia del contrato de transporte marítimo, es un título representativo de las mercancías que deberán ser entregadas al Consignatario contra la entrega del mismo.

Naturalmente, el traslado de las mercancías desde el punto de producción hasta los puertos de embarque no puede llevarse a cabo por vía marítima, sí a veces por vía fluvial, y en los casos de países sin costas, el transporte marítimo no puede realizarse más que como etapa intermedia, y gran parte del costo de transporte se debe a fletes marítimos. ( 4 )

El contrato de transporte deberá constar por escrito, y el cargador tiene derecho a pedir al porteador que se le expida un Conocimiento de Embarque, el cual será expedido por el Capitán del buque, o por el Naviero o el Armador. Cabe aclarar que Naviero es el propietario del buque, mientras que Armador es quién lo explota marítima y comercialmente

El Conocimiento de Embarque, de acuerdo al Artículo 100 de la Ley de Navegación, deberá contener:

- 1).- Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador.
- 2).- Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden.

- 3).- Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque.
- 4).- Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación.
- 5).- Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte.
- 6).- Indicación si es flete pagado o por cobrar.
- 7).- Mención de los puertos de carga y destino.
- 8).- La mención de la modalidad y tipo de transporte.
- 9).- Señalamiento del sitio en que las mercancías deberán entregarse al destinatario.
- 10).- El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua. ( 5 )

Las condiciones específicas en que el Porteador se compromete a realizar el transporte, así como la definición de sus responsabilidades y obligaciones, se formalizan según las condiciones que figuran en el Conocimiento de Embarque.

#### **II.4.- TIPOS DE SERVICIO QUE OFRECEN LOS BUQUES**

Para determinar las tarifas tomadas en cuenta para saber el costo del flete de las mercancías a transportar, es necesario aclarar que existen dos tipos de servicio que, dependiendo de los productos, costos y tiempo de entrega será su utilización: de Línea Regular y de Línea Irregular.

##### **1.- BUQUES DE LINEA REGULAR**

Son aquellas compañías que proporcionan un servicio de transporte marítimo en un área geográfica determinada, cubriendo un cierto número de puertos en una ruta específica de manera regular con itinerarios establecidos, proporcionando a los embarcadores tarifas fijas. ( 6 )

Los buques que prestan servicio de Línea Regular de navegación ofrecen disponibilidad de espacio con la regularidad y frecuencia que el embarcador necesita, y aceptan cargas de un gran número de embarcadores destinados a diferentes puertos a lo largo de su ruta.

Dentro de esta Línea, ubicamos:

##### **A.- Líneas de Conferencia:**

## **B.- Líneas Fuera de Conferencia ( OUTSIDERS ).**

### **Líneas de Conferencia:**

Un gran número de Líneas navieras de carga se han agrupado y han formado Conferencias con el objeto de poder prestar un mejor servicio a sus usuarios.

Una conferencia marítima de fletes es una asociación de empresas navieras, vinculadas por un acuerdo constitutivo por medio del cual se comprometen a prestar un servicio regular, sujeto a itinerario en determinadas rutas y cobrando fletes uniformes y preestablecidos, además regulan la cantidad y calidad de los servicios, organizando un sistema de frecuencias en que cada uno tenga una determinada participación y estableciendo algunas disposiciones sobre el tipo de buques que se aceptan en el tráfico, equipo que deban tener e incluso las condiciones sobre la forma en que debe atenderse a los usuarios. ( 7 )

Uno de los medios que utilizan las Conferencias para asegurar que los usuarios recurran a sus servicios, son los llamados " Contratos de Fidelidad " o " Acuerdos de Lealtad ", los cuales constituyen un incentivo para emplear únicamente buques de Líneas afiliadas a una determinada conferencia.

En la mayoría de los casos, cuando se trate de buques de conferencia, el exportador no se encuentra en situación de poder influir en el costo de los fletes, salvo cuando exista el " Contrato de Fidelidad ".

Este contrato se realiza entre el embarcador y líneas navieras pertenecientes a una conferencia, y a través del cual, el primero se compromete a embarcar sus productos exclusivamente con las Líneas asociadas a esa conferencia, siempre y cuando el transporte se realice dentro de las rutas que establece la conferencia. A cambio de esto, las Líneas se comprometen a proporcionar la cantidad de servicios suficientes y trato preferencial a sus contratantes, en el aspecto de fletes, ya que en un tiempo definido, de seis a doce meses, se proporciona un descuento hasta del 10%. ( 8 )

En términos generales, una Conferencia Marítima es la reunión de líneas navieras que prestan servicio en unas rutas determinadas, y que convienen en la aplicación de fletes uniformes, así como de ciertas normas, por ejemplo, las bases para el cálculo de fletes y para su establecimiento, el embalaje para los diferentes productos, la uniformidad en el conocimiento de embarque, entre otras, con el objeto de presentar un frente común contra la competencia de las Líneas Fuera de Conferencia.

El 6 de Abril de 1974, en el marco de las labores de las Naciones Unidas, se concluyó la elaboración de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, en la cual se reconoce la necesidad de un código de conducta de las conferencias marítimas que sea universalmente aceptable, y señalándose, entre los objetos fundamentales y principios básicos, los siguientes:

-Facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial.

-Promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

-Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.

-Sentar el principio de que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún País.

-Sentar el principio de que las conferencias deben celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes.

-Sentar el principio de que las conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre las actividades que afecten a esas partes, y deben publicar toda información importante sobre sus actividades. ( 9 ).

### **Líneas Fuera de Conferencia:**

Estas Líneas generalmente prestan un servicio regular, pero en un momento dado pueden cancelar alguna escala, o no tener la que pueden proporcionar las Líneas de Conferencia. Pueden también explotar el mismo tráfico que una Línea de Conferencia.

Estas compañías, independientemente, ofrecen fletes más bajos que los establecidos y pertenecientes a Conferencias, para competir con ellas, pero no suelen ofrecer la regularidad de servicios ni la garantía de estabilidad que ofrecen las Líneas de Conferencia.

### **2.- BUQUES DE LINEA IRREGULAR.**

Aquí podemos clasificar a los buques TRAMPS o VAGABUNDOS. Este tipo de servicios está básicamente encauzado al movimiento de grandes volúmenes de carga, generalmente a granel, como pueden ser productos agrícolas, minerales, maderas, líquidos, etc., no están regulados por ningún organismo, ya sea nacional o internacional, sino en base a la oferta y la demanda del servicio y disponibilidad en el área requerida, por lo tanto están sujetos a diversas fluctuaciones. (10 )

La característica de los buques que prestan servicio en línea irregular, es la de servir cualquier ruta en el tráfico internacional, y carecen de clientes fijos, la contratación de estos servicios se realiza normalmente en las bolsas de fletes o mercados de fletes, a los que ocurren tanto los embarcadores que requieren los servicios de un buque para el transporte de sus mercancías, como los armadores que buscan carga para su flota.

Estos buques comercian libremente, desplazándose a los lugares donde les ofrezcan carga, sin mantener por lo tanto, servicio ni itinerario fijos; y las condiciones de embarque y entrega, así como las tarifas de fletes a aplicar, se discuten directamente entre armador y usuario. ( 11 )

## **II.5 .- CONTRATO DE FLETAMENTO**

De conformidad con lo estipulado en el Artículo 95 de la Ley de Navegación, en los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete. ( 12 )

Flete es la cantidad que se paga a un transportista para que lleve una mercancía de un punto de origen a uno de destino.

Para calcular el precio de un flete, existe una serie de factores que son tomados en consideración, como la naturaleza de la carga, tonelaje a transportar, valor de la mercancía, tipo de embalaje, estiba, costos de operación y de manipulación de la carga, reglamentaciones portuarias, cobros y derechos de puerto, y posibilidad de contar con carga en el viaje de regreso.

En el aspecto comercial del Derecho Marítimo, debemos referirnos a los contratos de utilización de los buques, ya que son los que permitirán el equilibrio en los derechos y obligaciones de las partes contratantes. Dichos contratos son considerados por muchos expertos en la materia como la parte primordial del negocio marítimo, y se clasifican de la siguiente manera:

**A.- Locación o Arrendamiento  
(Bareboat charter o Charter party by  
demise).**

**B.- Fletamento:**

- a) A tiempo (Time charter).
- b) Por viaje (Trip charter o Voyage charter).

**C.- Transporte Marítimo:**

- a) Pasajeros.
- b) Mercancías.
- c) Buques (Remolque). ( 13 )

Debido a que el transporte marítimo de mercancías ya lo abordamos en este mismo capítulo, nos ocuparemos de los dos restantes.

### **LOCACION O ARRENDAMIENTO**

Se puede definir como el contrato por el cual una parte, llamada locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte, llamada locatario, por un período de tiempo

determinado y mediante el pago de un precio, también determinado. En este tipo de contrato podrá pactarse también la opción a compra.(14)

Ya que la actividad marítima se centra en el buque, por la importancia económica que representa, la característica principal de este contrato estriba en que el locatario se convierte en armador, puesto que es él quién realizará la explotación comercial y marítima del buque.

El buque es contratado como un casco desnudo o limpio, ya que el locatario lo dotará de tripulación, vituallas, combustible y todo lo necesario para su gestión náutica y comercial. Al término del contrato, deberá devolver el buque en el lugar pactado y en el mismo estado en que lo recibió, salvo los deméritos provenientes de su uso normal y daños producidos por fuerza mayor.

### **FLETAMENTO**

El fletamento es el contrato por el cual el armador se obliga a cumplir, con un buque determinado uno o más viajes preestablecidos (fletamento por viaje); o bien, dentro de un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador (fletamento a tiempo), bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos o costumbres que imperan en el medio marítimo. ( 15 )

Este tipo de contratos son celebrados, preferentemente, en base a las operaciones realizadas por las personas que intervienen en la actividad comercial del negocio marítimo en los lugares llamados mercados de fletes o bolsas de fletes. Los principales mercados

de este tipo, se encuentran hoy día en Hamburgo, Hong Kong, Londres, Nueva York, Oslo, París, San Francisco y Tokio.

En estos mercados, el fletador podrá ver diversos aspectos, ventajas o desventajas en la operación que pretende efectuar, tales como velocidad del buque, clasificación de la embarcación, medios de carga con que cuenta, equipo de descarga, prestigio o desprestigio de que goza la empresa armadora, tipo y tamaño de la nave, entre otras. (16)

#### **FLETAMENTO A TIEMPO (TIME CHARTER).-**

Este contrato es celebrado cuando, mediante el pago de un flete, el fletante, armador o naviero lo pone por entero a disposición del fletador en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado, por un tiempo convenido que puede ser de uno o más viajes. ( 17 )

En el fletamento a tiempo, el fletante conserva la tenencia del buque, así como su explotación marítima, en tanto que el fletador adquiere la explotación comercial, debiendo éste realizar los viajes necesarios durante el tiempo convenido y hacia los puertos que el fletador requiera.

### **Obligaciones del Fletante**

a.-Poner el buque convenido a disposición del fletador, en el tiempo y lugar pactados y en perfecto estado de navegabilidad.

b.-Pagar los gastos relacionados con la gestión marítima o náutica, o sea, pago de tripulación, salarios, visas consulares, derechos de clasificación del buque, etc.

c.-Llevar a cabo los viajes que disponga el fletador, dentro del tiempo convenido.

d.-Todas las demás, que deban figurar en la póliza de fletamento a tiempo, convenidas lícitamente entre las partes.

### **Obligaciones del fletador**

a.-Pagar el flete en los plazos convenidos.

b.-Pagar los gastos de la gestión comercial, o sea, flete, combustible, cargos portuarios, carga y descarga del buque, responsabilidad sobre la carga, etc.

c.-Reintegrar el buque al fletante en el plazo convenido, en el mismo estado en que lo recibió.

d.-Todas las demás, que deban figurar en la póliza de fletamento a tiempo, convenidas lícitamente por las partes.(18)

### **FLETAMENTO POR VIAJE (TRIP CHARTER O VOYAGE CHARTER)**

En esta modalidad de servicio de transporte marítimo, el fletante, naviero o armador, pone un buque a disposición del fletador, para que la totalidad de su capacidad de carga, o una parte de ella, sea utilizada para el transporte de mercancías en un viaje determinado, previamente convenido y mediante el pago de un flete determinado.

En el fletamento por viaje, el buque es contratado para llevar un gran volumen de carga entre dos puertos, el flete que se paga se basa en el total del tonelaje a transportar. Regularmente, los gastos de carga y descarga los adquiere el fletador, así como el pago de sobreestadías y demoras en que incurra el buque; por su parte, el fletante deberá pagar al fletador, un premio por el tiempo ganado en la carga y/o descarga de la embarcación.(19)

#### **Obligaciones del fletante**

a.-Poner el buque convenido a disposición del fletador, en el tiempo y lugar pactados y en perfecto estado de navegabilidad.

b.-Pagar todos los gastos y premios por el ahorro de tiempo en las estadias.

c.-Llevar a cabo el viaje convenido por las partes.

d.-Todas las demás contenidas en la póliza de fletamento por viaje, convenidas lícitamente por las partes.

#### **Obligaciones del fletador**

a.-Pagar el flete convenido.

b.-Pagar las demoras pactadas.

c.-Devolver el buque al concluir la descarga al término del viaje.

d.-Todas las demás contenidas en la póliza de fletamento por viaje, convenidas lícitamente entre las partes.(20)

Después de haber analizado los diferentes conceptos y elementos que intervienen en el comercio marítimo, procederemos a centrar el presente estudio sobre el puerto de Mazatlán, uno de los puertos de altura mexicanos cuya proyección y desarrollo económico y tecnológico está fincado en su ubicación geográfica, instalaciones portuarias y elemento humano capacitado y concientizado sobre la necesidad exportadora de

nuestro país en beneficio y apoyo de su estabilidad económica, y desarrollo de nuestra Marina Mercante que permita acelerar el proceso por el cual nuestros productos tengan mayor acceso a los mercados internacionales.

**CITAS**

**CAPITULO II**

- ( 1 ).- Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Derecho Mercantil, Ed. Porrúa, México, 1964, pp. 245 y 246.
  
- ( 2 ).- Ibidem, pp. 249 y 250
  
- ( 3 ).- Ibidem, p. 251.
  
- ( 4 ).- Granell, Francisco. La Exportación y los Mercados Internacionales, Ed Hispano Europea, Barcelona, 1974, pp. 199 y 200.
  
- ( 5 ).- Ley de Navegación, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el de Enero de 1994, México, Artículo 100.
  
- ( 6 ).- López Zavala, Jesús. Medios de Transporte Internacional, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., México, 1996, p. 18.
  
- ( 7 ).- Ibidem, pp. 18 y 19.
  
- ( 8 ).- López Zavala, Jesús. Op. Cit., p. 26.
  
- ( 9 ).- Budic, Domingo Valentín. Diccionario del Comercio Exterior, Ediciones De Palma, Buenos Aires, 1983, pp. 64 y 65.

- ( 10 ).- Ibidem, pp. 16 y 17.
- ( 11 ).- Granell, Francisco. Op. Cit., p.205
- ( 12 ).- Ley de Navegación, Artículo 95.
- 
- ( 13 ).- Salgado y Salgado, José Eusebio. El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque Tanque, Petróleos Mexicanos, Subdirección Técnica Administrativa, Gerencia Jurídica, México, 1989, p. 13.
- 
- ( 14 ).- Ibidem, p. 14.
- 
- ( 15 ).- Ibidem, p. 17.
- 
- ( 16 ).- Ibidem, p. 17.
- 
- ( 17 ).- Ibidem, p. 19.
- 
- ( 18 ).- Ibidem, p. 20.
- 
- ( 19 ).- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo, Universidad Nacional Autónoma de México, s.n.e., s.n.p.

( 20 )- Ibidem.

**CAPITULO III**

**EL PUERTO DE MAZATLAN**

**III. 1.- ANTECEDENTES HISTORICOS**

**III. 2.- SUS INSTALACIONES**

**III. 3.- SU ORGANIZACION ACTUAL**

**III.4.- AUTORIDADES PORTUARIAS QUE  
INTERVIENEN DENTRO DEL RECINTO  
FISCAL**

*Puerto de*  
**MAZATLAN**

---

M • E • X • I • C • O



### III. 1.- ANTECEDENTES HISTORICOS

Mazatlán, es un puerto pesquero, comercial y turístico, ubicado en la parte centro del litoral del Océano Pacífico, en el sur del Estado de Sinaloa, su situación geográfica es 23-11-00 latitud norte y 106-26-30 longitud oeste, en la entrada del Golfo de California; calificado climatológicamente como tropical lluvioso, es un puerto artificial, considerado entre los diez puertos del país que maneja un considerable volumen de mercancías para el mercado internacional, y también de turistas nacionales y extranjeros.

Por decreto del 9 de Noviembre de 1820, expedido por las cortes españolas, fue abierto el puerto de Mazatlán al comercio extranjero, pero por haber estallado la Revolución de Iguala, esto quedó sin efecto. Debido al decreto anterior, la Junta Gubernamental de México declaró el 15 de Diciembre de 1821, puertos de altura a los habilitados por el referido decreto, y el 6 de Febrero de 1822, se declaró que Mazatlán quedaba comprendido en dicha rehabilitación como puerto de altura. Dicen los historiadores que se puede afirmar que con esta disposición, Mazatlán inició su progreso con fuerte impulso. ( 1 )

Antes de ponerse en servicio las instalaciones portuarias, los buques de altura y cabotaje eran fondeados entre las Islas del Crestón e Isla de Chivos, y las operaciones de carga y descarga se efectuaban por medio de alijo en lanchones.

A partir de la década de 1920, se inició prácticamente lo que es el Mazatlán actual, aprovechando el Estero de Urías, construyéndose el antepuerto mediante la unión de la Isla de la Piedra y la Isla de Chivos, quedando configurado completamente con la construcción de dos rompeolas que permitió las instalaciones interiores.

Las Modernas obras portuarias y el almacén denominado número 1, se inauguraron en 1951 durante el régimen de Miguel Alemán, y desde entonces hasta 1970, el movimiento de carga fue incrementándose lentamente, pero al implantarse ese año la Reforma Portuaria, se dejó sentir un aceleramiento en esa actividad. ( 2 )

Durante los últimos años ha ido evolucionando la forma de prestación de servicios portuarios, en lo referente a alijo y desalijo de los buques, y a la manipulación y estiba de la carga. Para ello fueron creados el Sindicato Nacional de Alijadores, para manejar la carga y descarga de furgones y camiones, y la Unión de Estibadores y Alijadores del Puerto de Mazatlán para el alijo en tierra y estiba a bordo de embarcaciones. Estas organizaciones celebraron contratos de trabajo con la empresa Servicios Portuarios de Mazatlán, la cual se establece en 1973, para la administración del puerto, misma que al igual que la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y Puertos Mexicanos, han desempeñado funciones para tal efecto, hasta llegar finalmente a la Administración Portuaria Integral de Mazatlán ( API ) en 1994.

### III.2 SUS INSTALACIONES. ( 3 )

La Administración Portuaria Integral, cuya función incluye vigilar el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones vigentes en materia de operación portuaria dentro de su jurisdicción, cuenta con equipo desde grúas y equipo para movilizar contenedores, hasta remolcador y locomotora.

Las instalaciones están distribuidas a lo largo del Estero, iniciándose en la parte Sur con pequeños muelles dedicados a las flotas deportivas; posteriormente la terminal de Transbordadores con obras de atraque de 80 metros lineales; a continuación la terminal

turística con 120 metros lineales; después, el muelle petrolero utilizado por PEMEX con 90 metros de áreas frontales, seguido del recinto fiscal con 1,150 metros para maniobras de altura y cabotaje, así como áreas de almacenamiento que comprenden 14,868 metros cuadrados de bodegas y 67,564 metros cuadrados de patios; más al Norte del Estero se encuentran los muelles de la Armada (Octava Zona Naval Militar) con 131 metros lineales, y por último las instalaciones destinadas a la actividad pesquera que constan de 1,788 metros lineales.

Para su funcionamiento, el puerto cuenta con cinco muelles para carga y descarga de mercancías, así como uno exclusivamente para cruceros turísticos. En ellos, pueden atracar buques hasta con 33 pies de calado ( 10 metros ).

Para el almacenamiento de las mercancías, se dispone de cinco bodegas fiscales, que en su totalidad ofrecen 14,868 metros cuadrados de superficie, todas con 4.5 metros de altura útil. Concesionado a una empresa privada, se encuentra en operación un almacén frigorífico con capacidad para 3,500 toneladas de productos refrigerados o congelados a distintas temperaturas, pudiendo preservar legumbres, frutas, carnes y productos marinos, contando además con un túnel de congelación para 30 toneladas.

En virtud de la aceptación de los productos perecederos almacenados para el comercio exterior y consumo nacional, se ha observado la necesidad de ampliar el frigorífico con una cámara adicional por encontrarse, en ciertas épocas del año, saturadas sus bodegas.

Los puertos, ya no son sólo el lugar de abrigo y atraque, deben disponer ahora de instalaciones y servicios para los barcos, los exportadores y los destinatarios de las

mercancías. Son pues, también, una industria compleja que además de un adecuado rendimiento industrial han de atender a la competencia comercial internacional. ( 4 )

Para su seguridad en la entrada y salida de embarcaciones el puerto cuenta con 34 pies de calado en el canal de navegación, el ancho de plantilla del canal de acceso es de 200 metros y la dársena de maniobras consta de 450 metros. El puerto se ve afectado por fuertes marejadas que impiden el atraque de buques, solamente por causa de turbonadas o ciclones, en los meses de Septiembre y Octubre, muy ocasionalmente. ( 5 )

Como una ayuda a la navegación, en Mazatlán se encuentra el faro denominado "El Crestón" de origen natural, con 152 metros de altura, el cual despide un destello blanco con alcance de 30 millas náuticas. Se cuenta con cuatro pilotos de puerto que prestan sus servicios para la entrada y salida de buques, es importante considerar que desde que se modernizó el puerto, con practicaje obligatorio, nunca se ha registrado accidente alguno en este servicio.

La planta de almacenamiento de Petróleos Mexicanos está construída en una área de 137,439 metros cuadrados, en su área concesionada al Sur del recinto fiscal, cuya capacidad consta de dos tanques de almacenamiento con capacidad total de 400,000 barriles para combustóleo.

Los servicios de Señalamiento Marítimo, Radio Costanera, y Dragado lo proporciona la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; el servicio de Pilotaje lo proporciona el Sindicato de Pilotos de Puerto de la República Mexicana; el servicio de Remolque lo proporciona Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V., y el servicio Meteorológico lo brinda la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural.

### III.3.- SU ORGANIZACION ACTUAL

La Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de Julio de 1993, viene a señalar el marco jurídico para la privatización de los servicios de maniobras de carga y descarga, cuyo objetivo principal es la modernización y el incremento en la eficiencia de los Puertos dentro de la cadena de transporte, lo cual trae como consecuencia la creación de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, el 22 de julio de 1994. Esta se constituye como una sociedad mercantil que cuenta con una concesión por parte del Gobierno Federal hasta por 50 años, pudiendo ser prorrogada hasta por un plazo igual, para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en el Puerto, así como para la construcción de obras en el mismo y para la prestación de servicios portuarios.

La API de Mazatlán, a su vez, puede efectuar cesiones parciales de derechos a terceros para ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones, o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas. Se pretende que estas actividades se lleven a cabo, fundamentalmente, por empresas privadas.

La API es autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos directivos establecen sus políticas y normas internas, de conformidad con las disposiciones legales y administrativas aplicables. Entre sus principales funciones, incluye:

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del Puerto.

-Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en el Puerto.

-Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.

-Construir, operar y explotar terminales marinas e instalaciones portuarias y prestar servicios portuarios por sí, o a través de terceros, mediante contrato de cesión parcial de derechos.

-Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación.

El Puerto de Mazatlán opera bajo la modalidad de Recinto Fiscal, siendo concesionario Administración Portuaria Integral y responsables de los manejos de las mercancías, ya que la Ley Aduanera, en su Artículo 15, señala las obligaciones a cargo de los concesionarios de almacenes fiscalizados, para prevenir y asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales.

Las disposiciones a cargo de los concesionarios de almacenes fiscalizados persiguen definir y limitar las obligaciones de las personas concesionarias, con el propósito de garantizar mediante ellas, tanto a los particulares como al fisco, la integridad y conservación de las mercancías. De igual forma, se contempla el control de las mercancías al establecer su entrega sólo con autorización de la Aduana, luego de la desaduanización de las mismas.

Los recintos fiscales son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas. ( 6 )

De conformidad con el Artículo 10 de la Ley Aduanera, las maniobras de carga, descarga, transbordo, almacenamiento y conducción de mercancías, así como el embarque y desembarque de pasajeros, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil. ( 7 )

### **III.4 .- AUTORIDADES PORTUARIAS QUE INTERVIENEN DENTRO DEL RECINTO FISCAL**

Al comunicar embarcaciones a su arribo, a cualquier hora, se solicita a las autoridades las aborden en el siguiente orden:

- A).- SANIDAD INTERNACIONAL
- B).- MIGRACION
- C).- CAPITANIA DE PUERTO
- D).- ADUANA
- E).- SANIDAD VEGETAL
- F).- SANIDAD ANIMAL

Esto se lleva a efecto con la finalidad de que las diferentes autoridades certifiquen las condiciones en que se recibe el buque, en lo que concierne a cada una de sus funciones.

#### **A) .- SANIDAD INTERNACIONAL**

Al arribo de un buque, de cualquier nacionalidad, proveniente de un puerto extranjero, sube a bordo un representante de Sanidad Internacional y solicita:

-Lista de tripulantes, y pasajeros en su caso, certificando las boletas de vacunación.

-Certificado de desratización, el cual tiene un período de vigencia de seis meses.

-Una relación de los cinco Puertos anteriores que ha tocado o en los que ha estado en el último mes o dos meses ( Memo Voyage ).

-Declaración Marítima de Sanidad ( llenar la forma, al igual que una declaración anexa para los casos de enfermedad o defunción ocurrida a bordo ). ( 8 )

Compete a la Secretaría de Salud, adoptar las medidas que procedan para la vigilancia sanitaria de personas, animales, objetos o sustancias que ingresen al territorio nacional y que a su juicio constituyan un riesgo para la salud de la población, sin perjuicio de la intervención que corresponda a otras autoridades competentes. ( 9 )

Para que se permita la entrada del buque a puerto, es necesario que todos sus tripulantes y pasajeros estén libres de cualquier enfermedad contagiosa que perjudique a la población. En caso de no cumplirse estos requisitos, se somete a cuarentena o no se permite la entrada del buque al Puerto, incluso el médico de Sanidad Internacional tendrá que permanecer a bordo hasta que concluya la cuarentena.

La Ley General de Salud, en su Artículo 365, señala que las embarcaciones mexicanas se someterán a desinfección, desinfestación y desratización periódica por lo menos cada seis meses, exceptuándose de la fumigación las cámaras de refrigeración de los transportes pesqueros.

Las embarcaciones y aeronaves procedentes del extranjero con destino al territorio nacional, así como las que partan del territorio nacional al extranjero, deberán

estar provistas de la documentación necesaria en el aspecto sanitario exigida por los Tratados y Convenios Internacionales y demás disposiciones aplicables. ( 10 )

Sanidad Internacional funciona a través de la Secretaría de Salud.

#### B).- MIGRACION

Solicita lista de tripulantes, pasajeros, y pasaportes vigentes. Opera a través de la Oficina de Población, dependiente de la Secretaría de Gobernación.

Esta autoridad tiene la función de vigilar el movimiento de personas en el puerto, sobre todo cuando se trate de buques de pasajeros, debiendo vigilar que aquellos pasajeros provenientes de países de nacionalidad restringida, como la haitiana, cubana, colombiana, entre otras, cumplan con los requisitos exigidos por nuestro país.

#### C).- CAPITANIA DE PUERTO ( 11 )

Así como existe autoridad judicial, federal, municipal, naval, militar, también existe una autoridad marítima, la cual está ejercida por el Ejecutivo Federal, posteriormente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en cada puerto por un Capitán de Puerto, con el apoyo de la policía marítima, con la finalidad de hacer cumplir reglamentos de policía portuaria y de zona federal.

Todas nuestras costas, para su seguridad, están cubiertas por diferentes jurisdicciones de capitania de puertos; así los accidentes y actos que en él acontezcan, serán investigados y sancionados por el Capitán de Puerto, ya que es él la autoridad marítima.

Dentro de las funciones más importantes de la capitania de puerto, se encuentran:

1.- Vigilar que los buques cumplan con nuestras leyes.

2.- Despacho de buques con el visto bueno del cónsul de nuestro país en el lugar de procedencia del buque.

3.- Coadyuvar con el servicio meteorológico para la previsión del tiempo, cerrando el puerto en caso de que exista mal tiempo.

La capitania de puerto impone sanciones por contaminación de las aguas de la bahía, y por sobrecupo en el transporte turístico dentro de la bahía.

#### D).- ADUANA

En el recinto portuario, interviene fiscalizando la entrada y salida de la carga con su respectivo pago de derechos fiscales. En el recinto fiscal, específicamente, se encuentran ejerciendo estas funciones, cabe aclarar que éste es un sistema aduanero mediante el cual las maniobras de los buques se agilizan, produciendo así una reducción en la estadía, ya que las mercancías son depositadas en esta zona para su resguardo por parte de la autoridades aduaneras.

La aduana cuenta con vigilancia por parte de la policía fiscal durante las 24 horas a la entrada del recinto fiscal, desempeñando sus actividades de acuerdo con las

exigencias económicas del comercio exterior, disciplinando actividades económicas catalogadas como factor estratégico de los procesos de desarrollo nacional y de integración económica, con el objetivo de promover y facilitar el crecimiento del intercambio internacional de mercancías. Para ello, cumple con lo dispuesto en la Ley Aduanera y su Reglamento vigentes.

Las naciones modernas desarrollan su actividad a través de las aduanas, en el sentido de regular la entrada y salida de mercancías en o de su territorio, para alcanzar sus objetivos económicos, o a veces, meramente políticos. ( 12 )

La documentación solicitada por la autoridad aduanal, a la llegada de los buques, es la siguiente:

- 1.- Manifiesto de carga.
- 2.- Lista de pasajeros.
- 3.- Lista de pertenencias.
- 4.- Lista de Rancho.

Y a la salida y entrada de mercancías del recinto portuario, se solicita el pedimento de importación o exportación que amparen a dichas mercancías para su desaduanización.

#### E).- SANIDAD VEGETAL

Respecto a la Inspección Fitosanitaria en puertos marítimos, ésta se realiza principalmente en buques y almacenes de puertos, consistiendo en determinar si un buque trae productos de origen vegetal sin cumplir con los requisitos establecidos y que deberán

cumplirlos, ya que pueden ser portadores de agentes transmisores de plagas y enfermedades nocivas para nuestra agricultura, y por consiguiente, causarían graves pérdidas económicas al país.

En lo que se refiere a las inspecciones a los productos vegetales de exportación, solo se efectuarán si el interesado lo solicita.

En caso de no cumplirse los requisitos solicitados, se toman medidas de seguridad que van desde el tratamiento preventivo hasta el impedimento de la descarga o introducción de los productos vegetales, así como de cualquier otro material que sea portador o se sospeche de traer consigo agentes biológicos nocivos a nuestra agricultura.

La inspección se efectúa de la manera siguiente:

- 1.- Carga Comercial.
- 2.- Equipaje de pasajeros y tripulantes.
- 3.- Almacenes de provisiones alimenticias.
- 4.- Basura, desperdicios alimenticios y forrajeros.

El responsable de la concesión de fumigación de buques, es el Comité Estatal de Sanidad Vegetal del Estado de Sinaloa, autorizado por la Dirección General de Sanidad Vegetal de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural.

F).- SANIDAD ANIMAL

Al arribo de las embarcaciones, esta autoridad solicita los despachos de los últimos cinco puertos que haya tocado, para determinar si estos puertos no están infectados de enfermedades exóticas que puedan perjudicar a la economía del país.

El requisito que demanda Sanidad Animal, es que las mercancías y/o alimentos que el buque transporta no estén contaminados o infectados, y en el caso que exista alguna contaminación, se procede a formar cinturones sanitarios en la escala del buque, y en caso necesario no se permite el atraque.

Este servicio lo proporciona el personal de Sanidad Animal dependiente de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. ( 12 )

**CITAS**

**CAPITULO III**

- ( 1 ).- Diccionario Geográfico, Biográfico y Estadístico del Estado de Sinaloa, Editado por el Gobierno del Estado de Sinaloa, México, 1982, p. 494.
- ( 2 ).- Información proporcionada por el Capitán de Altura Rolando Solís Saracho, Piloto de puerto de Mazatlán.
- ( 3 ).- Este apartado fue realizado mediante visitas hechas a las instalaciones portuarias, y los datos e información supervisados por el Lic. José Luis Orozco López, Gerente de Operación de Administración Portuaria Integral de Mazatlán.
- ( 4 ).- Quince, Ricardo, "El Puerto y la Cadena de Transporte", Revista Mar y Tierra, Número 23, Marzo-Abril 1981, S.C.T. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, p. 19.
- ( 5 ).- Información obtenida en Capitanía de Puerto, S.C.T., Mazatlán.
- ( 6 ).- Ley Aduanera, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, Diciembre 1995, Artículo 14.
- ( 7 ).- Idem, Artículo 10.
- ( 8 ).- Datos ofrecidos por el Dr. Roberto Ernesto Felton, representante de Sanidad Internacional en el Puerto de Mazatlán.
- ( 9 ).- Ley General de Salud, Ed. Libros Económicos, México, D. F.,1984, Artículo 354, p. 131.
- ( 10 ).- Ley General de Salud, Artículo 367, Pág. 134.

- ( 11 ).- Información proporcionada por el Subdelegado de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en Veracruz, Ver., Sr. Alejandro Hernández, durante un viaje de prácticas efectuado a ese puerto, dentro del programa de la Cátedra "Derecho Mercantil Marítimo", impartida por el Doctor José Eusebio Salgado y Salgado.
- ( 12 ).- Ferreira de Abreu, Durval, "Los Convenios Aduaneros Internacionales y la facilitación del Comercio Internacional", Revista Mar y Tierra, Número 31, Julio-Agosto 1982, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, p. 24.
- ( 13 ).- Datos proporcionados por el Ing. Jorge Narváez, Jefe de Inspectoría de la Dirección General de Sanidad Fitopecuaria y Forestal de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural.

## **CAPITULO IV**

### **SERVICIOS QUE OFRECE EL PUERTO**

#### **IV. 1 SERVICIOS DE CABOTAJE**

#### **IV. 2 SERVICIOS DE ALTURA**

#### **IV. 3 SERVICIOS A LA PESCA**

#### **IV. 4 SERVICIOS AL TURISMO**

#### IV.1.-SERVICIOS DE CABOTAJE

Servicio de cabotaje es el que se lleva a cabo entre puertos nacionales, o internacionales cuando se hace visitando puertos de varios países de un mismo litoral. El tráfico costanero es semejante al de cabotaje, sólo que requiere que no se aleje más de 20 millas marítimas de la costa. En México existe el servicio del Gran Cabotaje, establecido por la empresa armadora más importante del país: Petróleos Mexicanos, y consiste en que los buques visitan puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá (1). Este servicio de Gran Cabotaje, lo estableció PEMEX durante la Segunda Guerra Mundial, luego de la expropiación del petróleo en 1938, y de aplicar el Derecho de Angaria en 1941, mediante el cual México efectuó la requisita de navíos extranjeros en aguas sujetas a su autoridad para efectuar transportes o cualquier otro servicio público urgente. Actualmente, PEMEX Refinación maneja el total del transporte marítimo del Petróleo y sus derivados, a través de su Gerencia de Transportación Marítima.

A raíz de la creación de la ruta de transbordadores Mazatlán-La Paz, se enfocó a éstos como único servicio de cabotaje, dado que Mazatlán es el punto final de abastecimiento para Baja California Sur.

Este tipo de transporte estuvo operando eficientemente y moviendo grandes volúmenes de carga, pero como consecuencia de los problemas económicos sufridos por el país en los últimos años, este movimiento bajó considerablemente su potencial económico y por lo tanto el servicio de cabotaje, ya que se restringió la zona libre de La Paz. Las Zonas Libres fueron creadas con la finalidad de integrar económica, social y culturalmente al resto del país, a la región de que se trate. Entre los estímulos que se establecían estaba el de introducir a la Zona Libre, sin el pago de impuestos de

importación, bienes que no se fabricaran en el país, buscando estimular, a largo plazo, la creación de industrias, para sustituir dichas importaciones.

Al implantarse el servicio de transbordadores, se incrementó en forma muy notable el intercambio comercial y turístico con la Baja California. Actualmente, los transbordadores transportan un promedio de 450,000 toneladas de carga en 380 viajes al año. En sus tres amplias cubiertas para vehículos y carga tienen acomodo numerosos camiones, trailers y automóviles.

La carga en cabotaje que se mueve de o a la Baja California, es transportada en su totalidad por transbordadores, excepto el petróleo y sus derivados, los cuales tienen como origen el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, y son destinados no solo para Baja California, sino para el propio Mazatlán.

Desde luego, cabe destacar que el tráfico de cabotaje, en un futuro no muy lejano, será fundamental para el comercio interno del país, debido a la constante alza en los costos del transporte terrestre.

**CUADRO ESTADISTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA DE CABOTAJE EN  
TONELADAS MANEJADO POR EL PUERTO DE MAZATLAN.**

<b>AÑO</b>	<b>CABOTAJE (BUQUES NO TRANSBORDADORES)</b>	<b>CABOTAJE (TRANSBORDADORES)</b>
1981	75,105	115,359
1985	179,783	479,906
1991	1'437,894	484,989
1992	1'402,634	510,441
1993	1'580,931	407,579
1994	1'551,059	470,723
1995	1'289,035	437,854

FUENTE: S.C.T. CAPITANIA DE PUERTO  
MAZATLAN, SINALOA.

**IV.2.- SERVICIOS DE ALTURA**

Los servicios de altura son los que se prestan a la navegación internacional, y en Mazatlán se ha venido ofreciendo, principalmente a Japón, Italia, España, y hacia Sudamérica, comúnmente a Chile. Estos han sido los lugares tradicionales a donde se ha ofrecido servicios y exportado a través del puerto de Mazatlán. ( 2 )

Los volúmenes de carga por exportación se han visto reducidos en este tipo de movimiento, lo cual debe ser motivo de preocupación por parte del Gobierno Federal, las organizaciones de trabajadores portuarios y empresas que intervienen en la actividad portuaria. Es urgente acelerar este movimiento de exportación, ya que exportar es

mantener a la empresa en niveles de competencia, y nuestro país está obligado a aumentar sus exportaciones para continuar su deseado desarrollo e incremento de nivel de vida, así como para salir de la crisis económica en que nos encontramos inmersos hoy día.

En este punto es necesario considerar las palabras de Octaviano Campos Salas, quien fuera Secretario de Industria y Comercio durante el régimen del Presidente Gustavo Díaz Ordaz:

"Hace falta la formación de miles de comerciantes especializados en comercio exterior. A cada gran empresa le hace falta un departamento especializado de exportaciones, y ha de ser de la **ex-pe-rien-cia** de ustedes , acumulada de muchos años en el comercio interior, de donde surjan con facilidad y naturalmente las capacidades para ir a llenar esas funciones. Que desaparezca de México la bochornosa práctica de que sean los comerciantes extranjeros los que vengán a buscar nuestros productos hasta la orilla misma del surco y que, por el contrario, seamos nosotros los que vayamos a tierras extranjeras a ofrecerlos". ( 3 )

Para México, es de vital importancia llevar una activa política de transportes y establecer ciertas rutas para determinadas mercancías, así como establecer su comercialización por puertos específicos.

Un aumento importante en una cierta esfera del tráfico portuario puede requerir mejoras urgentes, espacio adicional para almacenamiento y más equipo mecánico. Una disminución puede deberse a servicios no satisfactorios, a costos excesivos teniendo como resultado una desviación del tráfico a un puerto rival. ( 4 )

Durante los años de 1981 a 1990, se movilizaron 5'697,398 toneladas de carga de altura, siendo los productos más importantes, en movimiento de importación, granos, azúcar y fertilizantes; Y en movimiento de exportación, fueron el garbanzo, algodón, tabaco y productos congelados.

Es necesario destacar que en el movimiento de tráfico de altura de 1984, decreció notablemente el volumen de importaciones, y por el contrario, el movimiento de carga de exportación presentó un incremento. Esto se debió, principalmente a las medidas tomadas por el gobierno de nuestro país mediante su plan de sustitución de importaciones y fomento a la exportación dictadas a fin de fortalecer la economía nacional y desarrollar su industria en aquellos momentos en que atravesaba por situaciones bastante difíciles en su enfrentamiento con problemas para solventar su posición económica.

A partir de 1991, el movimiento tanto de importación como de exportación reflejó un decremento muy significativo, sin embargo, a partir de 1995 las exportaciones han presentado un repunte basado principalmente en el embarque de garbanzo, algodón y pasta de tomate con destino a España, Italia y Francia, principalmente, mientras que el movimiento de importación se ha basado, generalmente durante 1995 y 1996, en rollos de lámina cromada proveniente de Japón, para ser utilizada en la industria para la fabricación de envase de productos alimenticios.

**CUADRO ESTADISTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA DE ALTURA EN  
TONELADAS MANEJADO POR EL PUERTO DE MAZATLAN**

<b>AÑO</b>	<b>IMPORTACION</b>	<b>EXPORTACIÓN</b>
1981	967,181	79,104
1982	528,369	53,442
1983	748,044	39,582
1984	498,316	57,084
1985	606,354	43,511
1986	486,351	47,933
1987	415,305	86,186
1988	209,986	124,449
1989	237,577	93,602
1990	313,824	61,198
1991	60,090	46,794
1992	9,300	21,703
1993	13,432	27,767
1994	18,862	43,270
1995	22,490	105,574
1996	30,407	143,898

FUENTE: ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE MAZATLAN, S.A.

DE C.V.

Para la comercialización internacional de mercancías, el Puerto de Mazatlán cuenta con Reexpedidores de Carga, Agencias Consignatarias de Buques, Agencias Aduanales, Agencias Marítimas y representaciones consulares de las principales potencias comerciales. Citamos los consulados ya que la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares de 1963, en su Artículo 5, señala como funciones consulares, entre otras:

1).- Proteger en el Estado receptor los intereses del Estado que envía y de sus nacionales.

2).- Fomentar el desarrollo de las relaciones comerciales, económicas, culturales y científicas entre el Estado que envía y el Estado receptor.

3).- Informarse, por todos los medios lícitos, de las condiciones y de la evolución de la vida comercial, económica, cultural y científica del Estado receptor.

4).- Prestar ayuda y asistencia a los nacionales del Estado que envía.

5).- Representar a los nacionales del Estado que envía, ante los tribunales para que se adopten medidas provisionales de preservación de derechos e intereses.

6).- Ejercer los derechos de control e inspección de los buques y aeronaves del Estado que envía.

7).- Prestar ayuda a buques, aeronaves y sus tripulantes.( 5 )

#### **IV.3.- SERVICIOS A LA PESCA**

La pesca es una actividad importante dentro de la estructura económica del puerto de Mazatlán, pero al igual que el turismo, es una actividad cíclica.

Tradicionalmente, la actividad pesquera se ha ubicado en dos rubros, el de exportación: camarón y atún principalmente, y el destinado al mercado interno, que comprende los productos canalizados hacia el consumo humano y para su transformación industrial.

Como consecuencia del embargo que impone actualmente Estados Unidos sobre el atún mexicano, la exportación de este producto se ha mantenido en un promedio de 16,200 toneladas anuales durante 1995 y 1996. Se ha diversificado su mercado de tal manera que un 80 por ciento del total del atún exportado se ha destinado a los mercados de Italia y España, mientras que el 20 por ciento restante se mantiene activo en el mercado japonés.( 6 )

Para México, el comercio internacional es absolutamente estratégico, y es primordial que diversifique sus exportaciones para no depender, en gran medida, de un solo mercado, como es el norteamericano.

Para las capturas de camarón, la flota pesquera de Mazatlán se encuentra integrada por 442 barcos, mientras que para la captura de atún, la flota comprende 11 embarcaciones; sin embargo, se ofrecen servicios para descarga y comercialización de dichos productos a numerosas embarcaciones pertenecientes a otros puertos, regularmente del puerto de Ensenada, B.C. en lo referente al atún, y del puerto de Salina Cruz, Oax. por lo que respecta al camarón.

Para atender con eficiencia el manejo de la flota pesquera y sus operaciones, Mazatlán cuenta con 1,788 metros lineales de muelle, de los cuales, 1,080 se encuentran comprendidos dentro del Parque Industrial Pesquero "Alfredo V. Bonfil".

El sistema industrial integrado de este parque pesquero, es uno de los mayores existentes en el país, en el que se localizan la mayor parte de los procesos de la industrialización de la producción pesquera, que incluye los de congelado y enlatado tanto de atún como de camarón; asimismo, cuenta con distintos tipos de servicios y apoyos representados por empresas dedicadas a reparación de flota y maquinaria industrial; refrigeración, congelación y gases industriales; pintura, mantenimiento, construcción y reparación de embarcaciones; fabricación de harina de pescado y productos alimenticios; tuberías y herrajes marinos; taller de soldadura; ferretería y astilleros; cabe señalar que se pretende integrar a estas industrias con otro tipo de procesos industriales y combinar su operación para que no esté sujeta temporalmente a la pesca del camarón, y se aproveche para operar otros productos, ya sean de campo o del propio mar, pero en otras especies, como escama y conchas.

Respecto al servicio de combustibles, además de que algunas de las plantas empacadoras de atún y camarón cuentan con sus propios tanques de combustible para abastecer sus embarcaciones, también se cuenta con el servicio que facilita Petróleos Mexicanos, quién ofrece este servicio directamente a las embarcaciones y empresas instaladas a través de dos cooperativas de carros tanque.

Cabe hacer mención que en el Puerto se encuentra la Octava Zona Naval Militar, en la que unidades de la Armada desempeñan constante vigilancia en el área asignada para hacer respetar y no ser violado el mar territorial por embarcaciones de pesca de bandera extranjera que incursionan con frecuencia, infringiendo nuestras leyes, e independientemente de esta importante misión, buques de la Armada transportan provisiones y materiales al Penal de Islas Marias, para el constante mantenimiento de colonos y la Guarnición ahí establecida. Elementos de la misma Zona Naval prestan eficiente vigilancia en área portuaria y también en zona estuarina de pesca al sur del Estado.

#### **IV.4 SERVICIOS AL TURISMO**

En su carácter de puerto importante, situado en el Océano Pacífico, y en su carácter natural de bahía, Mazatlán ha permitido crearse en la ciudad un emporio turístico de primera categoría.

El acceso a Mazatlán, por vía marítima, es atendido por los Cruceros provenientes de la costa oeste de los Estados Unidos, entre los que destacan los pertenecientes a las empresas: "CARNIVAL CRUISE LINES" y "PRINCESS CRUISES, INC."

El Puerto de Mazatlán se ha visto muy favorecido por embarcaciones que realizan cruceros del Puerto de Los Angeles en ruta a Acapulco, Puerto Vallarta, Mazatlán y Los Cabos, en lo que llaman la "Riviera Mexicana", estableciendo su temporada de mayor tráfico entre los meses de octubre a junio, dado que en el Verano cambian sus rutas, principalmente hacia Alaska, debido a que en esa época es temporada de problemas climatológicos, de ciclones y huracanes, además, el clima es demasiado cálido, por lo que quedan en servicio sólo una o dos de las embarcaciones de estas líneas de cruceros turísticos. Estas embarcaciones atracan cómodamente en el muelle destinado exclusivamente al turismo, con un calado aceptable de 31 pies ( 9.45 metros ).

Entre los factores que determinan el éxito de un destino en la industria de Cruceros Turísticos, podemos mencionar los siguientes:

- Ubicación
- Fama del Lugar
- Tarifas Accesibles
- Infraestructura Portuaria
- Servicios Generales ( comercio, artesanías, sistema de transporte )
- Paz Social en el área cercana al destino turístico.

El sector turístico representa para la ciudad-puerto, una de las actividades de mayor captación de divisas para fortalecer su economía, y el turismo por vía marítima ha venido a reforzar esta actividad.

**AFLUENCIA TURISTICA POR VIA MARITIMA**

<b>AÑO</b>	<b>NUMERO DE CRUCEROS</b>	<b>NUMERO PASAJEROS</b>
1984	165	153,900
1985	179	166,901
1994	125	151,641
1995	081	113,965
1996	083	118,653

FUENTE: COORDINACION GENERAL DE TURISMO DEL ESTADO DE  
SINALOA

El puerto de Mazatlán cuenta además con la operación del Aeropuerto Internacional "Rafael Buelna", en el que ofrecen servicios las siguientes líneas aéreas de tráfico internacional:

MEXICANA DE AVIACION

AEROVIAS DE MEXICO ( AEROMEXICO )

DELTA AIRLINES

ALASKA AIRLINES

Estas líneas conectan a Mazatlán directamente con el mercado potencial turístico de la Costa Oeste de los Estados Unidos de América y de Canadá. Las otras regiones de estos países son enlazadas a través de conexiones en Los Angeles, California y por medio de vuelos "charters" o fletados, entre los que destacan los pertenecientes a las líneas "Sun Country", "Canadian Airlines", "American Airlines" y "Continental Airlines".

La actividad turística da ocupación a casi el 30% de la población económicamente activa de Mazatlán. La gran infraestructura que existe es producto de un ordenado aprovechamiento de los recursos naturales y financieros para su desarrollo.

#### OFERTA HOTELERA EN MAZATLAN

CATEGORIA	HOTELES	CUARTOS
5 ESTRELLAS	08	2,397
4 ESTRELLAS	16	2,512
3 ESTRELLAS	11	618
2 ESTRELLAS	27	1,045
1 ESTRELLA	25	616
S/C	47	2,186
C/E	17	414

S/C : Establecimientos sin categoría. Cuentan con servicios especiales o adicionales como tiempos compartidos, suites, cabañas, bungalows, condominios, etc.

C/E: Establecimientos de clase económica con un mínimo de servicios.

FUENTE: COORDINACION GENERAL DE TURISMO DEL ESTADO DE  
SINALOA.

CITAS                      CAPITULO IV

- ( 1 ).- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982, s.n.e., s.n.p.
  
- ( 2 ).- Información proporcionada por el Lic. Ricardo Coppel Urquijo, miembro de la Agencia Consignataria de Buques "Agencias Coppel, S.A. de C.V.", en Mazatlán.
  
- ( 3 ).- Lacalle, José Ma. , El Negocio de la Exportación, Ed. La Polígrafa, Barcelona, España, 1966, p.25.
  
- ( 4 ).- "Estadísticas Portuarias", Revista Mar y Tierra, Número 23, Marzo-Abril 1981,S.C.T. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México; p. 3.
  
- ( 5 ).- Sepúlveda, César, Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, México, 1983, p. 166.
  
- ( 6 ).- Datos investigados en la Gerencia Comercial de A.P.I. Mazatlán.

**CAPITULO V**

**EL COMERCIO EXTERIOR QUE SE MOVILIZA POR  
EL PUERTO DE MAZATLAN**

**V.1.- SU ZONA DE INFLUENCIA**

**V.2.- PRODUCTOS**

**V.3.- ORIGEN Y DESTINO DE LAS  
IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES**

**V. 4.- PROMOCION A SUS INSTALACIONES Y PRODUCTOS**

## **V.1.- SU ZONA DE INFLUENCIA**

El puerto constituye un complejo sistema destinado al transbordo de bienes, entre los medios de transporte terrestre y los de agua, y viceversa. Se puede diferenciar tres tipos de flujo de estos bienes, además del movimiento de pasajeros:

- a).- Para consumo
- b).- Para exportación
- c).- Para importación ( 1 )

Los puertos surgen como consecuencia del tráfico marítimo y fluvial, constituyendo puntos comunes en los flujos señalados. Su ubicación, instalaciones y forma de operación redundan en costos bajos por unidad de carga movida.

Para determinar la zona de influencia de un puerto, es necesario considerar cinco aspectos:

- A).- PRODUCTOS
- B).- UBICACION DE LOS PUERTOS
- C).- TRANSPORTE DEL HINTERLAND
- D).- MANIPULEO PORTUARIO
- E).- FLETE MARITIMO

### **A).- PRODUCTOS**

Se refiere al producto o a la mercancía a transportar, y que constituye el elemento básico y la razón de ser del sistema portuario. ( 2 )

Los productos se dividen en dos grandes agrupaciones, la carga general y la carga a granel. Dentro de la primera se puede considerar la carne, alimentos envasados, productos elaborados, máquinas, herramientas, etc.

La carga a granel comprende los cereales, minerales, carbón, petróleo crudo, combustibles líquidos, etc.

#### B).- UBICACION DE LOS PUERTOS.

Según su ubicación, los puertos pueden ser Marítimos y Fluviales.

Su ubicación en el respectivo litoral determinará que sean poco profundos, medianamente profundos, o profundos; entendiéndose que dentro de esta clasificación entra, tanto la profundidad al pie de los muelles como la de los respectivos canales de acceso.

También por su ubicación podrían definirse para manejar tráfico de cabotaje y tráfico de altura.

Por su ubicación podrán tener carga general, si se encuentran próximos a zonas con alto índice de población, a centros fabriles o zonas industriales diversificadas. En cambio, su carga será a granel en proximidades en áreas cerealeras, mineraleras, agrícolas, de destilerías de petróleo, etc. ( 3 )

### C) - TRANSPORTE DE HINTERLAND.

Entendemos por "Hinterland" el área cercana al puerto o su zona de influencia.

Es el que se realiza dentro del área de influencia de cada puerto para determinar su flujo y se lleva a cabo por camión o ferrocarril. Puede considerarse como factor determinante para el uso o no de un determinado puerto, ya que si el transporte de Hinterland, aunado al costo del flete marítimo resulta más económico que en otros puertos cercanos, podría ser decisivo para que se recurra a dicho puerto. ( 4 )

### D).- MANIPULEO PORTUARIO.

Toda mercadería entre el costado de un buque y el muelle del puerto y viceversa, paga una cierta cantidad por concepto de movimientos de carga, almacenaje de la carga y servicios para la carga.

En cuanto más eficientes sean las instalaciones portuarias existentes y cuanto mayor sea el tonelaje movido, tanto menor será el costo por tonelada que se mueve por el puerto. ( 5 )

O sea que para poner un producto al costado del buque desde un punto dado de su zona de influencia (hinterland), es necesario considerar el costo del transporte y el costo del manipuleo portuario, de esta manera, el costo influye en el área de influencia, ya que a la larga determina el valor final del producto transportado.

#### E).- FLETE MARITIMO.

Este se calcula en base al costo operativo del buque, en navegación y en puerto.(6)

La estadía en puerto depende de la velocidad de las operaciones de carga y descarga, la cual depende a su vez del régimen laboral de los puertos y de la calidad de las instalaciones existentes. A menor estadía en puerto, es menor el flete.

La zona de influencia del puerto de Mazatlán, es principalmente el norte de Sinaloa, sur de Sonora, Nayarit, Durango y Coahuila (Región Lagunera), y las demás áreas de producción cercanas a dichas zonas, cuyos productos vayan destinados, principalmente hacia Oriente, dado que Mazatlán, por su ubicación geográfica, representa una buena opción, en el litoral del pacífico, para la comercialización de productos con esa importante región en el mercado marítimo internacional.

### V.2. PRODUCTOS

Los principales productos que se canalizan por este puerto hacia los mercados internacionales, son:

Algodón.- Proveniente de Sonora, Sinaloa, y la Región Lagunera ( Durango y Coahuila ).

Tabaco.- Proveniente de Nayarit.

Carne de ganado equino, congelada y deshuesada.- Proveniente de Zacatecas , Jalisco, Chihuahua y Aguascalientes.

Ajonjolí y Garbanzo- Provenientes del Norte de Sinaloa y Sur de Sonora.

Camarón y Atún.- Provenientes de Sinaloa, Sonora y Baja California.

Minerales - Bauxita y Manganeso, provenientes de Zacatecas.

Citricos: a).- Toronja.- proveniente de Tamaulipas. b).- Concentrado de Mango.- proveniente del Sur de Sinaloa. c).- Concentrado de Fresa.- proveniente de Michoacán. ( 7 )

### **V. 3 . - ORIGEN Y DESTINO DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.**

Mazatlán como punto de importación, es casi nulo, y es usado solamente cuando los demás puertos del Litoral del Pacífico, Manzanillo principalmente, se encuentran saturados, debido a que se importa grano, y los grandes centros de población, a donde van destinados, están distantes del puerto de Mazatlán.

Sin embargo, tienen actividad cuando se importan productos como:

Semilla de girasol (Usada para alimentos balanceados y grasas) y Sorgo.- Ambos productos provenientes de Estados Unidos y Argentina.

Fertilizantes. - Provenientes de Estados Unidos.

#### LOS DESTINOS DE NUESTRAS EXPORTACIONES, SON:

Japón, que tradicionalmente ha sido el mercado receptor de nuestras exportaciones de algodón, camarón, atún, carne de caballo y garbanzo.

Europa: España e Italia, han sido el mercado para garbanzo, ajonjolí, tabaco, atún y algodón.

En Sudamérica, Chile adquiere nuestro algodón, Nicaragua y Venezuela el garbanzo. ( 8 )

Hasta donde los costos y rapidez del transporte de mercancías lo hagan posible, las zonas prósperas como la región lagunera, el centro y norte del país preferirán un puerto que proporcione servicio expedito y seguro hacia dichas regiones, ya sea por carretera o por ferrocarril, y por razones de su situación geográfica, ese puerto debiera ser Mazatlán.

En este punto cabe hacer mención que en la década de los años setentas se llevó a cabo un proyecto para la operación de un ferrocarril entre la ciudad de Durango y el puerto de Mazatlán, inclusive dicho proyecto inició sus trabajos de construcción, pero se suspendió intempestivamente por razones de alto costo de inversión.

Este proyecto hubiera sido de gran utilidad para el puerto, y para el país en general, ya que por medio de este ferrocarril se hubiera estado en condiciones de transportar una gran cantidad de productos tales como minerales, los cuales se extraen de los Estados de Durango, Zacatecas, Chihuahua y Coahuila hacia el puerto de Mazatlán para su posterior comercialización al exterior.

El proyecto de privatización de Ferrocarriles Nacionales, por parte del Gobierno Federal, será de gran importancia para la consecución de los objetivos en materia de apoyo a los servicios de transporte que permitan un mayor acceso de productos, objeto de comercio exterior, al puerto de Mazatlán.

El transporte ferroviario, al igual que la ampliación de la carretera Durango-Mazatlán, constituyen las comunicaciones indispensables para que Mazatlán siga siendo un puerto competitivo, y no quede aislado por falta de comunicaciones terrestres modernas que se han ido desarrollando en el resto del País. De esta manera se ha cortado el flujo de mercancías de importación y exportación de la rica zona industrial, agropecuaria del centro-norte del País, y Mazatlán ha dejado, poco a poco, de ser el enlace marítimo-terrestre que durante muchos años había sido, pues en las condiciones actuales de dicha carretera, resulta más rápido y seguro conducir un camión desde Monterrey hasta Manzanillo, que hasta Mazatlán, siendo más corta la distancia en el último caso en casi 200 Kilómetros.

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

#### **V.4.-PROMOCION A SUS INSTALACIONES Y PRODUCTOS**

El Gobierno del Estado de Sinaloa ha creado la Secretaría de Promoción Económica con el fin de asesorar y estimular la inversión, el comercio y la creación de nuevos desarrollos. Además, organismos empresariales de comerciantes, industriales, hoteleros y ganaderos se agruparon en un Consejo de Promoción Económica del Sur del Estado de Sinaloa para los mismos fines, y para emprender acciones y actividades dirigidas a promover, difundir y comercializar productos y servicios, con el propósito de iniciar y/o aumentar exportaciones, así como consolidar su permanencia en los mercados internacionales.

Se ha solicitado al Gobierno Federal la ampliación de la carretera Mazatlán-Durango, para intensificar las acciones tendientes a reactivar al puerto, en materia comercial. Con vocación básicamente exportadora, el puerto de Mazatlán posee amplia capacidad en los muelles y áreas de almacenaje susceptibles de ser utilizadas en forma inmediata y sin necesidad de inversiones adicionales.

El puerto, para estar a la vanguardia, requiere del apoyo económico y promocional del Gobierno Federal, además de la participación de empresarios y trabajadores portuarios para esforzarse, primero en conseguir carga, y después en mejorar la infraestructura que se tiene, consistente en la ampliación del canal de navegación, así como conseguir equipo, maquinaria, carreteras y ferrocarriles para dotar de eficiencia al puerto.

En estos momentos, el puerto tiene un calado aceptable de 34 pies de profundidad, ya que existen muchos barcos mercantes que navegan con esas condiciones

en esta ruta. Sin embargo, es necesario que se amplíe este calado a 36 pies, pues los buques que se construyen en la actualidad son más grandes, además, ello implicaría la ampliación de instalaciones de descarga, equipo de grúas más ágiles y eficientes, de maquinaria acorde a las nuevas necesidades, y ello no puede hacerlo un solo sector, se requiere, insisto, del apoyo del Gobierno Federal.

En Mazatlán, así como en las principales ciudades del Estado de Sinaloa, Culiacán y Los Mochis, están funcionando activamente representaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, para brindar apoyo en asesoría y financiamiento a empresas comercializadoras para que se incorporen al mercado internacional.

En estos momentos, el esfuerzo de todos debe estar encaminado a conseguir carga, en hacer de la actividad portuaria una constante y no un trabajo de temporal, y para ello se requiere una mayor promoción de sus instalaciones, y que se amplíe la carretera Mazatlán-Durango, para de esa manera crear la necesidad de tener un puerto de altura activo de mayores dimensiones.

**CITAS**

**CAPITULO V**

- ( 1 ).- Temas de Economía y Legislación sobre Navegación y Puertos, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Argentina, 1969, p. 237.
- ( 2 ).- Ibidem, p. 38
- ( 3 ).- Ibidem, pp. 238 y 239
- ( 4 ).- Ibidem, p. 240
- ( 5 ).- Ibidem, pp. 241 y 242
- ( 6 ).- Ibidem, p. 242
- ( 7 ).- Información proporcionada por la Gerencia de Operaciones de Administración Portuaria Integral de Mazatlán.

## CONCLUSIONES

El transporte marítimo en la estrategia del comercio exterior de México se inicia con la apertura comercial que propicia la entrada de nuestro País al GATT. A partir de esto, el acceso a nuevos mercados y la diversificación de los mismos, dependen de la competitividad de los productos y de políticas de concertación entre Exportadores, Empresas Navieras y Gobierno Federal, para que faciliten la estrategia y se considere así a la exportación marítima como parte del proceso que permita un mayor empleo de buques de nuestra Marina Mercante para llevar la riqueza de México a países extranjeros.

La realidad en el mundo actual, y las tendencias que manifiesta, hacen necesario aumentar los intercambios comerciales, y México, consciente de esos cambios en la economía internacional, ha implementado una política de apertura comercial que le permitirá aumentar sus exportaciones para continuar su desarrollo, participando activamente en los mercados internacionales.

Los niveles competitivos en el ámbito del comercio exterior, presionan a todos los países del mundo hacia una rebaja arancelaria, por lo que las políticas aduaneras deberán ir cediendo a la rigidez que las había caracterizado durante largo tiempo, y en consecuencia, la competencia se hará cada vez más agresiva, tanto en el mercado nacional como en el internacional.

El comercio mundial se está reglamentando más cada día, no solo en cuanto a su ordenamiento jurídico, sino también en lo referente a las técnicas propias de la puesta en venta de los productos de exportación. La apertura económica a nuestro comercio exterior, ha traído como consecuencia diversos cambios en la organización y operación de la Política Aduanera, mismos que persiguen alcanzar una agilización en los

procedimientos aduanales, congruentes con la situación actual, que permitan avanzar en la modernización del sistema de aduanas para promover, incentivar y facilitar la operación de los importadores y exportadores mexicanos.

Es de gran importancia que México haya formado parte de Acuerdos y Tratados en la esfera internacional, ya que estos elementos le permiten ampliar sus mercados potenciales en el exterior, que sus productos compitan en igualdad de condiciones con los bienes de las empresas nacionales, y tener acceso preferencial o ventajas arancelarias.

Los problemas comerciales no son, desde luego, los únicos de carácter económico que padece nuestro país, hay muchos otros y la mayoría son difíciles y complejos, pero la existencia de un marco liberal para el comercio mundial reviste importancia decisiva para el éxito del proceso de desarrollo en México.

Para llevar a cabo la exportación marítima, se requiere, en la mayoría de los casos, del transporte de las mercancías que van a ser exportadas, desde el punto de origen hasta el puerto. En el transporte terrestre, se opera bajo un simple contrato de transporte con tarifas reguladas, en lo que a fletes se refiere, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en cambio, en la exportación marítima, vemos la aparición del Conocimiento de Embarque y los Contratos de Fletamento.

Para fijar los fletes, las compañías navieras consideran los costos de derechos de puerto, muellajes, instalaciones portuarias, o sea, todo lo que incide en la agilización de maniobras con el propósito de economizar tiempo, principalmente. Es por esto que es necesario dotar a los puertos con el equipo necesario para un rápido desempeño de las maniobras portuarias, y que de esta manera los puertos mexicanos representen un

atractivo para las compañías navieras internacionales en la solicitud de servicios para el transporte marítimo.

La problemática del puerto de Mazatlán, en el aspecto operativo, nos muestra que a partir del año 1991, se manifiesta una baja alarmante de carga, la recepción de graneles fue reducida a su mínima expresión; por otro lado, el algodón, que por tradición era uno de los cargamentos de exportación que con mayor volumen se movilizaba por el puerto, se desploma.

Un puerto de altura es el eslabón maestro de enlace en la cadena transportadora del comercio mundial. Depende de una zona particular de influencia ( Hinterland ) que es determinada por los productos de exportación y por los insumos requeridos para la producción integral, por la planta industrial y por las necesidades de la población misma en el aspecto de bienes y servicios en ese Hinterland o área de influencia.

Esta área de influencia la determinan, fundamentalmente, las vías de comunicación que unen al puerto con las zonas ricas de producción y consumo. El Puerto de Mazatlán requiere con urgencia la adecuación a niveles modernos de la carretera que lo conecta con Durango para lograr su crecimiento y desarrollo que lo proyecte en las actividades económicas y comerciales de la región a la que sirve, y disponer de un sistema de transporte terrestre seguro y expedito. Claro que ya con la ampliación de dicha carretera, se tendría la necesidad de ampliar las instalaciones portuarias y equipo que se requiere para el manejo masivo de carga contenerizada. Mazatlán cuenta con grandes áreas frontales al muelle para afrontar esta situación.

Mazatlán requiere, también, de obras de dragado para que su canal de navegación sea de 36 pies de calado, actualmente tiene 34 pies (10.36 metros), ya que los

buques especializados modernos necesitan esa amplitud de calado para poder entrar al puerto, maniobrar y salir con seguridad.

Es relevante la importancia del Parque Industrial Pesquero en el desarrollo marítimo y pesquero de Mazatlán, se ha creado conciencia en todos los sectores productivos de los grandes beneficios que éste ha representado para el Puerto, y de los cuales podemos resaltar que se ha logrado un ordenamiento en la actividad portuaria, definiendo perfectamente la zona para los buques de carga, ya sea de altura o de cabotaje, la zona para los cruceros turísticos, y la zona para embarcaciones pesqueras, cada una de ellas con muelles propios e instalaciones específicas.

Las perspectivas para el puerto de Mazatlán son halagadoras, aunque esto implique necesidades, mayor eficiencia operacional y probablemente mejores instalaciones, sin embargo, creemos que en conjunto, uniendo esfuerzos de promoción, tanto las entidades oficiales, empresas de servicios, trabajadores portuarios y usuarios, saldrán adelante en beneficio del puerto de Mazatlán.

La competencia internacional llegó a la economía mexicana como consecuencia de la apertura a las mercancías del exterior. Esto hace necesario incentivar la exportación mediante apoyos financieros, asesoría, facilidades en tramitación de permisos, así como modernizar y hacer más ágil nuestro sistema portuario, dotando a los Puertos de seguridad, eficiencia, calidad, aumentar y mantener niveles de excelencia en el manejo de la carga, y aplicar tarifas que sean competitivas. Esto, aunado a una mayor participación de nuestra Marina Mercante, en el empleo de buques, será el factor detonante que permitirá, satisfactoriamente, el éxito en el desarrollo de nuestro comercio marítimo a nivel internacional.

## BIBLIOGRAFIA

Baena Paz, Guillermina. Instrumentos de Investigación, Editores Mexicanos Unidos, México, 1986.

Budic, Domingo Valentín. Diccionario del Comercio, Exterior, Editorial de Palma, Buenos Aires, Argentina, 1983.

Cázarez Hernández, Laura. Técnicas Actuales de Investigación Documental, Editorial Trillas, México, 1987.

Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, México, 1970.

Código de Comercio y Leyes Complementarias, Editorial Porrúa, México, 1994.

Diccionario Geográfico, Biográfico y Estadístico del Estado de Sinaloa, Editado por el Gobierno del Estado de Sinaloa, México, 1982.

Granell, Francisco. La Exportación y los Mercados Internacionales, Editorial Hispano Europea, Barcelona, 1974.

Guía Básica del Exportador, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., 3a. Edición, México, 1996.

Lacalle, José María. El Negocio de la Exportación, Ediciones la Polígrafa, Barcelona, España, 1966.

Ley Aduanera, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de Diciembre de 1995, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.

Ley General de Salud, Editorial Libros Económicos, México, D.F., 1984.

López Zavala, Jesús. Medios de Transporte Internacional, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., México, 1996.

Ortiz Wadgymar, Arturo. La Problemática Externa de la Economía Mexicana Contemporánea, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., 1977.

Revista Mar y Tierra, Número 23, Marzo-Abril 1981, S.C.T., Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México.

Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1964.

Rojas Soriano, Raúl. Guía Para Realizar Investigaciones Sociales, U.N.A.M., F.C.P. y S., 1987.

Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra Derecho Mercantil Marítimo, s.n.e. s.n.p.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque Tanque, Petróleos Mexicanos, Subdirección Técnica Administrativa, Gerencia Jurídica, México, 1989.

Sepúlveda, César. Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, México, 1983.

Temas de Economía y Legislación sobre Navegación y Puertos, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, Argentina, 1969.

Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del Comercio  
Internacional, Editorial Siglo XXI, México,  
1978.