

INICIATIVA QUE PRESENTA EL CIUDADANO JOSE CORTES A LA LINEA DE NAVEGACION DE PUERTOS LIBRES MEXICANOS PARA SU ESTUDIO Y APROBACION EN CASO DE QUE LO ESTIME CONVENIENTE.-----

Dado el conocimiento que tiene el suscrito por su larga práctica marinera,abordo de los buques nacionales y extranjeros en mas de quince años de servicios y la oportunidad que ha tenido de darse cuenta,de la administracion de los buques nacionales, en las diversas Compañías a que los mismos han pertenecido tales como:"COMPANIA MEXICANA DE NAVEGACION" "LINEA DE NAVEGACION DEL SURESTE" "COMPANIA NAVIERA MEXICANA" Etc, y en acatamiento a la anuencia verbal que tuvo el suscrito del Señor Arnulfo Peralta Jefe del Departamento de Navegacion de la Compañía expresada, para presentar una Iniciativa en que se estudie la manera mas práctica para hacer económicos en lo posible los gastos de dicha empresa,se permite someter a la consideracion de la misma,los siguientes puntos,cuyos Considerandos,presentará en su oportunidad como base de fundamentos y en caso de que estos puntos merezcan la superior consideracion.

PRIMERA.-Que se establezca un cuerpo compuesto de cuatro Auditores Viajeros para los dos litorales.Otro cuerpo de Inspectores Técnicos,dos para Máquina y dos para cubierta,para ambos litorales. Establecimiento de almacenes de víveres y refacciones en el Puerto más a propósito de cada litoral,para el abastecimiento de los buques de una manera directa por la Compañía,estableciéndose en cada uno de estos un Inspector o Guarda Almacén que por su larga práctica en estos asuntos,-- pueda desempeñar dicho cargo.

SEGUNDA.-El cuerpo de Auditores a que se refiere el primer párrafo,tendrá la obligación,además de la vigilancia extricta,por el cumplimiento de los Reglamentos y disposiciones de la Compañía;procurar de que aquellas cláusulas que en la práctica se han visto que son más susceptibles de no cumplirse,en lo sucesivo se cumplan;lo que será una ventaja económica para la misma,y que son las siguientes

(a)Evitar que en los buques embarquen personas sin el correspondiente boleto o pase de la empresa.Que aquellos pasajeros que adquieran boleto o pase de segunda clase,vayan a su departamento respectivo,y que solo en caso del pago respectivo y en la forma establecida por el Reglamento,puedan pasar a Primera Clase.-Estudiar de acuerdo con los Capitanes de los buques las quejas presentadas por los mismos pasajeros para el mejor servicio.

Pasa a la hoja número 2.

viene de la hoja número 1.

(b)..... Evitar los negocios que puedan hacerse con las provisiones y refacciones de los buques, tanto al hacerse los pedidos como una vez embarcados, y mientras se cifra el establecimiento de los Almacenes por cuenta de la misma Compañía. Se evitará el que las provisiones embarcadas para consumo o sobrantes de rancho, sean realizadas o por cualquier otro -- pretexto salgan de bordo. Se cuidará que las casas comerciales, a quienes se hace pedidos de provisiones, proporcionen estas, en la cantidad y calidad que se hayan contratado y que esten de conformidad con las facturas respectivas. Se vigilará; porque las provisiones y útiles de los buques, solo sean consumidas y utilizadas en provecho de la empresa.

(c)..... De acuerdo con los Capitanes de los buques, se pondrá especial atención para evitar los robos de equipaje y carga a bordo de los mismos, procurando que toda queja que se presente llegue inmediatamente a conocimiento de la Compañía.

(d)..... quedan autorizados los Auditores para reportar todos los casos en que los buques sufran demoras por cualquier circunstancia o pretexto, autorizándoseles tambien para que con el carácter de fiscales nombrados por la Compañía y sin perjuicio de los derechos que les concede el Código de Comercio a los Capitanes de buques, los Auditores hagan una averiguación de la causa de la demora, y procurar que esta se justifique buscando todos los medios que esten a su alcance.

(e)..... Se procurará de quitar por todos los medios posibles el que las Agencias de Puertos Libres, cedan a otras casas armadoras o competidoras de la empresa, los cargamentos que con anterioridad hayan sido propuestos a los barcos de la Compañía.

(f)..... Se autorizará a todas las agencias y Capitanes de buques, para que los Auditores de la Compañía, sean enrolados en cualquier puerto, y transportados a donde lo soliciten, pudiendo a juicio de la Gerencia, -- pasar de un litoral al otro, en ejercicio de su empleo, dando cuenta directa e inmediata a la Gerencia cada vez que sean embarcados y del destino que lleve el buque.

TERCERA.- El cuerpo de Inspectores Técnicos para Máquina y cubierta, a que se refiere el párrafo segundo de la cláusula primera, radicarán en los puertos de más importancia y que toquen los buques con más frecuencia, -- siendo el objeto principal de estos Inspectores, revisar constantemente a las embarcaciones aún cuando para ello no sean solicitados sus servicios y de cada Inspección rendirán un informe detallado a la Gerencia, de las condiciones en que se encuentren; cascos, arboladuras y cubiertas de los buques etc., a efecto de que el departamento respectivo, vaya tomando nota de los desperfectos que sin perjuicio de la Navegación, tengan las embarcaciones, y de este modo tenerlos en consideración, para cuando la nave entre a reparación. En los casos urgentes, el Inspector decidirá bajo su responsabilidad, si el buque puede hacerse a la mar, y en caso necesario, encontrándose presente, será quien justifique la demora. Formarán en union de los Capitanes, Auditores, Jefes de Máquina y Mayordomos, la comisión de compras y adquisiciones para los buques, debiendo calzar con sus firmas toda factura o comprobante de salida de dinero por el Departamento que les corresponda.

CUARTA.- Se establecerán dos almacenes de adquisición para aprovisionamiento, uno en cada litoral, pudiendo estar el correspondiente al Golfo en New York o New Orleans, y el correspondiente al Pacífico, en San Francisco o San Diego California.

Pasa a la hoja número 3.

Viene de la pagina 2.

(1)..... se crearan dos almacenes de aprovisionamiento en ambos literales de la Republica Mexicana para surtir a todos los barcos que hacen el trafico de cabotaje pudiendo estar el correspondiente al Golfo en Veracruz y el del Pacifico en Mazatlan o Salina Cruz.

(2)..... Los almacenes de adquisicion y aprovisionamiento que se establezcan en los EE.UU. de Norte America tendran por principal mira aprovechar las oportunidades que se les presenten para adquirir a buen precio y calidad todos los articulos de consumo para las embarcaciones y surtir los pedidos que estas hagan, asi como los almacenes establecidos en la Republica Mexicana, ocupando para su transporte los propios buques de la Compania y pidiendo la escencion de derechos aduanales sobre dichos articulos de consumo y utilidad para los barcos nacionales

(3) Se pondra en estudio un plan de economias para la alimentacion de los buques, aprovechandose para dicho estudio, los conocimientos y opiniones de los mayordomos antiguos de la Compania que presten o hayan prestado sus servicios en los buques de la misma abriendose un concurso de estimulo para aquel mayordomo o camarero que presente un trabajo mas completo y que a juicio de la Compania sea mas factible de llevar a la practica.

(4) Se prohibira extrictamente y bajo pena severas el que los Mayordomos transporten a bordo otras provisiones o articulos que no sean los de consumo asi como sera de su extricra responsabilidad todo lo que se encuentre en sus departamentos y que no sean de consumo siendo destituido sin apelacion si se le comprobare contravenir las ordenes generales que prohiben el transporte de drogas heroicas y licores de y a los EE.UU.

Con las clausulas anteriores y que aún no llenan el vacío que hay en nuestra defectuosa organizacion marinera viene a aludar no obstante a un buen principio de dicha organizacion, si se tiene en cuenta, que el suscrito ha vaciado en dichas clausulas todos aquellos defectos, que por mas esfuerzos que han hecho las Companias MEXICANA DE NAVEGACION a la presente, no han podido evitar, asi como tambien se honra en poner nuevos procedimientos llevados a cabo en otras Companias y países, que han dado buenos resultados.

En espera de que sea estudiada esta Iniciativa que presento, estoy dispuesto en caso de que se tome en consideracion, dar todas las explicaciones que me fueren pedidas como fundamento de las clausulas que pongo bajo su superior consideracion.

Casa de Ud2, 7a del Naranjo Núm.183. int.3. ciudad.

México a 31 de Julio de 1924.

José Cortés

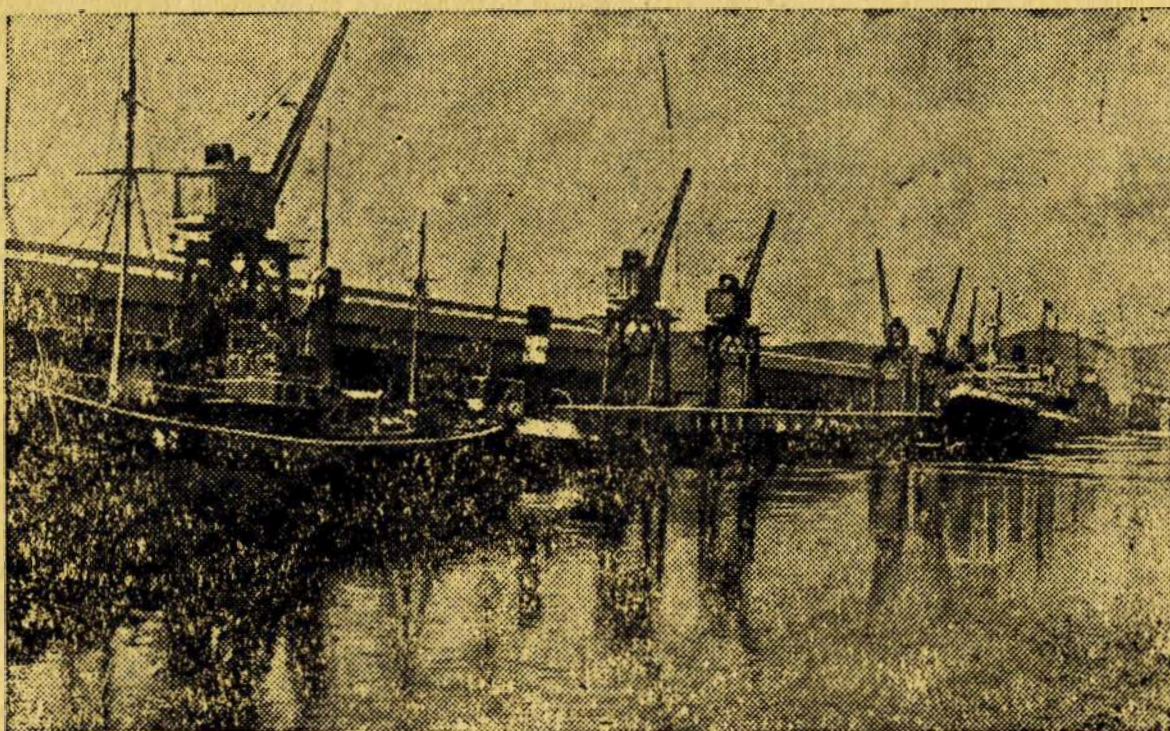
MEMORANDUM .

Los suscritos Tenientes Mayores As. de la Armada Nacional suplican al Sr Presidente de la Republica, que por el Departamento respectivo les sea tomado en cuenta los servicios prestados en favor del Gobierno durante la última revolución pues debido, al entusiasmo con que los prestaron, se les ha postergado y hostilizados en toda forma por elementos que no han estado con el Gobierno o de manera dudosa le han ayudado proporcionándoseles de conformidad con sus aptitudes el empleo correspondiente.

México a 31 de Julio de 1924.

PUERTOS LIBRES

MEXICANOS



PUERTO LIBRE DE SALINA CRUZ

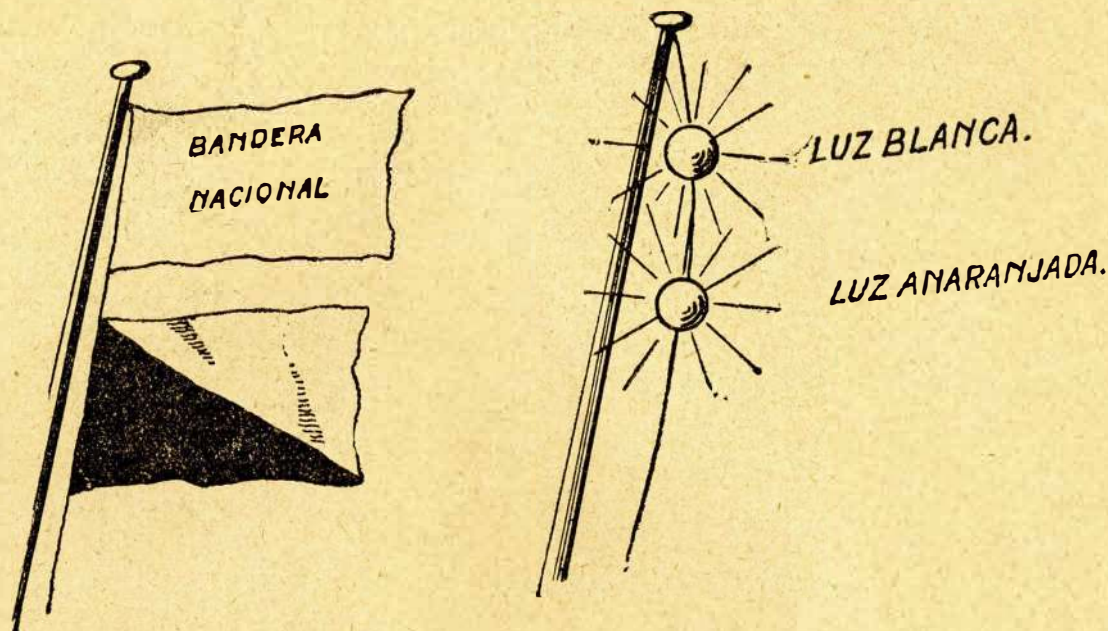


Linotipografía del Semanario Financiero "Revista de Hacienda"

CALLE DE SAN DIEGO, 15

México, D. F.

PUERTOS LIBRES MEXICANOS



BANDERA Y LUCES REGLAMENTARIAS DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS

A QUIENES SE DEBE LA EXISTENCIA DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS

Durante la Presidencia del señor DON VENUSTIANO CARRANZA y por iniciativa de los señores Ministro de Hacienda el licenciado DON LUIS CABRERA y el Ministro de Industria y Comercio el Ing. León Salinas, se principiaron los estudios para el establecimiento de los Puertos Libres en el ISTMO DE TEHUANTEPEC.

SIENDO PRESIDENTE INTERINO EL SEÑOR DON ADOLFO DE LA HUERTA y MINISTRO DE HACIENDA el GENERAL DON SALVADOR ALVARADO, se promulgó la Ley que creó los PUERTOS LIBRES, la cual fue aprobada por la H. Cámara de Diputados. Siendo Presidente de la República el señor GENERAL DON ALVARO OBREGON y Ministro de Hacienda DON ADOLFO DE LA HUERTA, se aprobaron los reglamentos respectivos. Siendo Presidente de la República el señor GENERAL DON ALVARO OBREGON y Ministro de Hacienda el INGENIERO DON ALBERTO J. PANI, se llevaron a cabo las últimas obras de adaptación y se inauguraron los PUERTOS LIBRES DE SALINA CRUZ Y PUERTO MEXICO.

JUNTA DIRECTIVA:

ING. MODESTO C. ROLLAND.
ING. MARIANO CABRERA.

LIC. FERNANDO GONZALEZ ROA.
SR. AURELIANO TORRES.

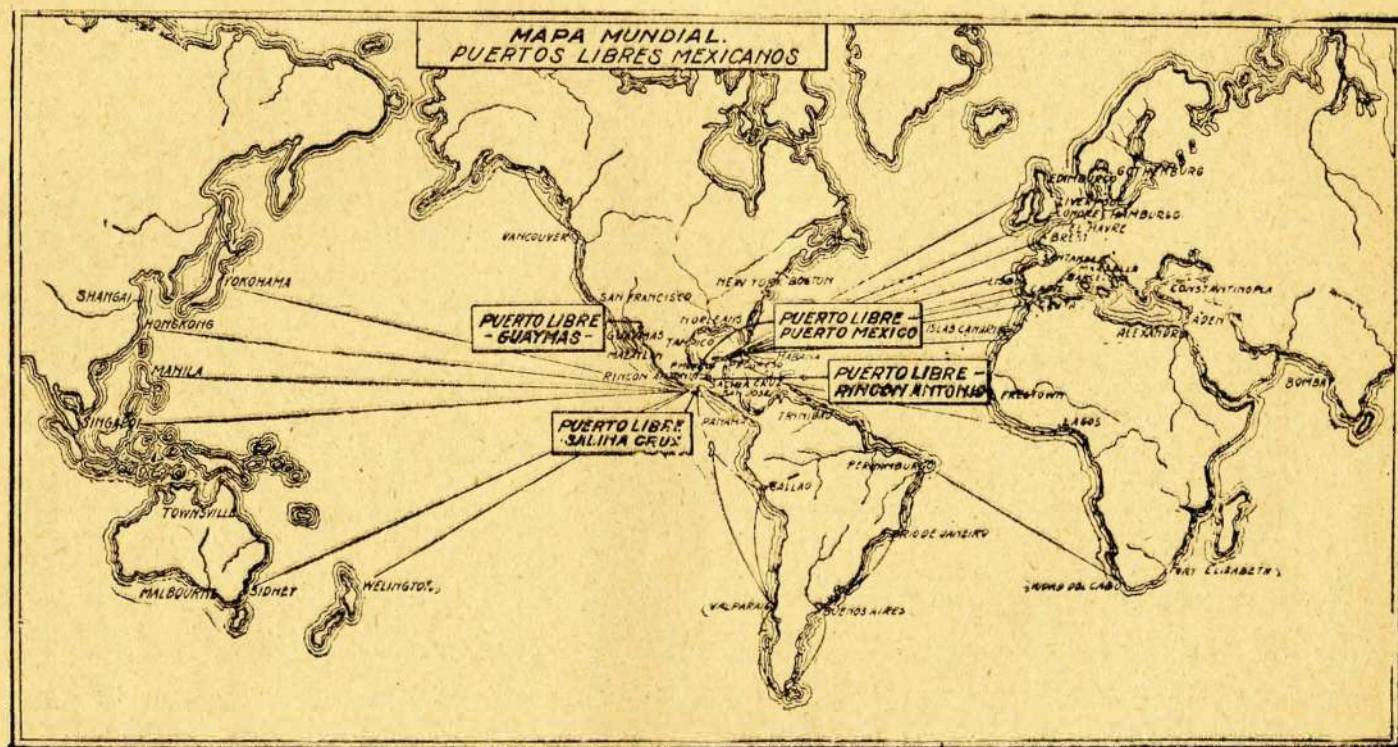
SR. ARNULFO PERALTA.

Gerente General: ING. M. C. ROLLAND

OFICINAS: SAN DIEGO 15

MEXICO, D. F.

PUERTOS LIBRES MEXICANOS



Situación ideal de los Puertos Libres Mexicanos, dominando dos Océanos y en el centro del mundo civilizado.

HISTORIA

Desde muy remotos tiempos, se tuvo la idea de aprovechar el Istmo de Tehuantepec para unir los dos océanos. El Rey Carlos V en 1533 recomendó a Hernán Cortez que investigara algún paso en dicho Istmo para poder hacer la unión de los mares, y Cortez, lleno de esperanzas por el éxito de obra tan grandiosa, contestó al soberano: "Esto haría al Rey de España dueño de tantos reinos que podría llamarse Rey del Mundo".

Cortez exploró los grandes ríos de aquella región, principalmente el Río de Coatzacoalcos y comprendiendo la importancia de aquellas comarcas, obtuvo de la corona grandes concesiones de terrenos que todavía poseen sus descendientes con el nombre de "Las Marquesanas", pues Cortez recibió del Rey el título del Marqués del Valle de Oaxaca. El actual Ferrocarril de Tehuantepec que va de un Océano al otro, atraviesa dichos terrenos, y también el proyecto del Capitán Eads, estaba localizado por

las mismas propiedades. Desgraciadamente nada práctico se hizo para abrir el Istmo a un tráfico interoceánico durante toda la dominación española, pues la política de entonces era, al contrario, opuesta a todas las relaciones comerciales entre las colonias occidentales y el resto del mundo. Sólo se hicieron reconocimientos, algunos muy importantes, como los ordenados por Felipe II en el siglo XVI y Carlos III en el siglo XVIII. En el siglo XVII se hizo un levantamiento del Río de Coatzacoalcos y en el siglo XIX, Humboldt volvió a llamar la atención del mundo entero y principalmente de las Cortes Españolas, sobre esta vía internacional.

Tres años después de haberse consumado la Independencia de México, o sea en 1824, el Gobierno solicitó contratistas que abrieran una ruta a través del Istmo de Tehuantepec; pero desgraciadamente nada práctico se pudo

hacer debido a las continuas revoluciones. En 1824, el dictador Santa Anna, dió una concesión al eminente ingeniero don José de Garay para que estudiara y estableciera una comunicación mixta por agua y por tierra, aprovechando los ríos tanto como fuera posible y el resto por ferrocarril. Entonces se hicieron planos bastante completos por el italiano Gaetano Moro; pero nunca llegó a verificarse ningún trabajo, debido a las condiciones del país, y no obstante que hubo prórrogas y rescisiones de contratos y translaciones de derechos a ingleses y americanos, ni siquiera se dieron los primeros pasos, acabando de paralizar todos estos esfuerzos, la Guerra que tuvo México con los Estados Unidos. Después de ella, el Gobierno de los Estados Unidos, pretendió algunas concesiones en el Istmo; pero el Gobierno Mexicano, no las otorgó. El 23 de junio de 1850, los Representantes de ambas naciones firmaron un tratado para garantizar la neutralidad del Istmo; pero dicho tratado fue rechazado por los Estados Unidos. Posteriormente, los Estados Unidos formularon otro tratado incluyendo ciertos derechos en el Istmo, pero entonces este documento no fue aceptado por el Senado Mexicano. En aquel tiempo y amparados por ciertos derechos concedidos por México a la "Tehuantepec Railroad Co." de New Orleans, se hicieron levantamientos muy cuidadosos bajo la jefatura del general J. G. Bernard y del ingeniero civil J. J. Williams que escribieron un informe en 1852, el más completo a este respecto.

En 1857 se otorgó una concesión a la Louisiana, Tehuantepec Co. de New Orleans para que construyera un camino a través del Istmo, aprovechando tanto como fuera posible el Río Coatzacoalcos y el resto por ferrocarril, con la condición de que se debería de hacer previamente un camino carretero. Esta ruta se efectuó en parte, inaugurándose parcialmente en 1868, en combinación con los vapores que navegaban entre Minatitlán y New Orleans, (Minatitlán es un punto situado a 40 kilómetros de la desembocadura del Río Coatzacoalcos). Sin embargo, nunca se terminó el camino en la región de las selvas tropicales, o sea entre Suchil, punto terminal de la navegación fluvial, y las planicies del Pacífico. Los viajeros hacían el camino a caballo y era costumbre transportar a las mujeres en sillas que los indios cargaban sobre sus espaldas.

Las continuas revoluciones y trastornos políticos interiores, impidieron que se perfeccionara esta ruta, paralizando completamente los trabajos la Intervención Francesa. En 1867 se dió una nueva concesión a La Sere de New Orleans; pero por falta de cumplimiento fue nulificada en 1879. En este tiempo los Estados Unidos se interesaron vivamente en el establecimiento de un canal interoceánico y fue designado el Almirante Shufeldt para que estudiara los Istmos de Tehuantepec y Nicaragua. Los planos de Tehuantepec fueron hechos por ingenieros militares americanos, y el informe que produjeron en 1871, recomendaba que el canal se hiciera de preferencia en Tehuantepec en vista de las muchas ventajas que ofrecía. Las siguientes palabras textuales de dicho informe son bastante elocuentes.

"Cada Istmo crece en importancia mientras se encuentra más cerca de la influencia comercial y política norteamericana y el valor intrínseco de esta obra eminentemente nacional, quedará basada en relación inversa a la distancia a aquel cenitro."

"Un canal a través del Istmo de Tehuantepec en una prolongación del Río Mississippi hacia el Océano Pacífico. Convierte al Golfo de México en un lago americano. En tiempo de guerra, cierra ese Golfo a todos los enemigos. Es la única ruta que nuestro Gobierno puede dirigir. En pocas palabras, hace nuestro territorio circunnavegable. Acerca New Orleans 1,400 millas náuticas a San Francisco, comparando esta ruta con la de un canal por la vía de Darien."

No obstante todos estos esfuerzos, nada pudo hacerse en combinación con los Estados Unidos del Norte, y fue el Gobierno del general Díaz el que emprendió decididamente y de un modo enérgico, la construcción de una vía interoceánica. Durante la primera administración del general Díaz en 1873, se otorgó una concesión para construir el Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec a Mr. Edward Learned de New York, en el concepto de que debería de terminarse en tres años y cuarto, dándosele una subvención de \$7,500.00 por cada kilómetro. En 1881, después de que se habían construido 75 kilómetros, el Gobierno suspendió la concesión pagándosele a la Compañía . . . \$127,000.00 plata mexicana y \$1,500,000.00 Dls. que, conforme a un arbitraje tenía derecho. Posteriormente, el Gobierno se decidió por fin a efectuar los trabajos directamente por su cuenta, por lo cual, se encargó al señor don Delfín Sánchez de la dirección de la construcción, aunque finalmente siempre se hizo un contrato con dicho señor, dependiendo los pagos de las condiciones en que estuviera el Erario Federal. Desgraciadamente este nuevo intento también fracasó después de que se hubo tendido una corta extensión de vía, por lo cual se le pagó al señor Delfín Sánchez \$1,434,135.40 plata mexicana.

En 1882 se hizo un contrato con Mr. Edward McMurdo, de Londres, para terminar el camino sin incluir las obras terminales en ambos mares, haciéndose un empréstito de Lbs 2,700,000.00 (\$13,500,000.00) en Berlín y en Londres para llevar acabo estas obras, pero el contrato no pudo terminarse debido a la muerte del contratista y otras causas por las cuales caducó. Se hizo un nuevo arreglo con los señores Chandos S. S. Stanhope, de Inglaterra, Mr. J. H. Hampson, americano, y E. L. Corthell para que acaban el camino con el resto del empréstito citado que ascendía ya entonces solamente a \$2,000,000.00 plata mexicana. El camino se abrió al tráfico en 1894 con material rodante muy reducido y con puentes provisionales. Para proveerse del material necesario y de estructuras mejores, se hizo un contrato con los señores Samuel Hnos., de New York y México por valor de \$1,000,000.00 oro y . . . \$2,670,170.00 plata mexicana.

En aquel entonces se agitaba en Europa la idea de hacer una Ruta Interoceánica para el paso de buques, y el Gobierno Mexicano presentó por conducto del Ingeniero don Francisco de Garay, las ventajas que ofrecía el Istmo de Tehuantepec para establecer dicha ruta; pero desgraciadamente los arreglos privados hechos por Lesseps en el Congreso Interoceánico de París en 1879, hicieron inútiles tanto los esfuerzos mexicanos para que el Canal se hiciera a través del Istmo de Tehuantepec, como los de los americanos, quienes deseaban que el canal pasara por Nicaragua.

Desde el día de la unión de los rieles en el kilómetro 158, cerca del puente de Tolosa sobre el Río Jumuapa, que fue el 29 de julio de 1894 el Ferrocarril quedó exclusiva-

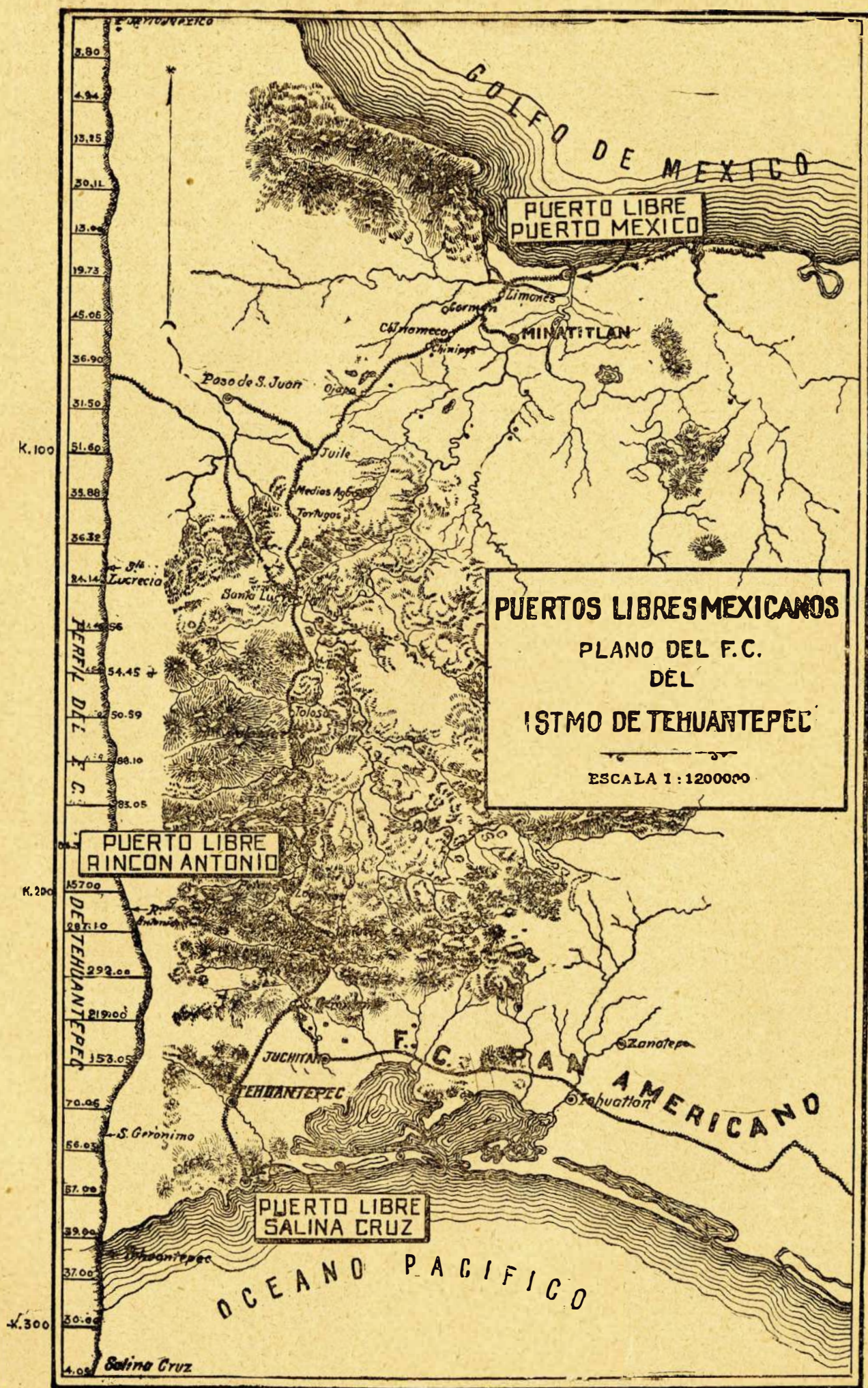


Fig. 3.—Plano del Puerto Libre de Salina Cruz.

mente bajo la dirección y administración del Gobierno Mexicano. La vía estaba poco adecuada para un tráfico pesado, pues los rieles eran de 56 a 60 libras y no había facilidades de carga y descarga en los puntos terminales. Se construyó un muelle metálico de 247 metros de largo por 13 de ancho en Salina Cruz, alcanzando un fondo de 8.50 metros, pero este muelle fue destruido en 1895 por un ciclón.

El Gobierno Nacional Mexicano, siempre se preocupaba por esta obra y se procedió como se pudo, aunque lentamente, al mejoramiento de la vía, substituyendo las obras de puentes provisionales, por obras definitivas; pero como se comprendió finalmente la necesidad de poner en una activa y eficiente explotación la nueva vía, se hicieron por último arreglos con la casa inglesa de S. Pearson and Son Ltd., para lo cual se formó una Compañía llamada Compañía Explotadora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, la cual se comprometió a reconstruir la vía y dejarla en el mejor estado posible para un tráfico fuerte interoceánico. En este mismo tiempo, se hizo un contrato con la

casa Pearson and Son Ltd., para la construcción de los Puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz a fin de disponerlos para un tráfico intenso.

Esta Compañía, en donde la casa Pearson y el Gobierno eran los socios, fue la que llevó a cabo las últimas obras para poner realmente la ruta del Istmo de Tehuantepec, en condiciones de ser verdaderamente una eficiente comunicación interoceánica, pues colocó al Ferrocarril en condiciones de primera clase, con riel pesado en toda su longitud, vía excelentemente balastrada, puentes todos de hierro y estaciones y oficinas generales adaptadas espléndidamente, de manera que esta vía pudo dar cabida a treinta trenes diarios en ambos sentidos en el período de más actividad que tuvo antes de 1912, transportando carga interoceánica. El suministro de esta corriente de carga, fue posible por las magníficas condiciones en que se colocaron los Puertos de Salina Cruz y Puerto México, con dársenas, muelles, almacenes, grúas, y todo lo indispensable para un puerto de primera clase.

EL PORQUE DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS

La vía de Tehuantepec con sus dos puertos terminales, ha ejecutado toda clase de facilidades para el tráfico internacional; pero esto no era bastante. El Gobierno Me-

que tendrán los que trabajen en estos Puertos Libres, será pagar una renta moderadísima por el uso del terreno que ocupan.

De este modo, la Nación Mexicana ofrece estos lugares libres a Europa, a los Estados Unidos y a Asia, para que los aprovechen como cuarteles generales en su expansión comercial o como avanzadas en este estratégico punto del mundo, para dominar más fácilmente nuevos mercados sin tener que sujetarse a ninguna traba, ni a ninguna de las disposiciones que pudieran hacer difícil cualquier negocio.

En la decidida lucha que existe en todos los pueblos de la tierra hacia la más amplia libertad de comercio, lo cual sin duda alguna se traduce en mayor bienestar para los consumidores, es bien sabido que si el comercio tiene cargas, no hace sino eludirlas sobre el consumidor, de modo que, si se desea disminuir el costo de la vida, lo que fundamentalmente es un factor decisivo para ello es la libertad del comercio. Los Puertos Libres del Istmo de Tehuantepec serán entonces un factor de bienestar, 40



Estación del F. C. N. de Tehuantepec en Puerto México.

xicano, considerando lo que significa el Puerto Libre en una vía interoceánica, como los varios que ha establecido Inglaterra en distintas partes del mundo, dispuso que tanto en Salina Cruz como en Puerto México, se organizara un Puerto Libre en la región donde están las facilidades de carga y descarga, a fin de proporcionar al mundo entero estos especiales lugares en nuestras costas, a donde puede venir el capital y la experiencia mundiales y tomar asiento con toda libertad, pues a estos lugares la mercancía extranjera en cualquier tiempo, puede llegar sin sujetarse a ninguna vigilancia aduanal, y puede reembarcarse también sin formalidades aduanales, para poder distribuirse en todas las naciones de la tierra.

Las industrias que puedan derivarse de estas actividades, no estarán sujetas a ninguna contribución, ni municipal, ni de los Estados, ni federales. La única obligación



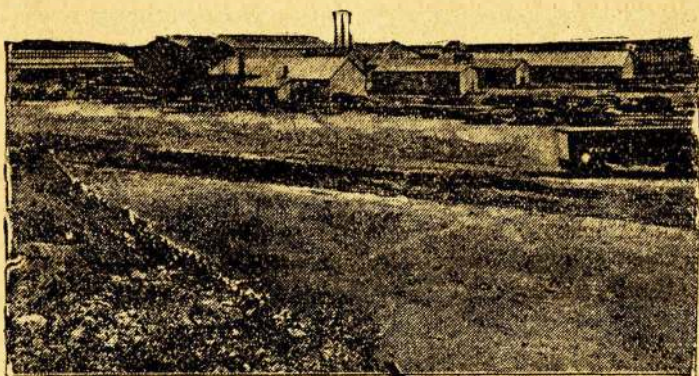
Planta de Fuerza Motriz en Puerto México.

solo para la Nación Mexicana, sino para el mundo entero.

El Gobierno Mexicano comprende que los capitales agobiados por tantas exigencias en otras naciones y restringido el comercio casi en todas partes, por trabas aduanales y tarifas proteccionistas, pueden tener en nuestros Puertos Libres un lugar de amparo en la América y una oportunidad de actuar libremente bajo las más sanas fuerzas de la oferta y la demanda para bien de los consumidores todos. Esta es la razón de por qué el Gobierno emanado de la Revolución Mexicana, ha establecido los Puertos Libres de Salina Cruz y Puerto México en el Istmo de Tehuantepec y otro en Guaymas, además de prever la formación de un Puerto Libre interior a la mitad de la distancia en los dos puertos del Istmo, ya citados, en la parte más alta de la región, en donde el clima es más benigno, a fin de que las industrias que por circunstancias de clima, no pueden desarrollarse en las costas, puedan hacerlo en este Puerto Libre interior.

La red de los tres Puertos Libres Mexicanos en el Istmo, está ligada por el Ferrocarril de Tehuantepec, que como se ha dicho es una vía interoceánica de primera clase, de modo que el industrial o comerciante colocado en cualquiera de estos puertos, puede enviar sus mercancías a todo el mundo por cualquier océano y puede recibir materias primas de todas partes de la tierra, de la manera más rápida y eficaz.

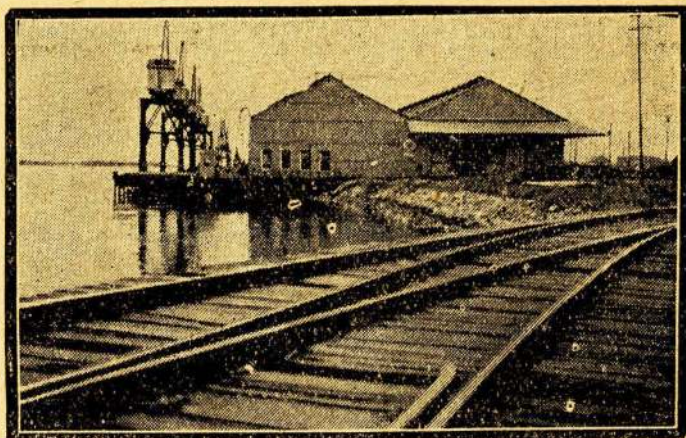
Estos Puertos Libres tienen además la ventaja de ofrecer a los industriales, toda clase de materias primas nativas del suelo mexicano, pues las regiones a donde están son



Vista general de talleres en Rincón Antonio.

extremadamente ricas en recursos naturales, como se explicará posteriormente. El industrial que venga a los Puertos Libres, podrá utilizar idealmente los recursos propios del país para combinarlos con los de fuera, aprovechando así los mercados mundiales con el menor número de cargas posibles.

Para los grandes importadores de México, los Puertos Libres del Istmo ofrecerán ventajas, puesto que pueden traer sus mercancías y depositarlas con la menor canti-



Puerto Libre de Puerto México.—Principio de las bod-gas y muelles y el Río Coatzacoalcos.

dad de gastos en aquellos puertos, a fin de ir las distribuyendo poco a poco en todo el territorio nacional a medida que se vaya necesitando hacerlo. Además, los comerciantes mexicanos tendrán oportunidad de ponerse en contacto con el comercio mundial en estos mismos Puertos Libres, puesto que sin duda el comercio exterior aprovechará la ventaja de venir a mostrar sus productos en estos puertos mexicanos en donde podrá haber exposiciones permanentes, altamente costeables para los grandes empresarios del mundo, dado que por la situación estratégica, que ya hemos indicado que ocupan estos Puertos, las exhibiciones hechas en ellos pueden considerarse como establecidas en un "mirador" del mundo. Como ya se dijo, todas las operaciones hechas en estos Puertos Libres, estarán exentas de contribuciones, de manera que los comerciantes extranjeros podrán considerar los Puertos Libres Mexicanos, como lugares ideales de expansión comercial en donde no estarán abrumados por las exigencias comunes y corrientes de los distintos pueblos de la tierra.

En resumen, los Puertos Libres Mexicanos son unas zonas adyacentes a las ciudades indicadas en donde hay toda clase de facilidades para el establecimiento de toda clase de industrias. La mercancía extranjera podrá venir a estas zonas en cualquier tiempo y almacenarse, despacharse, mezclarse, transformarse y reempacarse en cualquier tiempo sin intervención aduanal alguna. En estas zonas no habrá ninguna clase de impuestos municipales, del Estado o de la Federación, y sólo se pagará por el uso del terreno que se utilice, aparte naturalmente de los recargos que se hagan por el manejo de carga, conforme a tarifas especiales. Las mercancías que entren de estas zonas neutrales o accesiones aduanales llamadas Puertos Libres, al territorio nacional, pagarán los correspondientes impuestos de importación y las mercancías o materias primas que vayan del territorio nacional a estas, pagarán los correspondientes impuestos de exportación. A nadie se le permitirá vivir en estas zonas de Puertos Libres, con excepción de los empleados.

PUERTO LIBRE DE PUERTO MEXICO

La accesión aduanal llamada Puerto Libre de Puerto México, se encuentra en la terminal Norte del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en la ciudad de Puerto Méxi-

co (Fig. No. 1). Como se ve, la localización de la Ciudad es ideal, pues se encuentra en la desembocadura de un hermosísimo río con un ancho no menor de 400 metros



Vista general de los almacenes y muelles del Puerto Libre de Puerto México.—Nótese las 18 grúas eléctricas de 3 toneladas de capacidad con que se cuenta en este Puerto.—La Planta especial de fuerza eléctrica que existe en este Puerto Libre proporciona la potencia necesaria para manejar estas grúas a toda carga y muy económicamente.—Véanse tarifas.

y una profundidad de 10 a 15 metros. La desembocadura del río está protegida por dos rompeolas y es de fácil acceso en cualquier tiempo. Inmediatamente después de la Ciudad, y aguas arriba del río, se encuentra el puerto propiamente dicho, en donde están construídos seis grandes muelles y seis almacenes de 125 metros de largo por 32 de ancho y un equipo de 18 grúas eléctricas de capacidad de 3 toneladas cada una. En este lugar se encuentra toda una red de vías para facilitar el movimiento de carros, así como la casa redonda y la casa de fuerza eléctrica. Este es el sitio en donde está el Puerto Libre de Puerto México. El área de esta zona neutral, se ha limitado por medio de una doble cerca hecha con postes de cemento armado y alambrado de una altura de tres metros, constituyendo así una calle de cintura de 15 metros de ancho que está perfectamente vigilada de día y de noche. En cada punto

de inflexión de esta calle, hay un torreón con focos que iluminan el camino de cintura durante la noche. Por el lado del río, el Puerto Libre está limitado en el sentido de la corriente y a la mitad de ella, por una serie de postes que sirven al mismo tiempo para amarrar a ellos los buques que esperan su turno para atracar a los muelles. Transversalmente al río, en la parte Norte, y al Sur, la línea limitrofe del Puerto Libre está marcado por una bandera en la tierra y otra en el medio del río.

El utilito de este Puerto es de primera calidad, pues fue hecho, como queda anotado, con el objeto de atender un servicio fuerte interoceánico. Los muelles son de estructura metálica con postes de acero y de gran amplitud para manejar violentamente carga de los buques a los trenes o viceversa, de un modo directo.

La Junta Directiva que maneja los Puertos Libres, está en disposición de suministrar servicio de agua y de

fuerza eléctrica a precios moderados, y los Industriales que se establezcan en este Puerto Libre, pueden tener la seguridad de que el problema del combustible será para ellos siempre una cosa perfectamente resuelta, pues además de la excelente planta eléctrica que ya existe, hay la circunstancia de que esta región es un centro petrolero de primer orden, de manera que los motores de explosión interna podrán siempre suministrar potencia a muy bajo costo. El Gobierno Mexicano está además estudiando la manera de llevar a este Puerto Libre la fuerza eléctrica que puede obtenerse en un punto situado a 70 kilómetros al Norte, por la misma costa, derivando esta fuerza de una caída de agua que puede obtenerse del Lago de Catemaco en el Estado de Veracruz, pues por medio de un pequeño túnel de un kilómetro de largo, se puede obtener una caída casi a la grilla del mar, obteniéndose cuando menos 80,000 caballos de fuerza. Esta fuerza hidroeléctrica,

también servirá en un futuro no muy lejano, para electrificar el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

En este Puerto Libre habrá, como puede observarse en el plano, una región para los locales netamente comerciales, almacenes, exposiciones comerciales, etc., etc., así como una región bien definida para toda clase de industrias, aserraderos de madera, almacenes de carbón, etc., etc. Las tarifas para todas estas clases de actividades comerciales, se indican posteriormente. La manera como se dan toda clase de facilidades al manejo de la carga, así como el modo de usar los almacenes del Gobierno y las condiciones generales que debe de satisfacer el que quiera hacer uso de estos Puertos Libres, se dan en detalle más adelante en el Reglamento correspondiente a la Explotación de los Puertos Libres.

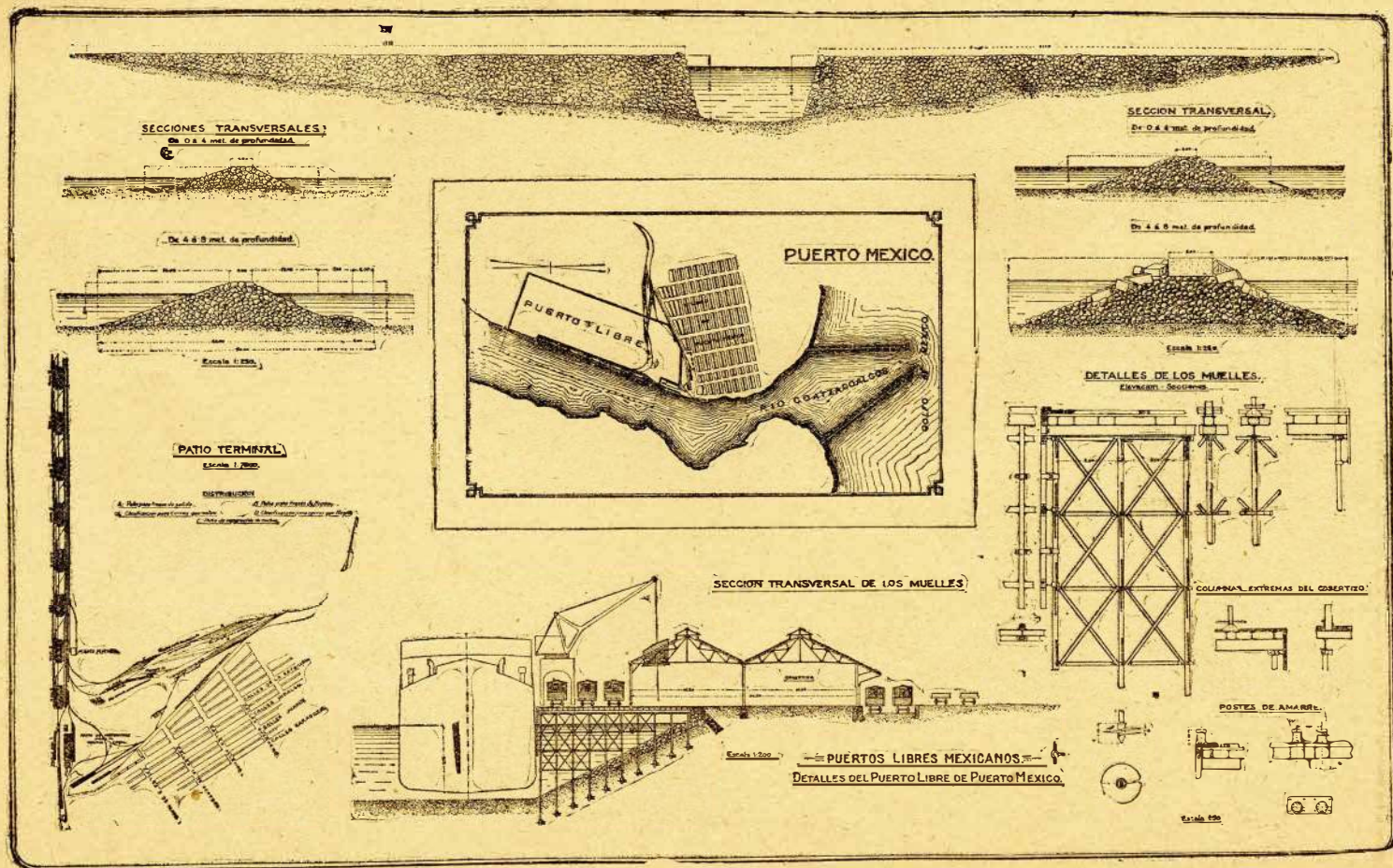
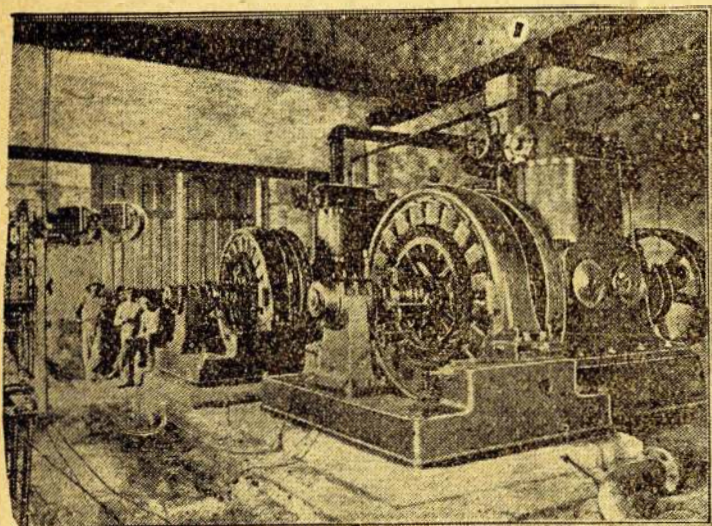


Fig. No. 2.—Detalles de las obras en el Puerto Libre de Puerto México, mostrando además las esconerías en la desembocadura del Río.

PUERTO LIBRE DE SALINA CRUZ

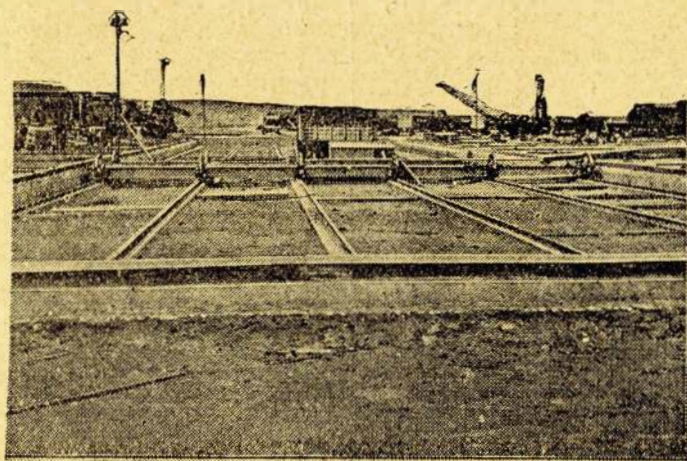


Casa de Fuerza Motriz en Rincón Antonio.

El Puerto de Salina Cruz está en el extremo Sur del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y fue construido todo artificialmente. Como se ve en el plano (Fig. No. 4), se distinguen dos partes bien definidas, o sean la parte de la ciudad y la región del puerto comercial, propiamente dicho. Está constituido de un ante-puerto y una dársena. El ante-puerto está protegido por dos rompe-olas y está separado de la dársena por un malecón dividido en su centro por un paso para los buques. Sobre estos malecones están construidos seis almacenes de 125 metros de largo por 32 de ancho, hechos de materiales de primera calidad y en perfecto estado de mantenimiento, así como un servicio de vía y 18 grúas eléctricas de tres toneladas máximo de capacidad. Por el lado de la dársena es por donde se atracan los buques, existiendo fondo suficiente para los vapores de mayor tonelaje del comercio internacional. En la esquina noroeste de la dársena, existe un dique seco a donde se ofrecen toda

clase de facilidades para la carena de los buques, y en este mismo lugar existe una magnífica planta eléctrica con motores de explosión interna capaces de desarrollar 2,000 caballos de fuerza.

Toda esta región, como se indica en el plano, es la que se ha adoptado al Puerto Libre de Salina Cruz, encerrándola con una doble valla hecha con postes de cemento armado y alambre de púas, a fin de tener una vía de circunvalación de 15 metros de ancho, perfectamente vigilada. Se ha destinado también en este Puerto Libre, una región adecuada para el asiento de fábricas, almacenes e industrias en general, en donde habrá magnífico servicio de comunicaciones ferroviarias. Estos Puertos Libres terminales del Ferrocarril de Tehuantepec, están adaptados eficientemente para un intenso movimiento de carga, lo cual ya se demostró en años pasados, cuando se transportaban anualmente de uno a otro océano, de 300 a 500,000 toneladas de carga.



Plataforma transportadora en los Talleres del F. C. N de T. en Rincón Antonio.

PUERTO LIBRE DE RINCON ANTONIO

A la mitad del camino entre Puerto México y Salina Cruz, en la parte más alta de la ruta, o sea a unos doscientos metros sobre el nivel del mar, está la ciudad de Rincón Antonio que es donde tienen asiento las oficinas generales del Ferrocarril y talleres. Este lugar es eminentemente sano y mucho más fresco que Puerto México. Por estas circunstancias se ha escogido para establecer un Puerto Libre Interior donde puedan desarrollarse industrias que requieran un clima más benigno que el de las costas. Para la localización de este Puerto Libre, se ha aprovechado un valle de muy suave pendiente colocado cerca de la ciudad, encerrando el área por medio de una doble valla. Este puerto está ligado con el Ferrocarril convenientemente y la Junta Directiva está en disposiciones de suministrar

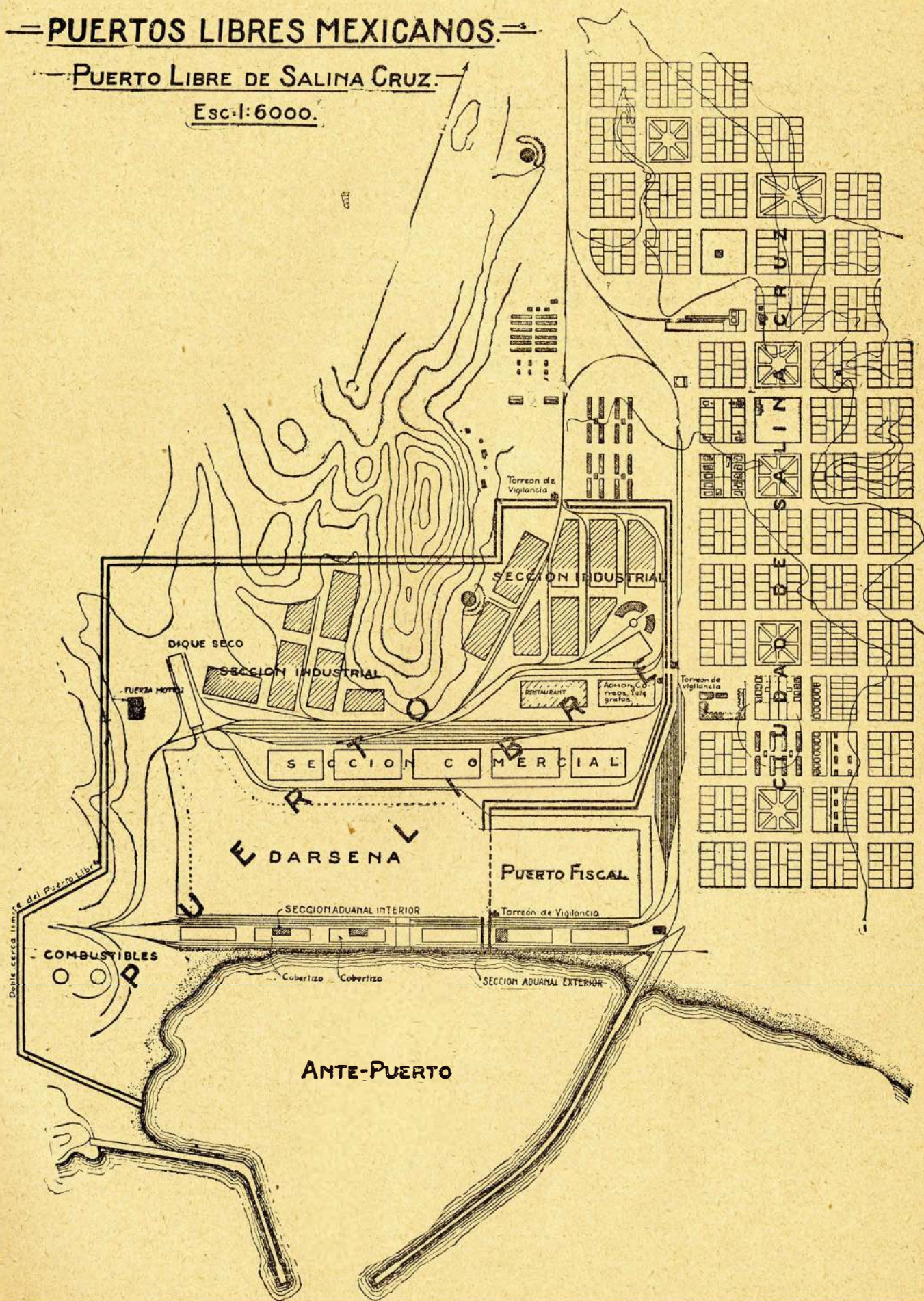
agua, fuerza eléctrica y demás servicios generales en condiciones muy ventajosas para el industrial. El Puerto Libre de Rincón Antonio está colocado estratégicamente con relación a las materias primas que puede suministrar aquella región y las cuales pueden venir por el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Las mercancías y carga interoceánica en general podrán ser mandadas "In bond" de este puerto hacia ambos océanos, de manera que no habrá ninguna traba aduanal para todas las actividades que puedan desarrollarse en este Puerto Libre, las que podrán contar con los Puertos de ambas costas, perfectamente apropiados para el manejo de la carga.

Como la Ley que creó los Puertos Libres Mexicanos estipula, que siempre se podrá tener la tierra suficiente

— PUERTOS LIBRES MEXICANOS. —

— PUERTO LIBRE DE SALINA CRUZ. —

Esc: 1:6000.



para la ampliación de los Puertos Libres por medio de la expropiación, pues tal cosa se considera como de utilidad pública. El capitalista que fije sus ojos en estos Puertos

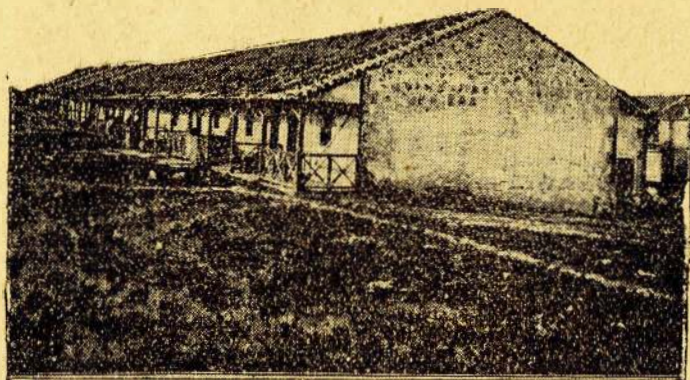
Libres Mexicanos, podrá contar en todo tiempo con todo el local necesario para todos los planes que desee llevar a cabo.

PUERTO LIBRE DE GUAYMAS

Golfo de California

Desde tiempo inmemorial, el Puerto de Guaymas ha sido considerado como la salida natural hacia el océano de una gran región del Continente que comprende sobre todo el Estado de Sonora en nuestra República y los Estados de Nuevo México y Arizona de los Estados Unidos. En este caso se repite la misma situación que se observa en el Mediterráneo, en la parte norte de Génova, que con motivo del Túnel de San Gotardo, se hizo imperativa la existencia de un puerto en el Mediterráneo que fuera la salida de este Hinterland. De igual manera, Guaymas es la salida lógica y natural de un Hinterland en el continente americano, pues lo económicamente comercial sería que la gran producción de los importantísimos minerales que se encuentran cerca de la frontera de México en terreno mexicano y en el americano, mandaran sus productos por el Puerto de Guaymas hacia ambas costas de Estados Unidos, e igualmente, lo económico sería que éstas grandes empresas recibieran por mar muchos artículos que necesitan del Este y del Oeste de Estados Unidos.

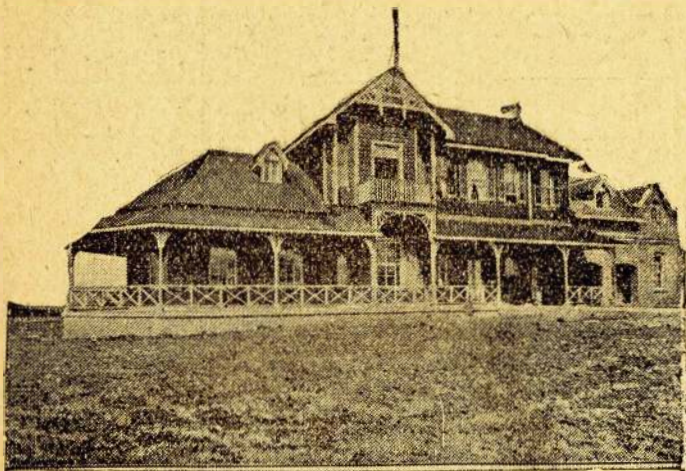
Atendiendo a esta condición geográfica que coloca al Puerto de Guaymas en una vía también internacional, se dispuso la creación en tal lugar, del Puerto Libre de Guaymas, adyacente a la ciudad del mismo nombre. Este



Casa para los mecánicos en Rincón Antonio.

Puerto Libre tiene un inmenso porvenir, pues está colocado en una espléndida bahía, a la mitad del Golfo de California, siendo la natural salida de los riquísimos Valles del Yaqui y Mayo del Estado de Sonora y el natural punto de confluencia de las principales vías férreas de comunicación en el Estado.

A diferencia de los otros Puertos Libres del Istmo de Tehuantepec, el Puerto de Guaymas todavía no se abre al comercio, pues se le está adaptando con todos los elementos necesarios para hacerlo un buen puerto físico. El plano de la (Fig. No. 5) muestra la colocación del Puerto Libre de Guaymas, que ocupa precisamente un lugar prominente en el centro de la Bahía de Guaymas, en la Península llamada Punta Lastre. En esta zona libre, como se ve, existirá amplia longitud de muelles para el atraque de los vapores que puedan llegar, pues el fondo de la tranquila Bahía de Guaymas, se llegará a hacer lo menos de cuarenta pies. Habrá además de los servicios federelas de administración del Puerto Libre, almacenes bien apropiados, grúas modernas, los correspondientes escapes de ferrocarril. Bien pronto haremos saber al mundo la apertura de este nuevo lugar libre para el comercio.



Casa del Gerente General en Rincón Antonio

ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS

Los Puertos Libres Mexicanos están a cargo de una Junta Directiva formada por cinco miembros, de los cuales uno es Gerente General.

La Administración está dividida en cinco Departamentos, a saber:

Primero.—Departamento de Explotación de Puertos.

Segundo.—Departamento Técnico.

Tercero.—Departamento Legal.

Cuarto.—Departamento de Finanzas.

Quinto.—Departamento de Comunicaciones.

En cada Puerto Libre hay un Superintendente bajo las órdenes del Departamento de Explotación de Puertos: La residencia oficial de la Junta Directiva, es la ciudad de

México; pero los negocios comunes y corrientes de los puertos, se tramitarán por los empleados representantes de la Junta, residentes en los Puertos Libres. Para que funcionaran los Puertos Libres, hubo necesidad de Reformar la Ordenanza General de Aduanas. Dicha modificación se puede ver en el Reglamento inserto adelante. Todo lo relativo a la Explotación propiamente dicha de los Puertos Libres, consta en el Reglamento sobre explotación de los Puertos Libres y el funcionamiento de la Junta Directiva, en el Reglamento respectivo al fin de este folleto.

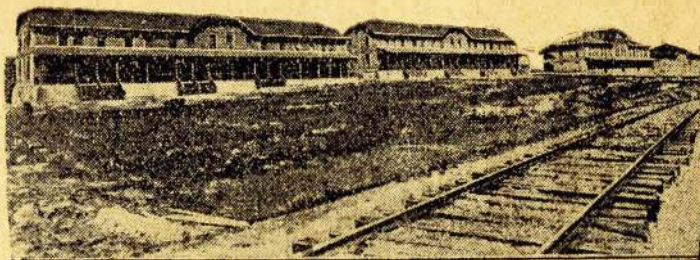
En cuanto a las tarifas generales aprobadas hasta ahora, se pueden ver en la última página.

RECURSOS NATURALES DE LA ZONA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

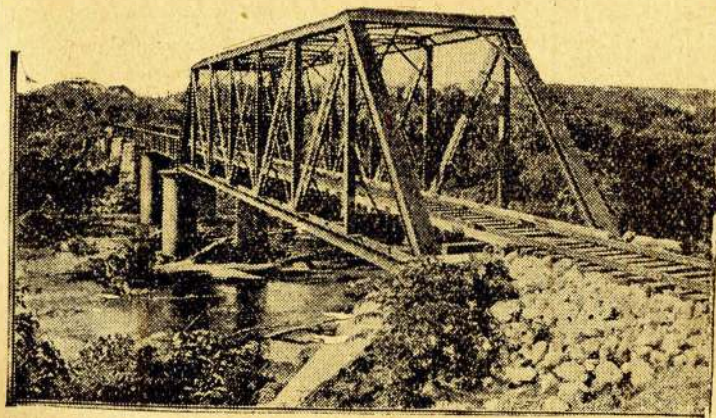
Los datos siguientes darán una ligera idea de los recursos naturales que existen en la Región del Istmo.

AGUAS

Ninguna parte de la República Mexicana es tan privilegiada en cuanto a caudales de agua, como la región de que nos ocupamos, pues hay infinidad de corrientes que muchas de ellas no se utilizan y pueden utilizarse para irrigación, sino que se aprovechan también en la navegación, con especialidad en el Estado de Tabasco, en donde prácticamente todas las comunicaciones se hacen por medio de lanchas o canoas, llevándose en buques aun mayores las mercancías de exportación a los puertos de salida.



Casas para empleados en Rincón Antonio.



F. C. N. de Tehuantepec sobre el Río Sarabia. K. 176.

Las principales cuencas por el lado del Golfo son: Las del Papaloapam y Coatzacoalcos en el Estado de Veracruz, y las del Grijalva y Usumacinta, en Tabasco. Las cuencas principales en el Océano Pacífico, son las del Tehuantepec y Suchiate respectivamente en los Estados de Oaxaca y Chiapas. Estos últimos recogen sus aguas en una extensión más pequeña que las anteriores, pues la Sierra Madre que las limita, pasa mucho más cerca del Pacífico que del Golfo de México. En el Estado de Chiapas hay muchos ríos que desembocan en el Pacífico a lo largo de toda la costa, sin que lleguen a juntarse entre sí. Para la irrigación, no se han aprovechado hasta ahora las corrientes subterráneas que abundan. Actualmente se tienen muy en cuenta, para la agricultura, en las cuen-

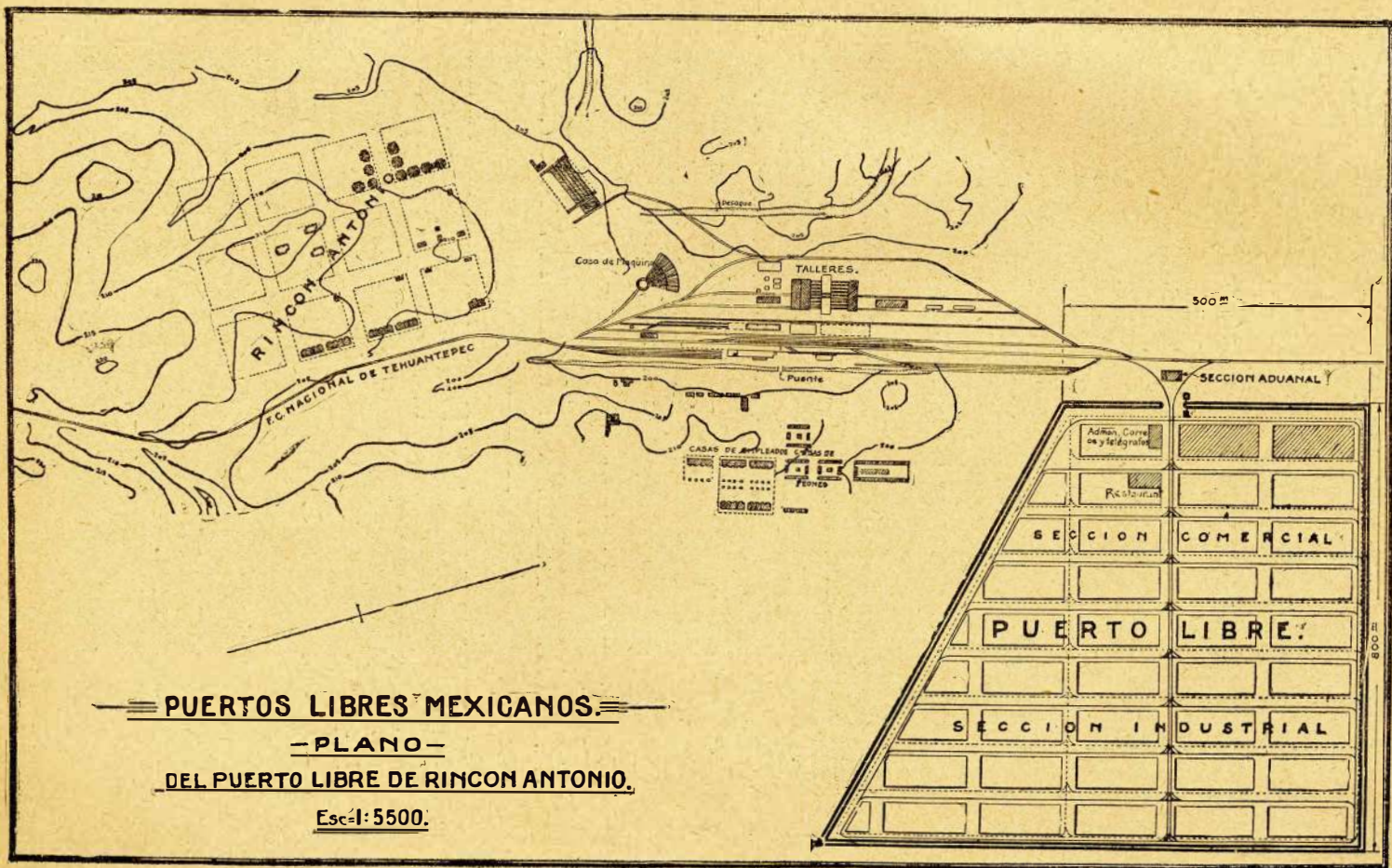


Fig. 4.—Plano de Puerto Libre de Rincon Antonio.

— PUERTOS LIBRES MEXICANOS —
 DETALLES DEL PUERTO LIBRE DE SALINA CRUZ

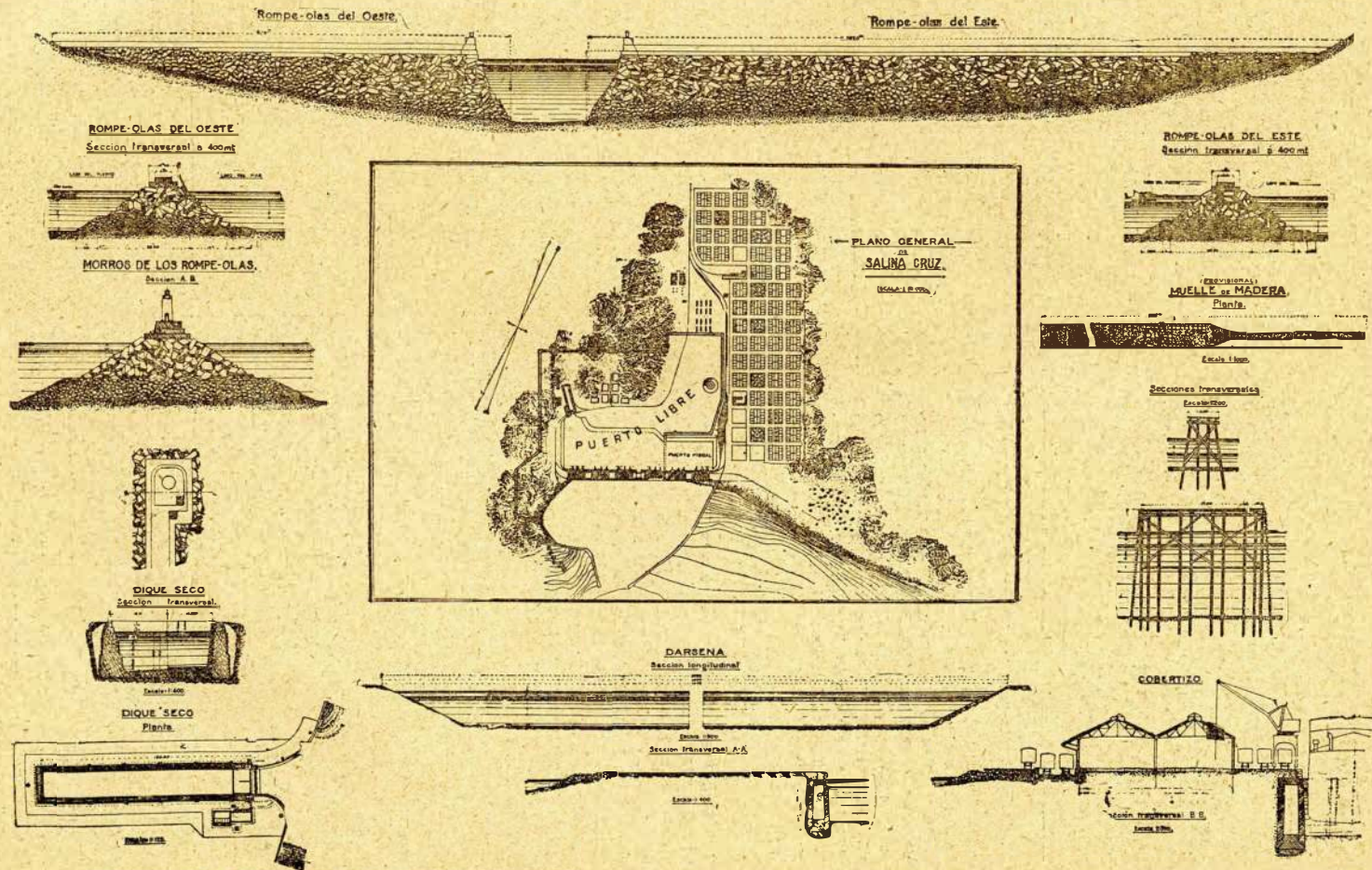
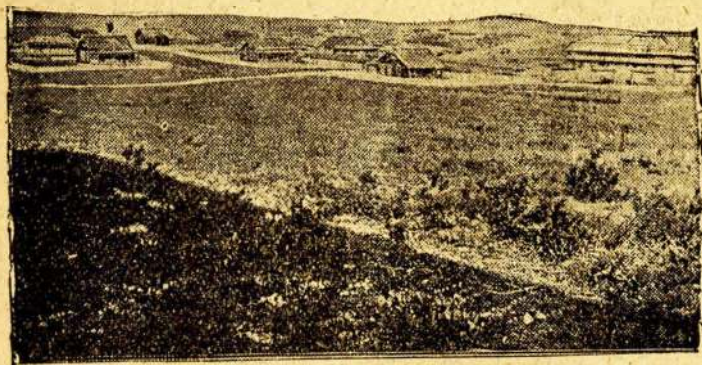


Fig. No. 5.—Detalle del Puerto Libre de Salina Cruz, indicando además las escolieras del Puerto.



F. C. N. de T.—Casas para los Inspectores del Gobierno.

cas que terminan en el Golfo, las lluvias que reciben, siendo éstas las más copiosas de la República.

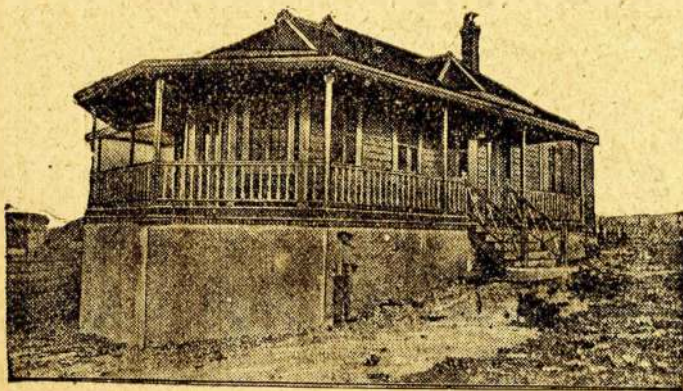
Abundan en la región caídas de agua que pueden aprovecharse para desarrollar fuerza eléctrica. Citaremos como muy notable, el Lago de Catemaco, colocado a unos 70 kilómetros de la ciudad de Puerto México, en donde por medio de un pequeño túnel, puede obtenerse una caída de 300 metros de altura a la orilla del mar, con una potencia latente de 80,000 caballos de fuerza. Solamente se necesita capital para desarrollar estas riquezas.

AGRICULTURA

La producción agrícola de esta región es la siguiente: Caña de azúcar, trigo, miel de caña, azúcar, café, panocha, tabaco, algodón, chile seco, guacamote, alfalfa, añil, anís, chile verde, frijol, henequén, cascabel, aguardiente de caña, hule, ixtle, papa, semilla de alfalfa, cacahuete, cacao, camote, cebada, garbanzo, haba, goma de copal, goma de mezquite, arvejón, higuierilla, pulque corriente, mezcal, pimienta, raíz de zacatón, zarzaparrilla, vainilla, ajonjolí, aguardiente de maíz, alpiste, huacamote de yuca, pimienta, chicle etc., etc.

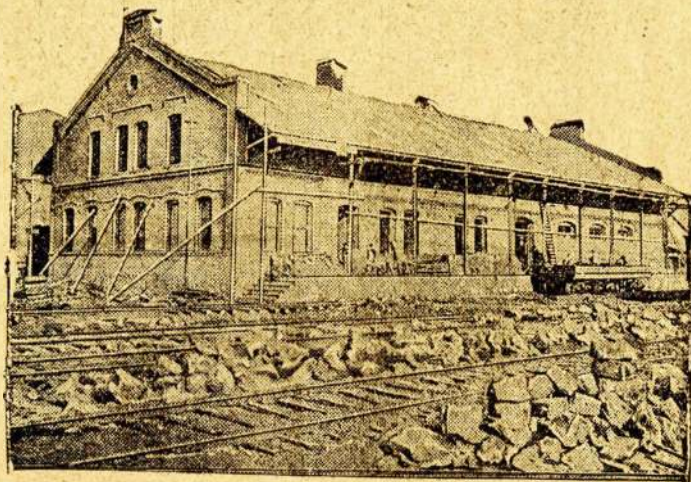
FRUTAS

Albaricoque, aguacate, anona, bellota, capuñ, cereza, sidra, ciruela, coco, coquito, cajucicuil, coyol, coahuico, coajuinicuil, caimito, castaña, ciricote, corozo, calabaza, chilacayote, chayote, chico zapote, chirimoya, chinines,



F. C. N. de T.—Casa del Inspector principal del Gobierno en Rincón Antonio.

dátil, datillillo, diehitrín, durazno, chimini, fresa, fruta de pan, garambullo, guayaba, granada, cordelina, granada de china, guanabana, granada, grosella, guaya, granadita, guapinol, higo, hieamo, huapaque, huacamote, icaco, llamazapote, jicama, jinicuil, jobo, jondura, jujo, jocote, limama, lima toronja, limón, limón real, mamey, mango,



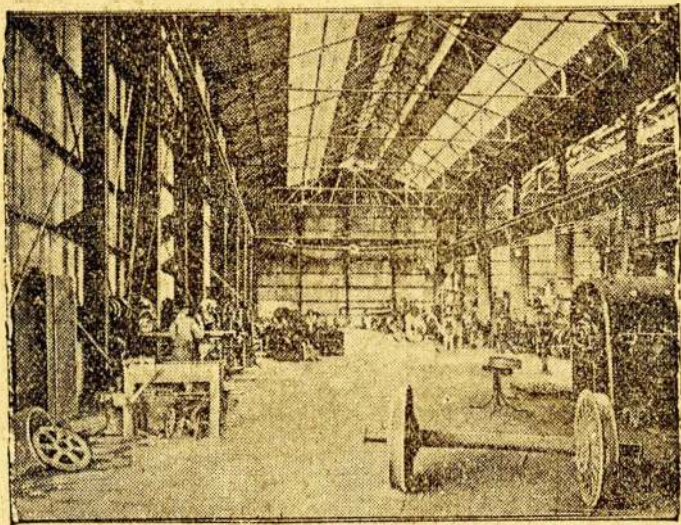
F. C. N. de T.—Almacén General en Rincón Antonio.

mango manila, manzana, membrillo, mora, marañón, melocotón, melón, membrillo mora, mata sano, melo, macal, nanche, naranja, níspero, naranja limón, nuez, nance, olanzote, papa, pera, pitaya, piña, plátano, uamarrosa, pa-



F. C. N. de T.—Fuerza motriz eléctrica en Rincón Antonio.

lavox, papanse, piñuela, sandía, tepetomate, tuna, tamarrindo, tatchi, toronja, tuxpana, tuna colorada, tuna blanca, tejocote, tzoconoxtle, tzunzapote, tzintzi, uva, uspies, breva, yuca, zapote, zapote amarillo, zapote blanco, zapote mamey, zapote prieto, zaramullo, zarzamuera



F. C. N. de T.—Interior de los talleres en Rincón Antonio

M A D E R A S

Ahuacate, ahuehuete, atle, álamo, acahuete, amate, bálsamo, brasil, cedro, ciprés, copal, canelo, copalillo, cohoba, capulín, chico zapote, chijol, encino, ébano espino, fresno, guaje, guayacán, guayabo, granadillo, guásima, huizache, haya, horniguillo, jabe, laurel, linalóe, liquidámbar, madroño, mora, mezquite, nogal, ocote, ocotillo, olmo, oyamel, palo blanco, palo colorado, pino, pinabete, palo rosa, palo de tinte, quiebra hacha, roble, sauz, tepehuaje, uña de gato, zapote, zapotillo, etc.

Existe además en el Istmo de Tehuantepec, un árbol conocido con los nombres de "palomaria", "buri" y "ocu", que proporciona una madera de la más alta calidad para la fabricación de cajas de fusil. Sus fibras encontradas le dan una dureza excepcional, por lo cual es muy apropiada para dicha clase de trabajos. Esta madera abunda en el Istmo y su explotación actual es casi nula, pudiendo ser la fuente de un gran negocio.

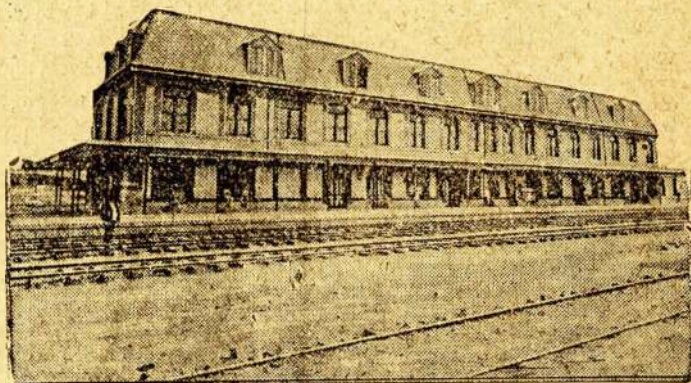
En el Estado de Tabasco existe un árbol llamado "balsa" que produce una madera muy ligera, pues un metro cúbico de ella seca, sólo pesó 125 kilos, esto es, menos que el corcho. Su resistencia es bastante grande y en

los Estados Unidos se emplea para la fabricación de las alas de los aeroplanos, revistiéndose con chapas de fibra de 0.8 milímetros de grueso. Esta madera tiene muchas otras aplicaciones en la práctica, pues se emplea como aisladora para conservar las altas o bajas temperaturas; para boyas, botes salvavidas, para tapones y para juguetes. De Costa Rica se exportaron 5,500 toneladas en 1920 y cada vez aumenta la exportación. Este negocio está por decirlo así virgen en la región del Istmo de Tehuantepec.

PESCA Y CAZA

Existen en el Océano Pacífico, en las costas cercanas al Istmo de Tehuantepec, los productos del mar siguientes:

Anguilas, almejas, aplisias, botetes, barberos, boritos, curvinas, cabrillas, curieles, caracoles, camarones, cangrejos, dorados, jaibas, lisas, langostas, litigurias, langostinos, lenguados, meros, ostiones, pámpanos, pexguras, pejegallo, palomitas, pulpos, puercos, roncadores, róvalos, rhiddegorgias, rayas, tintoreras, tiburones, voladores; calmanes y lagartos en las Lagunas Superior e Inferior comunicadas con el Océano.

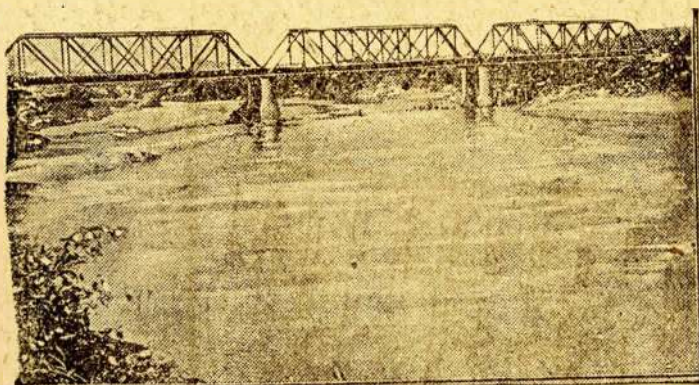


F. C. N. de T.—Estación y oficinas generales en Rincón Antonio

Por el Golfo, existen las siguientes especies: Bobo, colorado, camarón, huachinango, lija, meo, ostiones, pargo, pámpano, mojarra, róvalo y sierra. En la Baria de Tecolutla, en la Boca de Lima, Barra de Nautla, Laguna de los Domingos, La Parreta, Laguna de la Mancha, Boca del Río, Alvarado, Buen País y Santecamapa, se encuentran bancos ostioneños donde se pueden invertir fuertes capitales con beneficio.

Además de los animales domésticos comunes en toda la República, existen muchos salvajes en el Istmo y sus cercanías, entre los cuales se citan los que siguen:

Aguila, alcatraz, boa, buitre, coyote, cotarra, conejo, chango, cigüeña, gorrión, ganso, garza, gaviota, guacamaya, gamuza, galápago, iguana, jabalí, jilguero, leopardo, lolo, león, lechuza, lagarto, marta, nutria, onza puma, puerco espin, perico, pavo, quetzal, tigre, tapir, tordo, tucán, tecolote, venado, zorra, zorrillo, etc



F. C. N. de T.—Puente de Tolosa sobre el Río Ixcuapa.—K. 153.

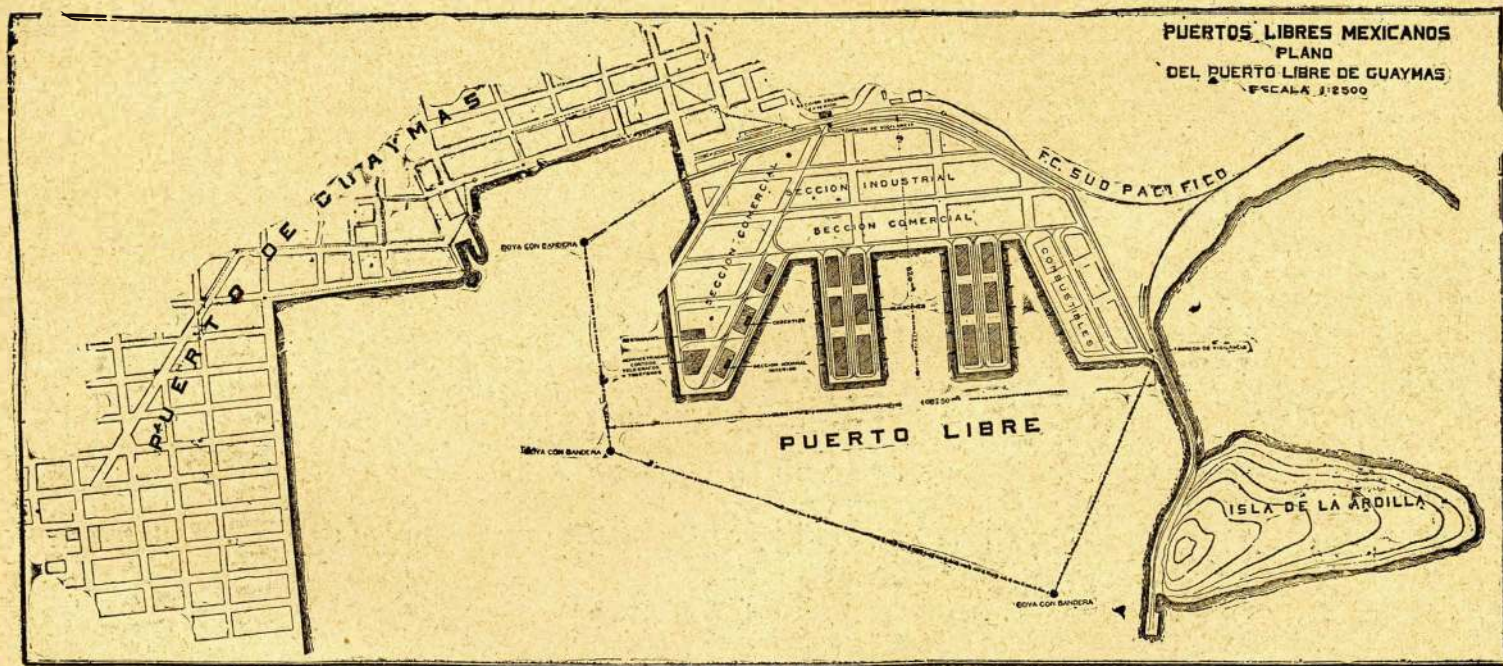


FIG. 55. Plano del Puerto Libre de Guaymas

PUERTOS LIBRES MEXICANOS.

PLANO DE LA REGION DE GUAYMAS.

Esc= 1: 36000.

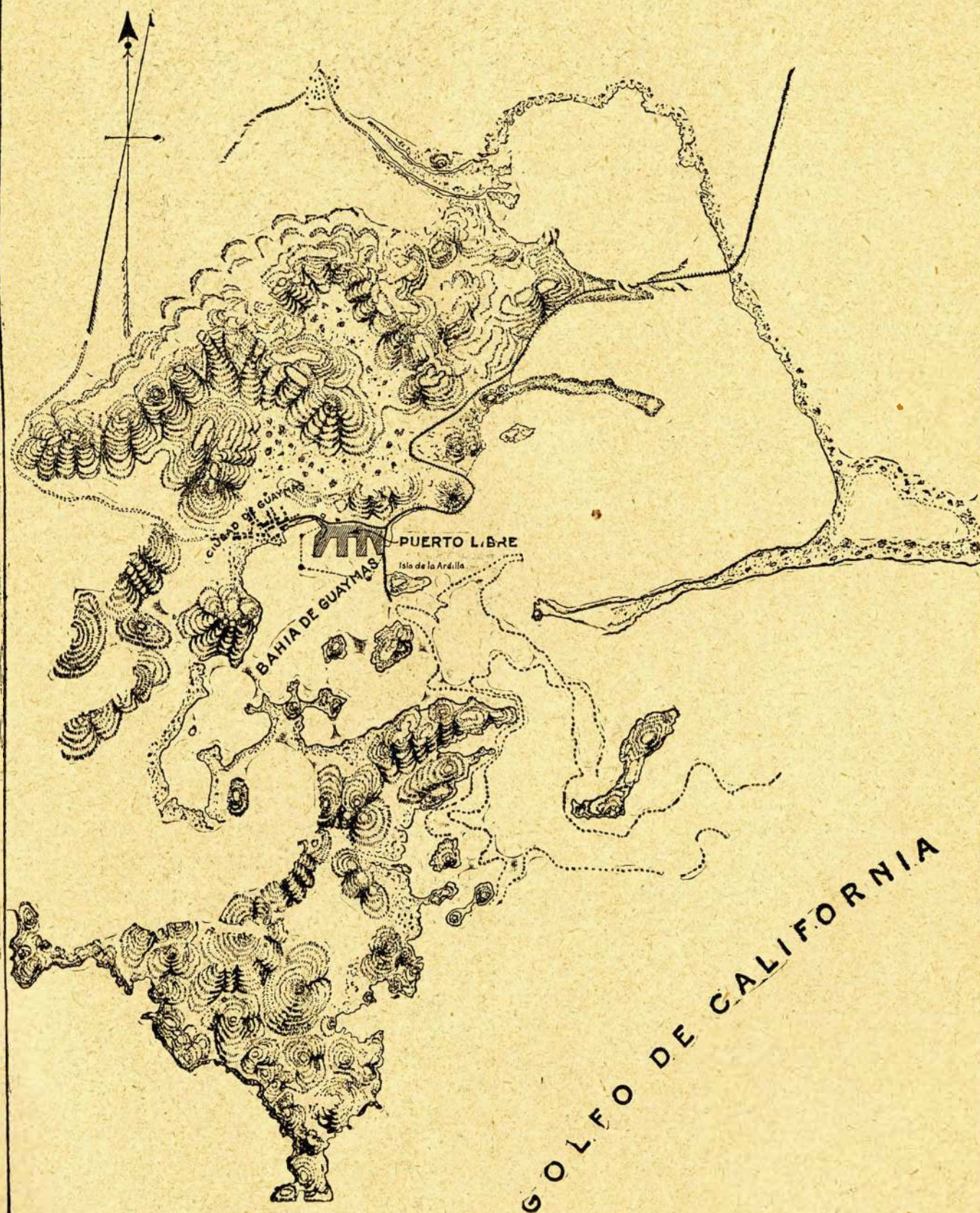


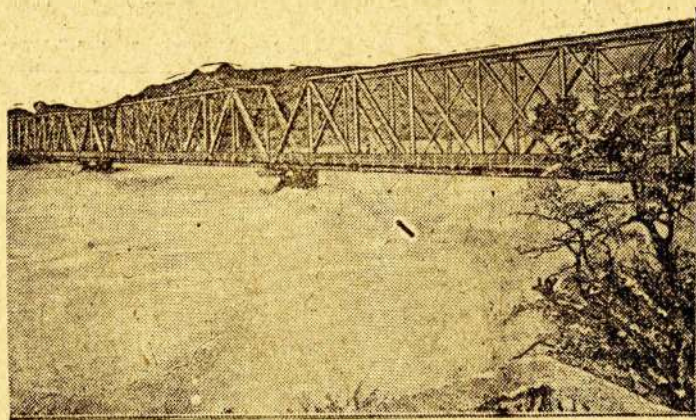
Fig. 6.—Región de Guaymas.

MINERALOGIA

Debido a las condiciones climatológicas del Istmo por el lado del Pacífico existen muchas salinas muy ricas, algunas de las cuales todavía no explotadas. Entre las que se están trabajando, no muy eficientemente, citaremos las siguientes: Punta de Agua, El Marqués, Dubaguichi, Santa Cruz y Contreras.

Como la formación de esta región es terciaria y cuaternaria, abundan la arena, la grava, la arcilla y la caliza. Las margas y la calizas arcillosas se encuentran por todas partes. Estos materiales son la base fundamental de los elementos para la construcción, principalmente de los más nobles como es el cemento y las cales hidráulicas. Por las costas del Pacífico, las rocas en su mayor parte son arcaicas en donde pueden establecerse las canteras necesarias para las piedras duras.

Entre los recursos más valiosos del istmo, se debe contar el fierro, base de la industria del acero que tanto se



F. C. N. de T.—Punto sobre el Río Tchuantepec, k. 290.

Evangelista está sólo a cuatro kilómetros. Se han reconocido unos 5,000,000 de toneladas de hematita y algo de limonita. El beneficio puede facilitarse empleando la energía eléctrica producida ya sea por el agua de la Laguna de Catemaco o por el petróleo que abunda en las cercanías. También hay fierro en la Hacienda de la Razón, Departamento de Tuxtla Gutiérrez, Estado de Chiapas, así como en el Estado de Oaxaca, en Tlaxiaco y en Magdalena, donde se encuentra en estado de hematita. En Pochutla, Oaxaca, cerca de la costa, hay también fierro en abundancia. Existen también en el Estado de Oaxaca, criaderos de plumbagina, azufre, mica, carbón; minerales de plata, plomo y antimonio.

En el Distrito de Tehuantepec, se halla la mina de San Juan donde se explota carbonato de plomo y la de Santa María Guenagotí que tiene stibnita y carbanita. En Jalapa, Oaxaca, hay galena argentífera. En Chiapas, hay verdaderas riquezas vírgenes de minerales de plata y de cobre. En el Departamento de Pichucalco, se ha explotado la mina de Santa Fe con magníficos resultados, mientras se ha administrado convenientemente. Pichucalco es privilegiado por sus minerales y también por sus campos petrolíferos. En Motzintla hay oro y plata. En Simojobel hay ámbar, que casi no ha sido explotado. Esta resina fosilificada se emplea para la fabricación de barnices finos y ahora que tanto se usan en la industria podrían ser la fuente de un gran negocio.



Planta de Papaya.—Su producción es asombrosa y crece hasta silvestremente.

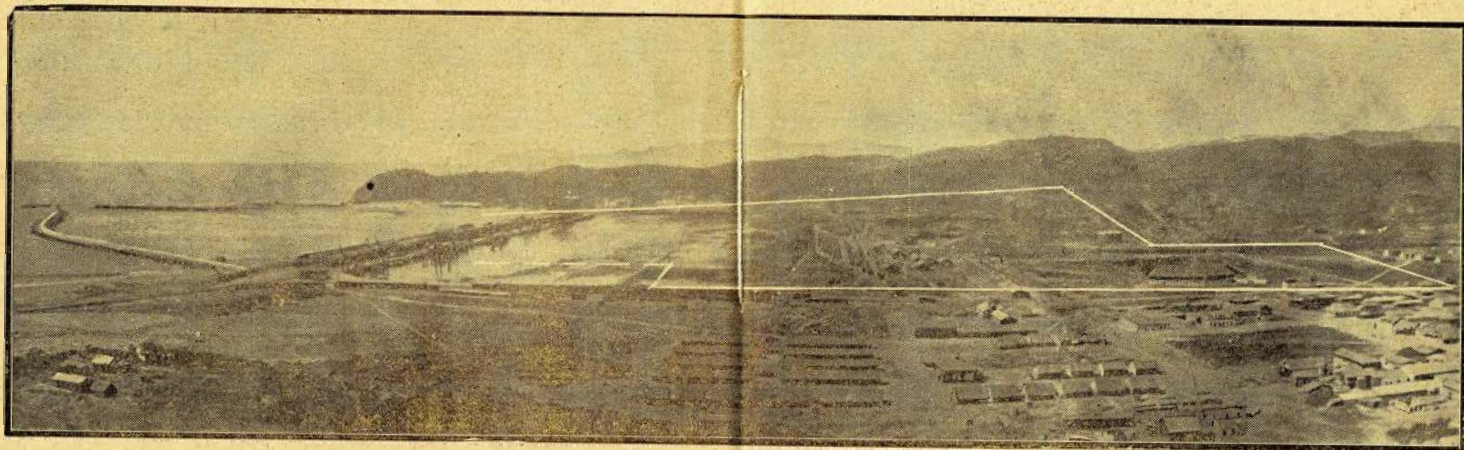
utiliza en la fabricación de las máquinas. Se encuentra un criadero importante en la Municipalidad de San Juan Evangelista, Cantón de Acayucan, Estado de Veracruz. Las condiciones para su explotación económica, son las mejores que pueden imaginarse, puesto que no hay necesidad de hacer trabajos mineros, por ser el yacimiento superficial, en forma de cubierta o mesa y sólo oculta a veces por la tierra vegetal, en el lomerío que se extiende al Noroeste de la Estación del Burro. El Ferrocarril pasa a unos diez kilómetros y el Río Navegable de San Juan



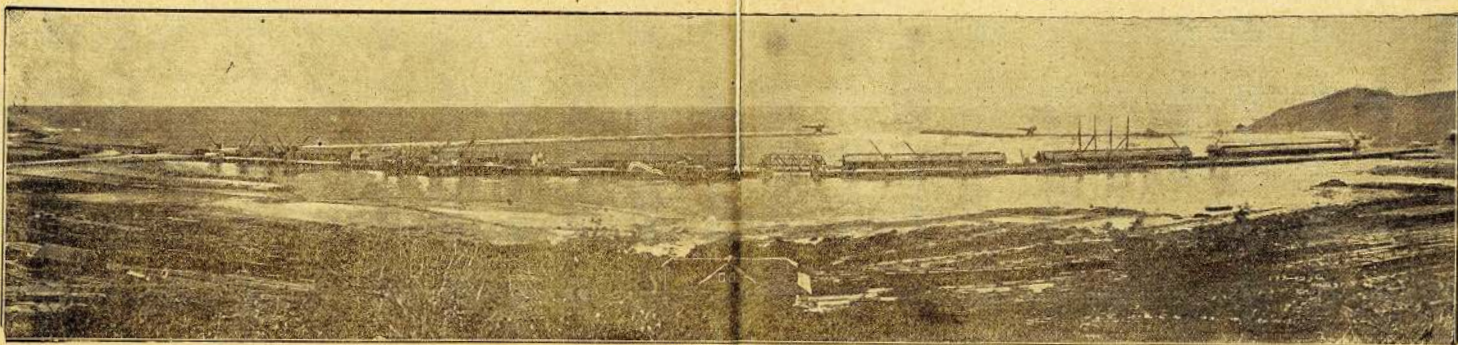
Planta de Yuca o planta de almidón.



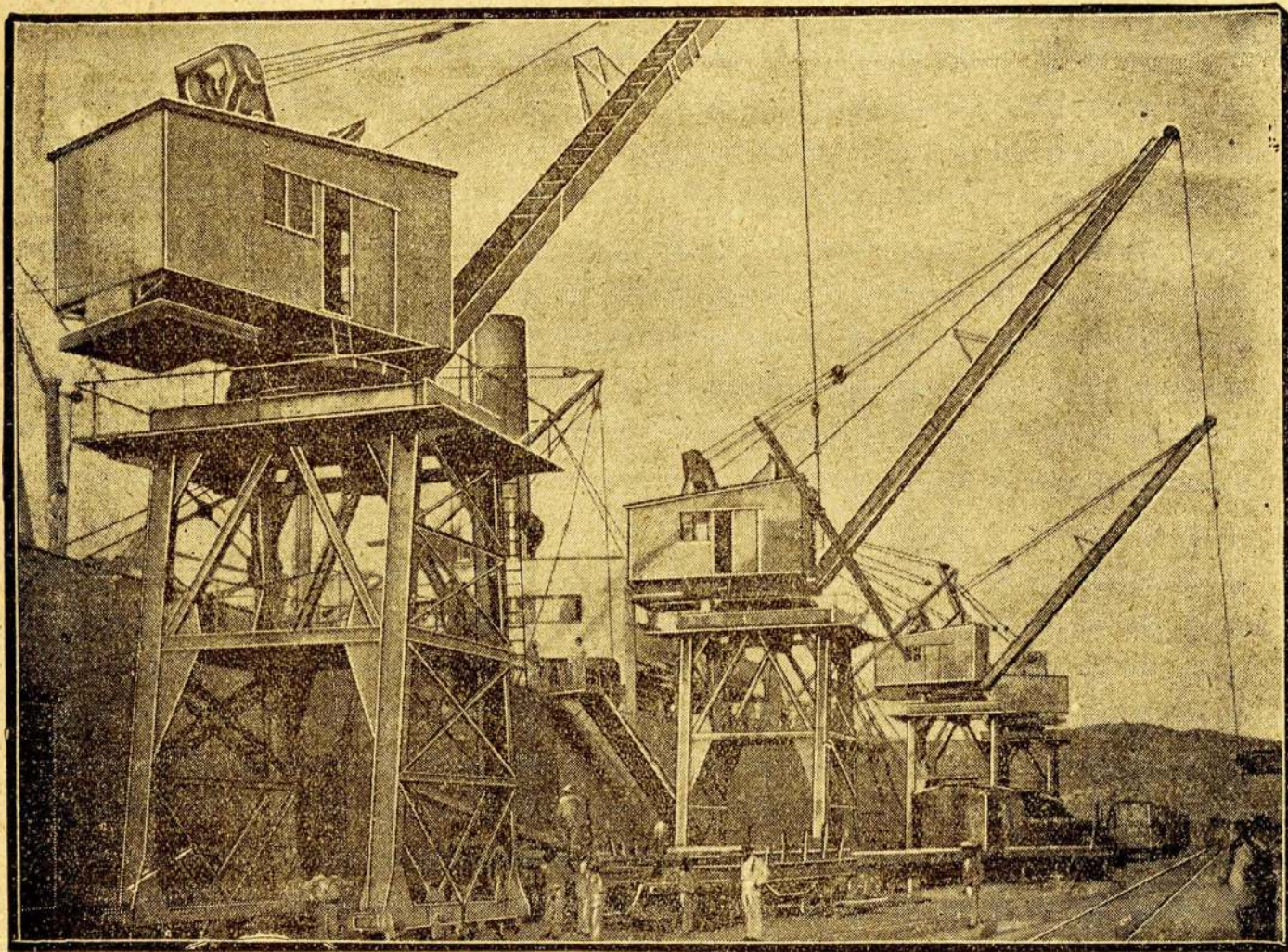
Mapa de la Republica, indicando la localizacion de los Puertos Libres Mexicanos y la red ferroviaria.



Vieta general de Salina Cruz, mostrando el Puerto Libre.



Entrada del Puerto de Salina Cruz mostrando la dárgena.



Salina Cruz.—Cuatro de las 18 grúas eléctricas con que cuenta el Puerto.—La capacidad de estas grúas es de tres toneladas, con un radio de 14 mts.

Es tan poco atendida la minería en Chiapas, que a pesar de tantas riquezas, sólo se han expedido 57 títulos. Los habitantes de esa región en su inmensa mayoría carecen de los conocimientos necesarios para esta clase de explotaciones.

En Tesechoacán y en el Río Obispo, Veracruz, se están haciendo actualmente explotaciones de placeres de oro.

En el cerro de Guengola, Distrito de Tehuantepec, Oaxaca, hay yacimientos de guano.

La parte Norte Oriente de Chiapas está formado por terreno de la época carbonífera. En el Norte Poniente hay azufre y yeso.

En Tabasco existe un criadero de mercurio nativo.

En el Istmo de Tehuantepec, por el lado Norte de la Sierra Madre, hasta cerca de la costa del Golfo y en la parte oriental de la anterior zona, en el Estado de Chiapas y Tabasco, hay un campo petrolífero ya famoso. Sin duda la sola explotación de este combustible, será suficiente para que en un futuro muy próximo se obtenga una transformación completa de la región en cuanto a tráfico de comercio, e igual y aún supere al que se ha obtenido en el Norte de Veracruz y Tampico. Los geólogos pronostican que los criaderos se hallan a mayor profundidad y que no serán tan abundantes como los que hasta ahora

se han explotado en la Huasteca; pero en cambio el petróleo es de mejor calidad, a base de parafina, superando aun al de Norteamérica, pues su pureza es excepcional. Algunas compañías, entre ellas "El Aguila", ya han iniciado enérgicamente sus trabajos de exploración y ya hay algunos pozos en producción.

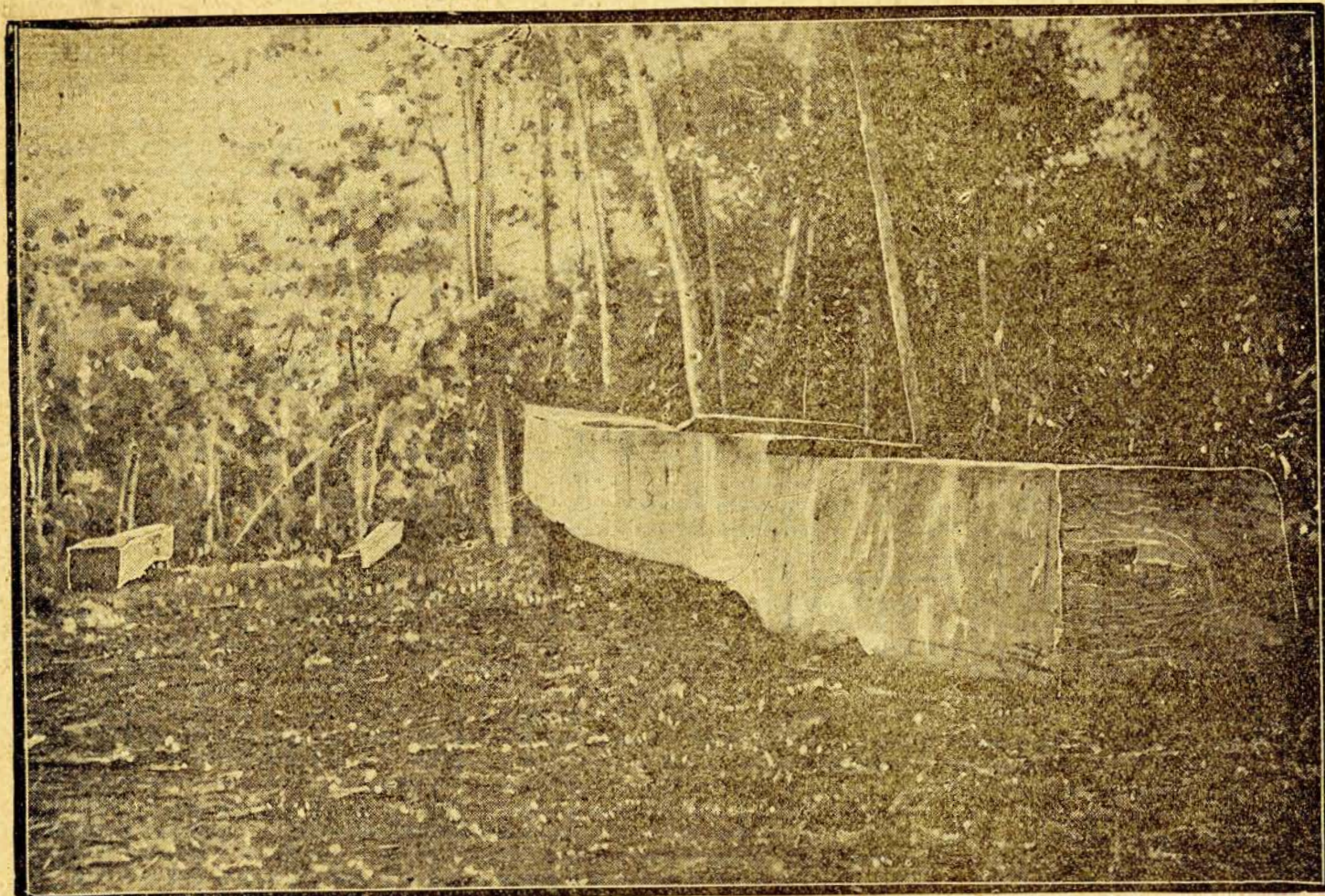
Existen dos anticlinales importantes en el Istmo: el que tiene por eje la línea que pasa por San Cristóbal y Sayula, y en Tabasco y Chiapas el que puede denominarse Pichucalco-Salto de Agua.

INDUSTRIAS

La lectura de los recursos naturales con que se cuenta en esta región, indica cuáles son las que con gran fruto se pueden establecer, en la inteligencia de que obteniendo un tráfico intenso con materias primas extranjeras, se puede multiplicar grandemente, máxime si se piensa que hay en la localidad; petróleo, carbón, agua para energía eléctrica y fierro, que convertido en acero, puede suministrar toda clase de maquinaria.

EXPLOTACION DE LAS MADERAS

Por ser el negocio de las maderas una industria básica, al grado de ser considerada como ocupando el tercer lugar en los Estados Unidos pues sólo le exceden en importancia las industrias de fierro y acero y la agricultura, insis-



Ejemplares de madera de Caoba, extraídos de los bosques del Istmo

tiremos un poco sobre el porvenir de este negocio en la industria se ocupa de hacer vajillas de madera, huacales y envases de madera para frutas y legumbres, etc. Una región del Istmo.

Al establecerse un aserradero como explotación básica de las maderas en los Puertos Libres del Istmo, vendrá lógicamente un desarrollo en las industrias madereras correlacionadas siguientes:

Fábricas de Muebles. — La manufactura de muebles desarmados es una importante industria que debe estar localizada tan cerca como sea posible de los proveedores de la materia prima.

Fábrica de utensilios de madera y huacales. Esta in-

dustria se ocupa de hacer vajillas de madera, huacales y envases de madera para frutas y legumbres, etc. Una industria muy extensa.

Fábricas de cajas y paquetes de duelas. Se ocupa de la fabricación de cajas, materiales para cajas y duelas para las mismas de todas clases.

Fábrica de toneles. Para la fabricación de duelas de barril y tonel, tapaderas para los mismos, barriles, cubetas, cuñetes, etc.

Fábrica de mangos. Se ocupa de hacer mangos para herramientas de todas clases y mangos y otras partes de madera para implementos agrícolas.

Fábrica de cajas de madera. Comprende la fabricación de cajas para pianos, órganos, fonógrafos, aparatos, de radio, archiveros, etc.

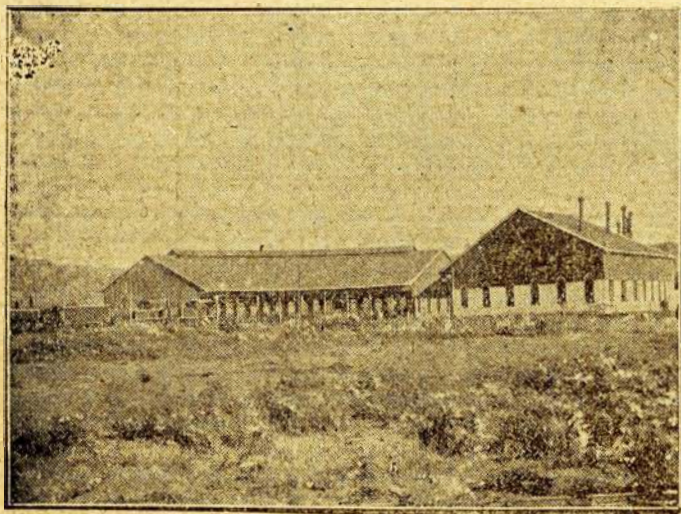
Fábrica de ruedas de madera. Como su nombre lo indica para fabricar ruedas de madera para automóviles, camiones, carros, carretas, etc.

Fábrica de duelas para pisos y adornos interiores de casas. Comprende la fabricación de duelas de madera maciza y maderamen fino para decoraciones interiores de edificios públicos, bancos, edificios de oficinas y residencias elegantes.

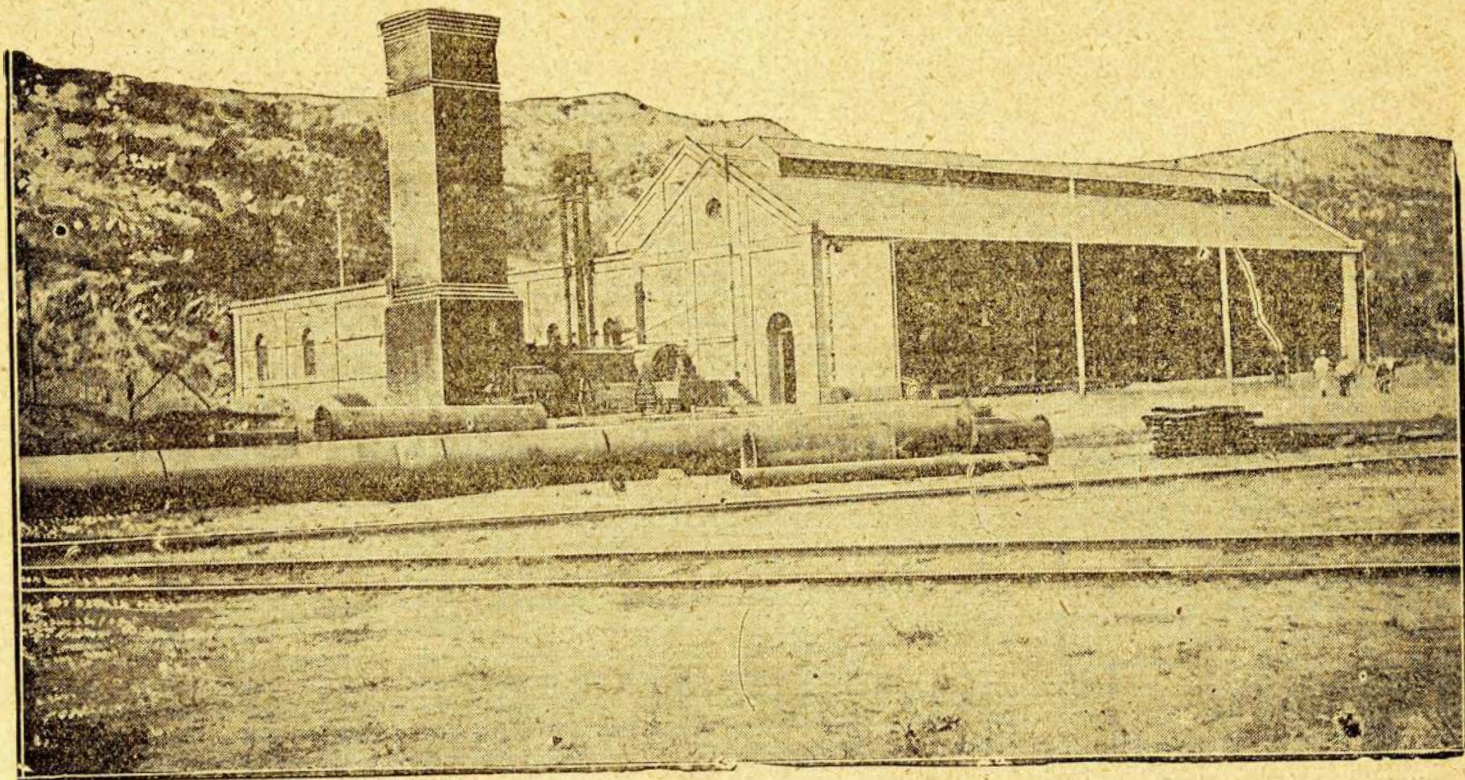
Fábrica de ganchos para colgar ropa y corretes.

Fábrica de carrocerías para automóviles y camiones. (Desarmados).

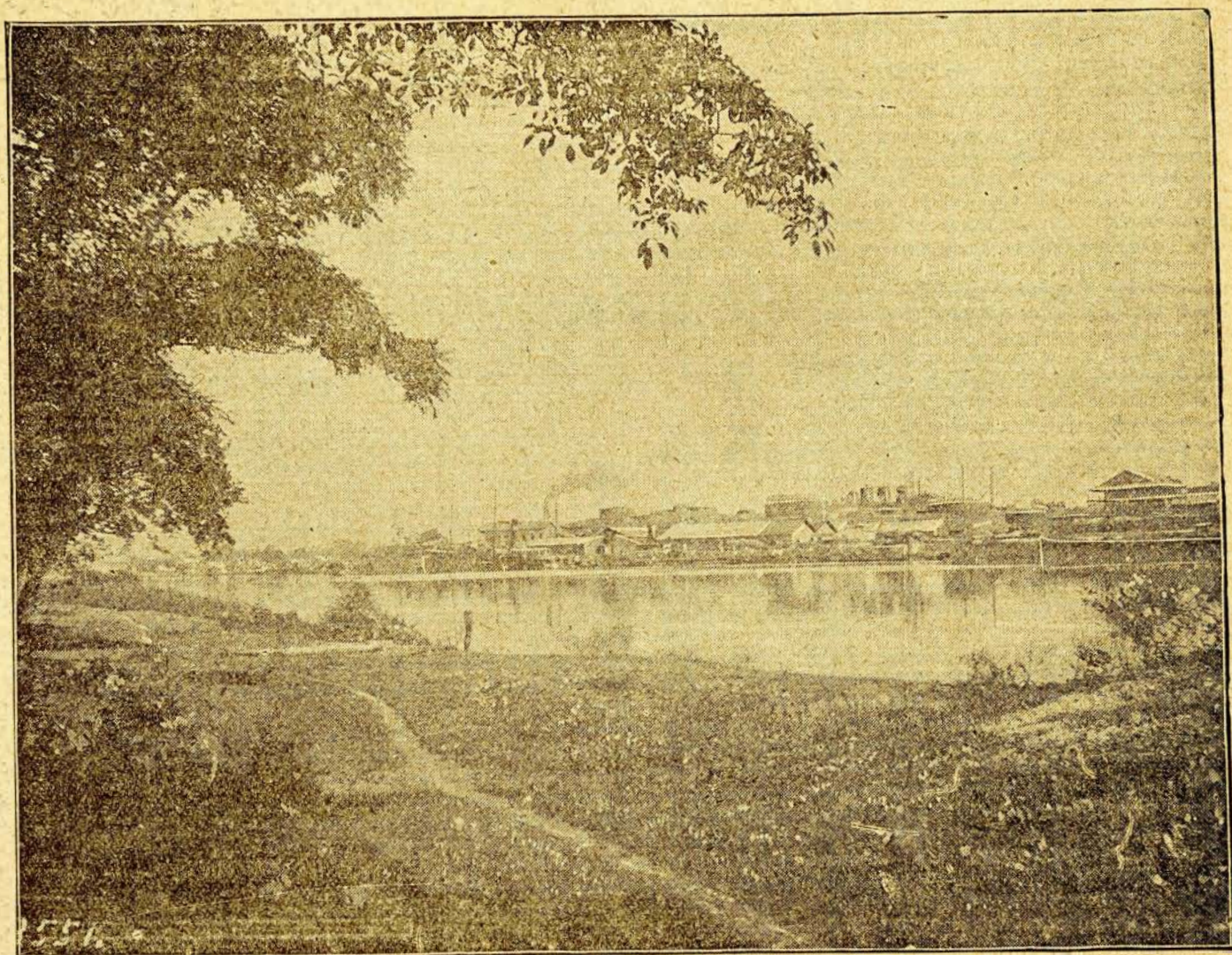
y muchas otras industrias que dejamos de citar, las cuales dependen directamente de una constante y segura provisión de la madera prima necesaria que puedan obtener cerca de sus fábricas.



F. C. N. de T.— Casa Redonda en Salina Cruz.



Casa de Fuerza Motriz eléctrica de Salina Cruz.



Minatitlán.—Gran refinoría de petróleo, localizada a 40 kilómetros de la desembocadura del Río Coatzacoalcos. — Esta Refinoría pertenece a la Compañía del "Águila," S. A. — El río es perfectamente navegable.



Puerto México.—Escolleras en la desembocadura del Río Coatzacoalcos.



Celba.—Árbol de Celba.—Crece hasta una altura de 20 a 30 metros.—Proporciona una madera blanda, buena para cajas.

El establecimiento de un aserradero en Puerto México sería ideal, pues su posición es estratégica con relación a los bosques de toda la región, los cuales pueden ser alcanzados por agua al mismo tiempo que la distribución de los productos a todo el mundo es fácil y barata, pues ya hemos indicado varias veces que se tendrá la facilidad de transportar estos productos por ambos océanos a cualquier parte del mundo con un flete muy reducido.

En los Estados de Kentucky, Virginia e Indiana, existen varias fábricas de una negociación norteamericana, que construye muebles baratos y de precio regular y que manda sus productos desarmados a la ciudad de New York, donde se ensamblan y se distribuyen. Dichas fábricas están en los lugares más cercanos al suministro de la materia prima. Como la materia que requieren está escaseando cada vez más en los Estados Unidos, estos fabricantes se ven obligados a buscar su materia prima por otros lados, por lo cual se puede calcular la importancia que tendría para ellos el establecer, aunque fuera una fábrica de esta clase en el Puerto Libre de Puerto México, en donde podrán obtener toda clase de maderas a un precio muy inferior al que tienen que pagar ahora en los Estados Unidos, aun tomando en consideración los impuestos de exportación nuestros que son muy bajos.

La industria que se dedica en los Estados Unidos a la fabricación de utensilios de madera y huacales, que es de gran consideración como se sabe, está teniendo cada día más dificultades por la escasez de la materia prima necesaria para su manufactura. En el Istmo de Tehuantepec hay una cantidad prácticamente inagotable de la mejor madera dura blanca o ligeramente coloreada y libre de sabores ácidos, que podrá servir admirablemente para dichos propósitos.

En general, el gran número de maderas duras y de espléndida calidad que hay en el Istmo, puede responder a los requisitos de las maderas duras que se están usando



Ejemplar de árbol de Caoba que abunda en el Istmo.

en los Estados Unidos. Una fábrica que se estableciera en Puerto México, para explotar este negocio, tendría asegurado el mercado del mundo.

Una industria correlacionada que es igualmente o aun más importante que las industrias modernas ya indicadas, es la referente a la fabricación de cajas de madera, ya sea para pianos, órganos, fonógrafos y otros instrumentos musicales, así como para aparatos de radio. En Estados Unidos hay una gran Compañía que se dedica a estos trabajos; pero como el 90 por ciento de las maderas que utilizan han alcanzado un precio escandalosamente alto, debido a su escasez, han tenido que emplear en sus trabajos maderas suaves de menor calidad y aún así, se han visto obligados a cerrar sus tres grandes fábricas. El Secretario de esta gran negociación, que maneja millones de dólares, ha estado últimamente en México investigando la posibilidad de explotar las maderas de nuestra República; pero sin duda nunca supo las ventajas que podían ofrecerle a sus negocios los Puertos Libres Mexicanos. El día que éstos hombres de negocios de los Estados Unidos

y del mundo entero, sepan que nuestras maderas duras del Istmo son tan buenas o mejores que las que hasta la fecha se han venido utilizando en las industrias de Estados Unidos y Europa, y cuando vean claramente que esta fuente de riqueza está prácticamente intacta, ofreciéndoles, además los Puertos Libres, un lugar para explotarlos en condiciones de libertad y de economía jamás soñados en sus propios países, estamos seguros que comenzarán a considerar muy seriamente la situación que aquí se expone.

Por fin, terminaremos por mencionar ligeramente otra industria moderna correlacionada de no menos importancia que las anteriores, o sea la referente a la fabricación de duelas para pisos y decoraciones interiores para edificios públicos, edificios grandes para oficinas y residencias elegantes.

El mercado de México es hasta cierto punto limitado para las tres industrias primeramente especificadas, aunque sin duda siempre serán de alguna consideración. No sucede lo mismo con la industria de las duelas, pues actualmente hay muy buen mercado para dicha mercancía

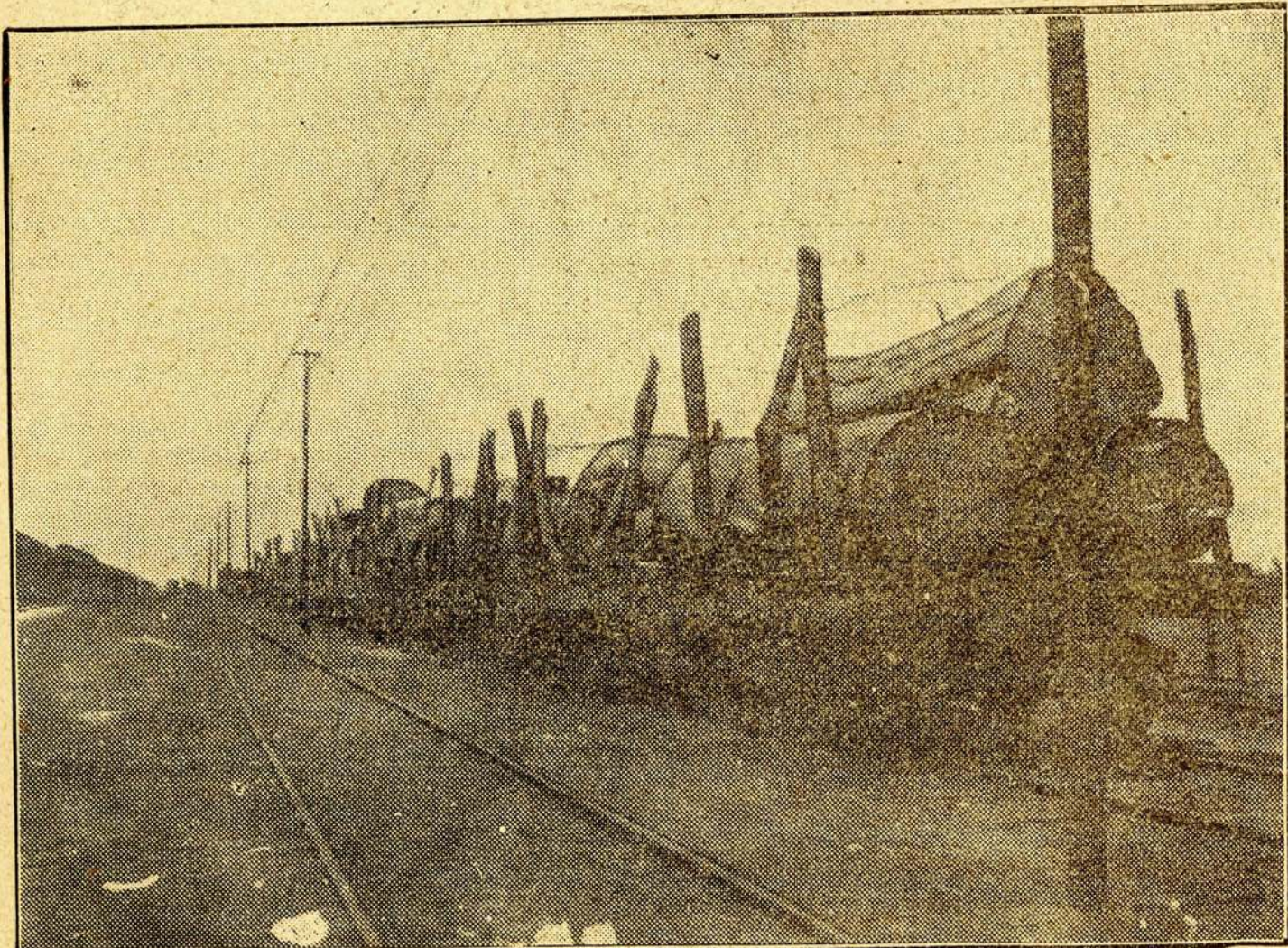
en México. En las principales ciudades de la República, se están usando en gran cantidad duelas de madera dura fina, y maderámen fino para decoraciones interiores. Actualmente este mercado se cubre casi totalmente por importaciones de los Estados Unidos. Estas duelas de madera dura escasean cada día más, de manera que el establecimiento de una fábrica para el suministro de duelas en el Istmo de Tehuantepec, produciría un desahogo para los consumidores de Estados Unidos y permitiría un mayor consumo de éstas materias en la República Mexicana a menos costo, lo cual se traduciría en habitaciones más baratas y mejores.

La magnitud del mercado de estas duelas duras de madera fina en Estados Unidos, es tan grande, que para el que no está interiorizado de ello, parece inconcebible. Para dar una idea de la magnitud de este negocio, nos permitiremos citar los datos estadísticos referentes a la construcción de edificios en solamente 155 ciudades de los Estados Unidos durante el mes de marzo de 1923, los cuales hacen un total de 372 millones de pesos oro americano. Durante todo el año, este trabajo de construcción en todos los Estados Unidos, montó a varios millares de millones de dólares. En esta vasta tarea de construcción de edificios, se empleó una inmensa cantidad de duelas de madera con un costo de muchos millones de dólares. El 90 por ciento de madera dura para duelas que se usa en Estados Unidos, se compone solamente de tres variedades que son: roble, arce y abedúl. Estas tres clases de maderas duras

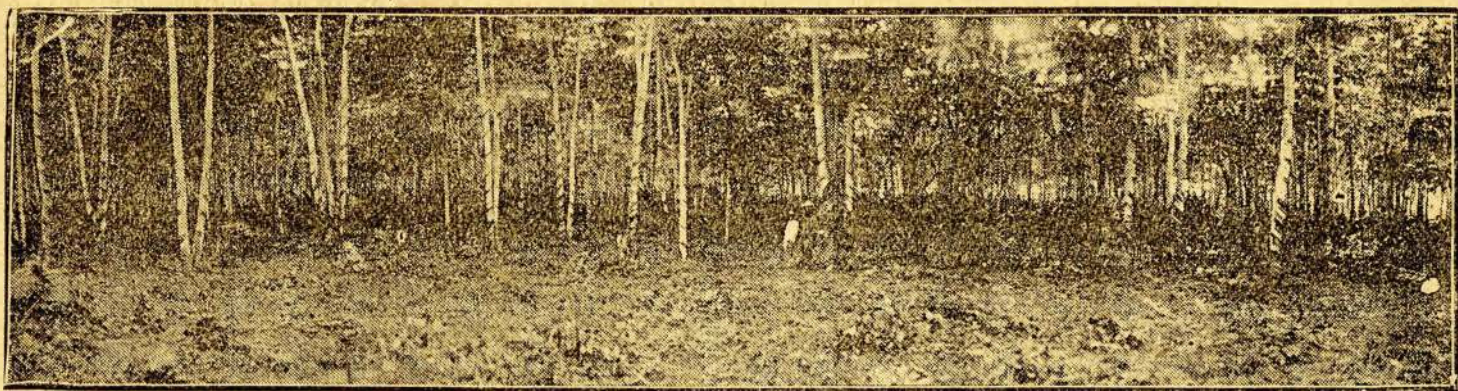
están escaseando mucho y su precio sube cada día. El arce y el abedúl solamente se producen en los Estados del Norte, principalmente en Michigan y en Wisconsin. La región de estos Estados en donde se encuentran estas maderas está a una distancia de 1,600 a 2,000 kilómetros de las ciudades limítrofes al Atlántico en donde se encuentra el principal mercado de dichas maderas. Estos mercados son fácilmente accesibles desde Puerto México por mar, con un flete naturalmente mucho menor. Igualmente se podrán suministrar otras clases de maderas duras para otras necesidades de la construcción y que pueden obtenerse en Puerto México, dentro del Puerto Libre, a precios mucho más bajos de los que existen en los Estados Unidos. Las maderas duras mexicanas son aún mejores que el arce, abedúl y roble norteamericanos.

Por lo dicho se comprenderá la importancia y la magnitud de la industria maderera que en ningún punto de la tierra puede tener más porvenir que en el Istmo de Tehuantepec, en donde están los Puertos Libres Mexicanos. Hemos señalado en detalle cuatro distintas ramificaciones de esta industria que sin duda representan un volumen inmenso de negocios, aunque al principio hemos citado diez de estas industrias correlativas, las cuales pueden subdividirse en uno o más componentes, y sin embargo, no incluimos en este estudio todas las industrias madereras correlacionadas que a la ligera se han citado y que muy bien puede desarrollarse.

En la región del Istmo, existen inmensas selvas virge-



Tren cargado con madera de Caoba, la cual abunda en la región del Istmo de Tehuantepec.



Campo de hule en explotación.

nes que producen la madera más dura y más fina del mundo entero y esta región está atravesada por los Ríos, Coatzacoalcos, Tonalá, Grijalva y Usumancinta, que dan fácil acceso a las selvas aún intocadas, de manera que el transporte de maderas y otros productos que puedan sacarse de estas regiones, es extremadamente económico. Por esto decimos que para la industria maderera, el Puerto Libre de Puerto México es superior a cualquier otro lugar industrial del mundo

MEDIOS DE TRANSPORTE

La región del Istmo tiene muy buenas comunicaciones, ya sea por ferrocarril o por los ríos. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que ya hemos dicho forma parte del sistema de los Puertos Libres, atraviesa el Istmo de Norte a Sur, terminando en el Golfo de México y en el Océano Pacífico. En la Estación de Santa Lucrecia se conecta el Ferrocarril de Córdoba al Istmo, el cual también se comunica con el Puerto de Veracruz a la altura de Tierra Blanca. Este ferrocarril cruza regiones riquísimas del Estado de Veracruz, que naturalmente serán tributarias de los Puertos Libres. Casi al llegar a Salina Cruz se conecta el Ferrocarril PanAmericano que corre por todo lo largo del Estado de Chiapas por la región de tierra caliente hasta el límite con Guatemala. Este ferrocarril también atraviesa una zona riquísima, productora de tabaco, café, plátano, etc., etc., y cruza no menos de quince ríos.

En la parte Norte del Istmo y en Tabasco, las vías fluviales abundan, al grado de que, la región petrolera puede en su mayor parte ser recorrida, sobre todo en tiempo de aguas, siguiendo el curso de estos ríos. Ultimamente se ha mejorado la salida del Río Grijalva en la desembocadura, de manera que la comunicación de toda esta cuenca hacia el Puerto Libre de Puerto México, es muy sencilla.

Como las cuencas del Papaloapam, Coatzacoalcos, Grijalva y Usumacinta apenas se hallan separadas por colinas de pequeña altura, se pueden unir por medio de canales y esclusas para desarrollar el transporte por agua en

la mayor parte de la región, comunicando los varios ríos navegables que ahora se aprovechan. Entre las vías fluviales importantes, se puede contar la que se obtendría uniendo los ríos de Coatzacoalcos y Tehuantepec, por lo cual quedaría comunicado el Golfo de México con el Pacífico.

CLIMATOLOGIA

En la región del Istmo, el clima es caliente y húmedo; la temperatura media es de 24° centígrados y en Salina Cruz de 26°. Las lluvias son muy abundantes por el lado del Golfo, pues se registran 200 centímetros anualmente en el pluviómetro, habiendo lugares en Tabasco donde la precipitación fluvial llega a 300 centímetros, que es la máxima que se conoce en toda la República. Estas lluvias hacen que el calor se mitigue algo. En Salina Cruz es el viento el que lo atenúa en gran parte.

MANO DE OBRA

En toda la región del Istmo se puede contar con abundancia de trabajadores, siendo actualmente el salario de los peones, \$2.00 como máximo por ocho horas de trabajo. El salario de los carpinteros es de \$4.00 y el de los albañiles de \$3.00. Toda esta gente está perfectamente dispuesta al desarrollo de cualquiera industria en el Istmo, y con ella es precisamente con la que el ferrocarril ha trabajado en años anteriores de un modo normal, transportando eficientemente hasta 500,000 toneladas de carga de un océano al otro. Las grandes obras de los Puertos y del ferrocarril, fueron hechas precisamente con los habitantes de esa región, y dieron muy buen servicio como lo atestiguan todos los informes de los contratistas. Los mexicanos en esta región de la República, tienen mucha facilidad para adaptarse a cualquier aprendizaje, de manera que tenemos la más grande seguridad para afirmar que cualquier negocio que se establezca en los Puertos Libres, contará con abundancia de mano de obra y barata.

RECURSOS NATURALES DEL NOROESTE

El Puerto Libre de Guaymas tiene además de la perspectiva indicada de ser la salida lógica de una gran región de los Estados Unidos del Norte, la ventaja de estar colocado en una región muy rica de la República Mexicana en donde abundan toda clase de recursos naturales, y en donde sólo está haciendo falta el capital y la experiencia del mundo para adquirir un gran desarrollo con beneficio de todos.

En el Estado de Sonora existen los Ríos Mayo, Yaqui, y en el inmediato Estado de Sinaloa que será sin duda un tributario del Puerto Libre, hay diez ríos magníficos que cruzan otras tantas cuencas de tierras apenas explotadas. En las tierras de las cuencas indicadas de Sonora, se produce abundantemente el trigo, garbanzo, frijol, maíz, cebada, arroz, caña de azúcar, tabaco, alfalfa y otros cereales en menor escala; frutas de diversas clases como naranja, limón, lima, granada, durazno, membrillo, dátil, plátano, uva y otros. Plantas de hortaliza se cosechan en abundancia en todo el Estado. Las experiencias hechas últimamente, demuestran que el algodón puede producirse en todo el Estado. Como producto agrícola de exportación, el garbanzo está en primer lugar, cosechándose principalmente en el Distrito de Alamos. Este artículo ha venido apreciándose más y más, en el extranjero, alcanzando cada día alzas considerables, al grado de que valiendo solamente \$5.50 los 100 kilos, hace diez años, en la actualidad se cotiza a \$20.00 los 100 kilos. Esto ha hecho que la mayor parte de los terrenos del Sur del Estado, se dediquen al cultivo de este grano.

El garbanzo es exportado a los Estados Unidos, España, Cuba e Islas Filipinas, y se utiliza perfectamente como producto alimenticio.

En el Distrito de Alamos existen aproximadamente .. 120,000 hectáreas de terrenos cultivables que podrían dedicarse mediante obras de irrigación, al cultivo de esta riquísima semilla. Hasta ahora sólo se han abierto a la explotación 15,000 hectáreas. Con sólo esta pequeña area en

cultivo, se exportaron en 1923, 25.000,000 de kilos de garbanzo, con un valor de \$5.000,000.00.

El trigo, que constituye la base de alimentación del pueblo de Sonora, se cosecha abundantemente en todas las regiones agrícolas del Estado. La producción de trigo en el último año, fue de 32,618,000 kilos, con un valor de .. \$6.522,000.00.

En el Distrito de Guaymas y a una distancia solamente de 40 kilómetros del Puerto de Guaymas, comienza el inmenso Valle del Yaqui, con una extensión de 300,000 hectáreas de terreno para agricultura, dominadas por las aguas del Río Yaqui. El Gobierno tiene hecho un contrato con una fuerte Compañía para la construcción de obras que pondrán bajo la irrigación la totalidad de éstos terrenos. Actualmente hay un canal de 60 kilómetros de largo que riega unas 20,000 hectáreas. Al terminarse las obras que consistirán de una presa de almacenamiento de las aguas del Río Yaqui en la confluencia de los Ríos Aros y Moctezuma, una presa de derivación en el lugar llamado "Los Limones", un canal por la margen izquierda del que ya hay construido 60 kilómetros como se dijo antes y el cual debe prolongarse hasta el Sur y un canal por la margen derecha; entonces estarán bajo riego no menos de 300,000 hectáreas del terreno más rico de la República Mexicana. En éstos terrenos se produce trigo, maíz, frijol, garbanzo, alfalfa y arroz de superior calidad.

La cría de ganado vacuno en el Estado de Sonora, en la parte Norte, del centro y Este, es la principal industria regional y al ponerse en cultivo agrícola los grandes terrenos del Valle del Yaqui, se hará posible la cría de ganado en grande escala y lógicamente el Puerto Libre de Guaymas será el centro de explotación de esos productos y el lugar más apropiado para la erección de una casa empacadora de carnes y mariscos.

Las distintas cuencas del Estado de Sinaloa encierran riquezas agrícolas incalculables. La más próxima al Estado de Sonora que es la de "El Fuerte," está actualmente desarrollándose en manos de una poderosa Compañía, y las cosechas de tomate que de allí se envían a los Estados Unidos, son ya famosas, pues la última exportación fue de 700 carros. Los grandes ingenios de azúcar en las cuencas de los Ríos Culiacán y San Lorenzo que son, "Navolato," y "El Dorado," tienen ya fama mundial como productores de primer orden.

Las plantas que existen en la región, clasificadas por su aplicación, son las siguientes:

PLANTAS INDUSTRIALES.—Curtientes: aguacate, capulín, encina, colorado, nogal, aduce, guayaba, tabachín, huizache y guamuchil.

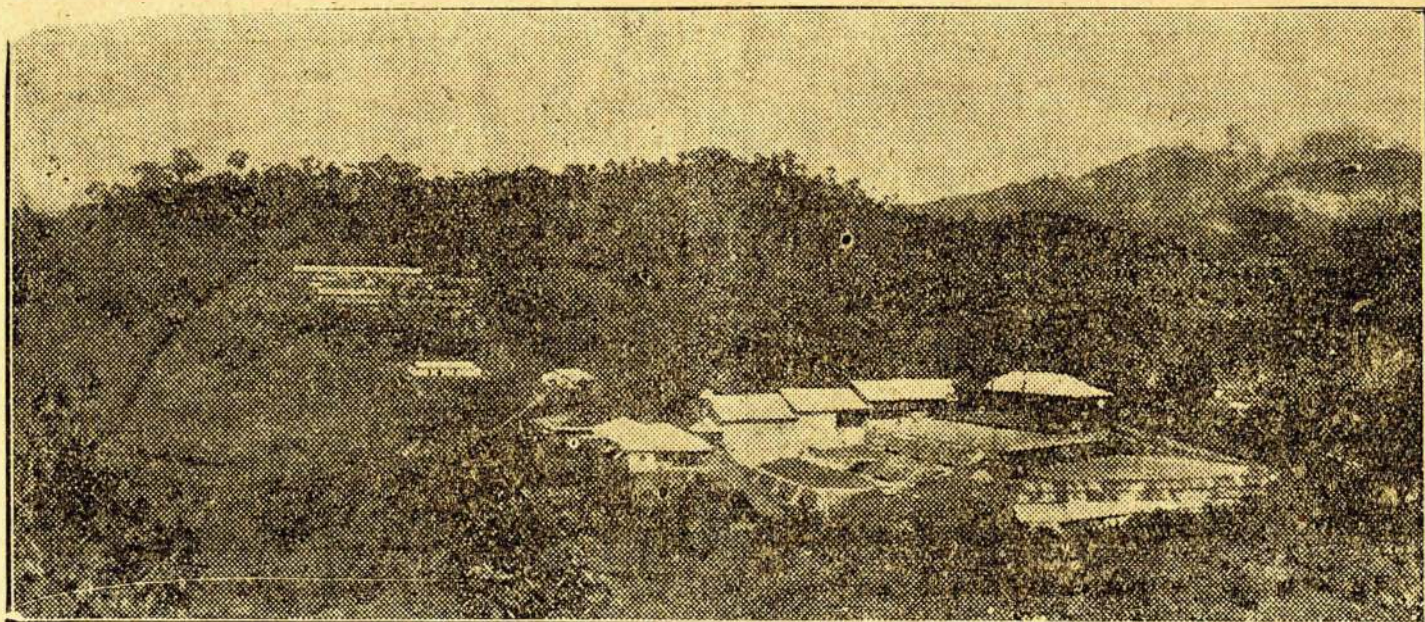
TEXTILES.—Algodón, cáñamo, maguey y palma.

PLANTAS FORRAJERAS.—Alfalfa, abrojo, alfilerillo, biznaga, nopal, cebada, maíz, algunas especies de palmas, quelites, trigo y varias clases de zacate.

PLANTAS FRUTALES.—Aguacate, albérchigo, breva, cacahuete, camote, caña, capulín, sidra, chavacano, chirimoya, dátil, durazno, granada, guayaba, guamuchil, higo, lima, limón, manzana, melón, membrillo, mezquite, mora,



Planta de tabaco.—En el Sur del E. de Veracruz se produce el tabaco famoso ya en el mundo.



Hacienda cafetera en el Istmo

naranja, pera, perón plátano, pitahaya, sandía, tejocote, toranja, tuna, uva, uvalama y zarzamora.

MADERAS DE CONSTRUCCION, EBANISTERIA Y TINTORERIA.— Abeto, ahuehuate, álamo, amapa, alisa, cedro, ciprés, caoba, encino, enebro, guaje, guayacán, ceiba, huizache, laurel, linaloe, madroño, mangle, mezquite, moral, nogal, olmo, palo del Brazil, palo de fierro o ébano, palo de campeche, palma, pinabete, pino, palo mulato, quiebracha, retamo, roble, sangre de draco, tepehuaje y troneo.

PLANTAS MEDICINALES.— Adormidera, beleño, borraja, cáñamo, damiana, digital, hojasén, manzanilla, mostaza, romero, salvia, sauce, toloache, yerba del manso, verbabuena, etc.

Debemos hacer especial mención de la circunstancia de que, hacia el norte de Sonora, en la desembocadura del Río Colorado, existe la famosa región algodонера, que es prolongación del Valle Imperial Norteamericano. Los industriales del mundo se pueden dar buena cuenta de la importancia que tendría el establecimiento de fábricas de hilados y tejidos en el Puerto Libre de Guaymas que está a tan corta distancia de este gran centro de producción, pudiendo traerse todos los artículos necesarios por mar, pues los vapores entran por el Río Colorado hasta la misma región algodонера.

RECURSOS MINERALES.

Siempre se ha considerado el Estado de Sonora como esencialmente minero. Existen en el Estado criaderos en vasta escala de ORO, PLATA y PLOMO.— Las principales vetas se encuentran en los Distritos de Altar, Magdalena, Arizpe, Moctezuma, Sahuaripa, Guaymas y Alamos.

COBRE.— En depósitos considerables existe en los Distritos de Arizpe, Moctezuma, Sahuaripa, Guaymas y Alamos.

SOSA, MICA, AZUFRE y ANTIMONIO.— Existen criaderos en el Distrito de Altar.

CINABRIO.— Se encuentra en abundancia en Ures.

GRAFITO.— En el Distrito de Hermosillo, en las cercanías de San Javier se encuentran ricos depósitos.

ANTRACITA.— Abunda en los Distritos de Hermosillo y Guaymas.

HIERRO.— Existen dos montañas de hierro, magníficas, en Mátape, Distrito de Ures.

MARMOL, JASPE, ONIX Y CANTERA.— De diversos tonos y grandísimas variedades, existen en el Distrito de Moctezuma.

CARBON.— Hay grandes yacimientos de carbón que todavía no se ponen en explotación, en el Distrito de Guaymas.

En el Estado de Sonora hay varias Compañías que se dedican a la explotación de la mayor parte de los minerales indicados, y como muy notables podemos citar las minas de Nacozari y Cananea que son famosas en el mundo como productoras de cobre.

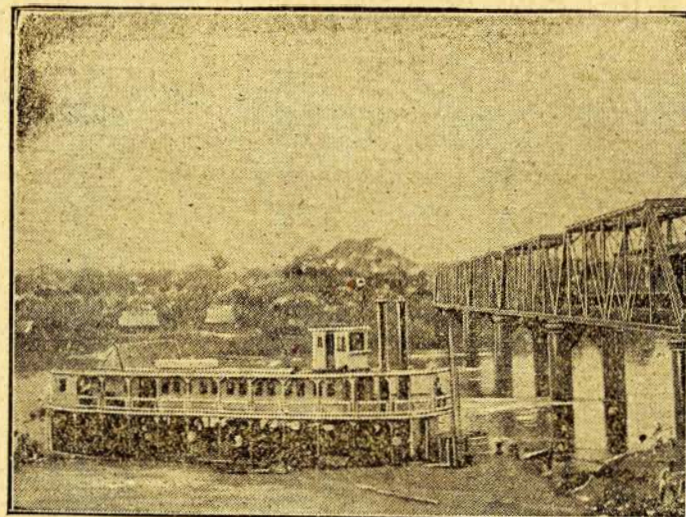
ULTIMAS PALABRAS A LOS HOMBRES DE NEGOCIOS

El conocimiento, aunque sea ligero, dado en ese folleto, de lo que serán los Puertos Libres Mexicanos, colocados en una de las partes céntricas de la tierra, en regiones riquísimas de los elementos más indispensables para la industria y colocados como están sobre los océanos más grandes de la tierra, ligadas interlormento por espléndidas comunicaciones ferroviarias y fluviales, no puede menos, creemos nosotros, que enseñar a los hombres de empresa de todo el mundo, que existió en México un territorio que puede ser el asiento de un gran imperio industrial y comercial, y que nuestros Puertos Libres, pueden servir para que el comercio del mundo, establezca sus cuarteles y recobre y tome nuevos ánimos para la conquista más fácil de nuevos mercados.

México, de ninguna manera quiere retroceder. No quis-



Arbol de Almendra que crece en el Istmo en gran profusión



Transporte por los ríos del Istmo.

re la puerta cerrada. No quiere ser campo de explotación noíva para todos. Al contrario, abre las puertas de sus riquezas, pero a base de una inteligente y científica coope-

ración. Nuestros Puertos Libres ofrecen más de lo que nos pudieran pedir los capitalistas más exigentes. Ahora tienen ellos la palabra.

LEY QUE CREO LOS PUERTOS LIBRES

Al margen un sello que dice: "Poder Ejecutivo Federal.— Estados Unidos Mexicanos.— Secretaría de Gobernación.

El C. Presidente Constitucional Substituto de los Estados Unidos Mexicanos, se ha servido dirigirme el siguiente Decreto:

"ADOLFO DE LA HUERTA, Presidente Constitucional Substituto de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de las facultades extraordinarias de que me hallo investido en el Ramo de Hacienda,

CONSIDERANDO:

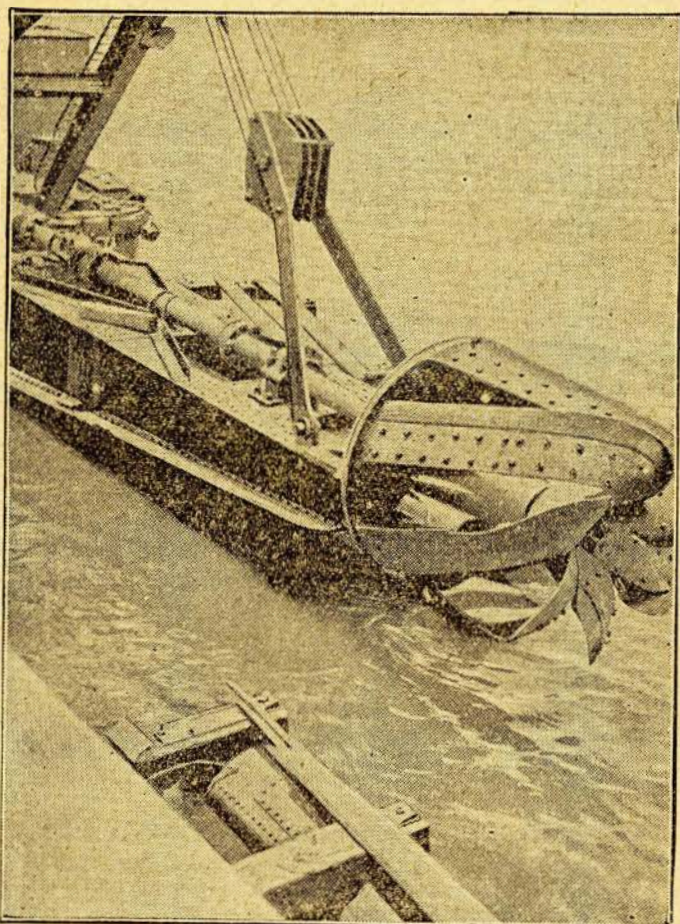
PRIMERO.— Que la situación geográfica del Istmo de Tehuantepec lo señala para servir de tránsito y de lugar de distribución comercial, tanto entre los países europeos y los de Oriente, cuanto entre la América del Norte y la América del Sur, y que precisamente para satisfacer las necesidades del tráfico internacional, fue construido y mejorado el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec;

SEGUNDO.— Que a pesar de que las mercancías trans-

portadas de uno a otro Océano no causan derechos aduanales por ser tan sólo mercancía de tránsito, la intervención Fiscal en el manejo de las mismas entre Puerto México y Salina Cruz, es un obstáculo serio al comercio internacional, a causa de lo dilatado de los trámites aduanales y de otra especie, a que deben sujetarse los comerciantes y portadores, por lo que es necesario suspender todos esos trámites respecto de las mercancías que no entran al consumo interior, si se quiere que el Ferrocarril responda al objeto para el cual fue creado;

TERCERO.— Que algunos puertos europeos, aun cuando no están colocados en las condiciones excepcionales de los Puertos del Istmo de Tehuantepec, tienen extensiones aduanales llamadas "Puertos Libres," en donde no se aplican las formalidades Fiscales ni se causan impuestos sobre mercancías destinadas a la reexportación;

CUARTO.— Que las extensiones Aduanales deben favorecer solamente a aquellas mercancías que se encuentran de tránsito o para ser reexpedidas fuera de la Nación, y la creación de tales extensiones no causa perjuicio a los otros Puertos del Golfo o del Pacífico que sirven para la importación o exportación de mercancías empleadas solamente en el consumo interior o producidas en el país y, por lo tanto, no hay inconveniente de orden mercantil pa-



Aparato rotatorio de la draga que mantiene el fondo del Puerto Libre de Salina Cruz.

ra el establecimiento de "Puertos Libres," en los extremos del Istmo de Tehuantepec;

QUINTO.—Que las Zonas de los "Puertos Libres," podrán servir de lugares de concentración de materias primas producidas en diversos países del mundo y que pueden ser manufacturadas dentro de aquéllas y en general, que en los propios "Puertos Libres" pueden establecerse, en condiciones favorables, industrias para transformar cualquiera clase de materias primas extranjeras o nacionales, que ya en forma de artículos manufacturados sean reexportados libremente para el extranjero, dejando a favor de la Nación un mejoramiento de la situación económica en general y muy particularmente de las clases trabajadoras;

SEXTO.—Que al propio tiempo, el establecimiento de "Puertos Libres," permitirá la apertura de grandes bultos para hacer la distribución de su contenido a diferentes países, así como la mezcla de diversas materias primas y el beneficio de aquellas que sólo en esa forma puedan ser vendidas en determinadas regiones, a todo lo cual se opone la organización fiscal que existe actualmente;

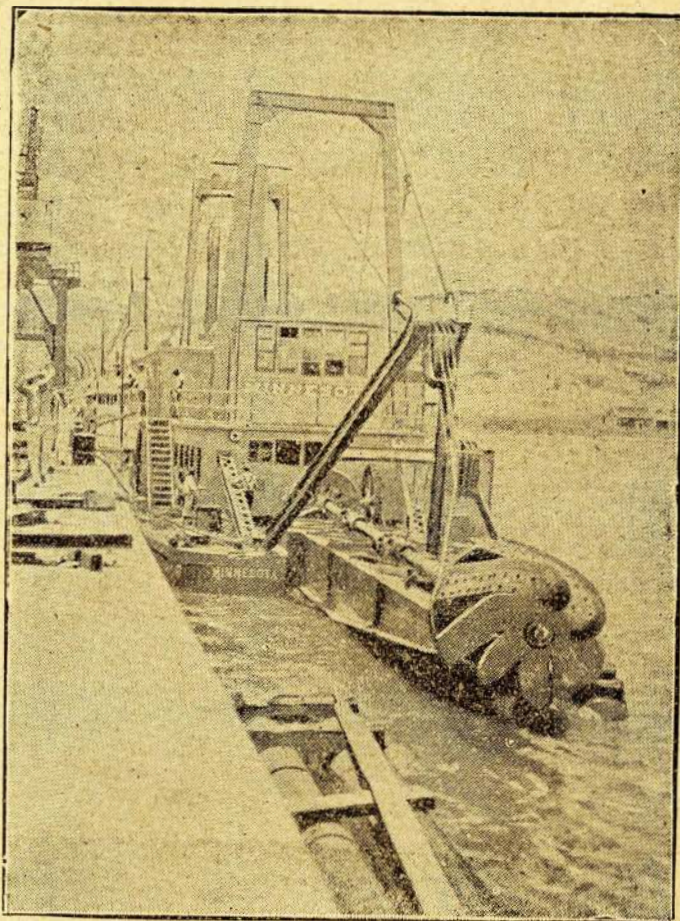
SEPTIMO.—Que el Puerto de Guaymas está en condiciones admirables por su situación en el Golfo de California por su posición respecto al comercio americano y asiático y porque al mismo tiempo es una de las salidas más

importantes del Ferrocarril del Pacífico del Sur, que llevaría a este lugar los productos naturales de todo el Oeste de la República, por lo cual la organización de una extensión libre en dicho puerto, hará que éste se convierta en un centro intensísimo de tráfico y de industria, hoy imposible, debido a las condiciones económicas actuales que la creación del "Puerto Libre," modificará radicalmente;

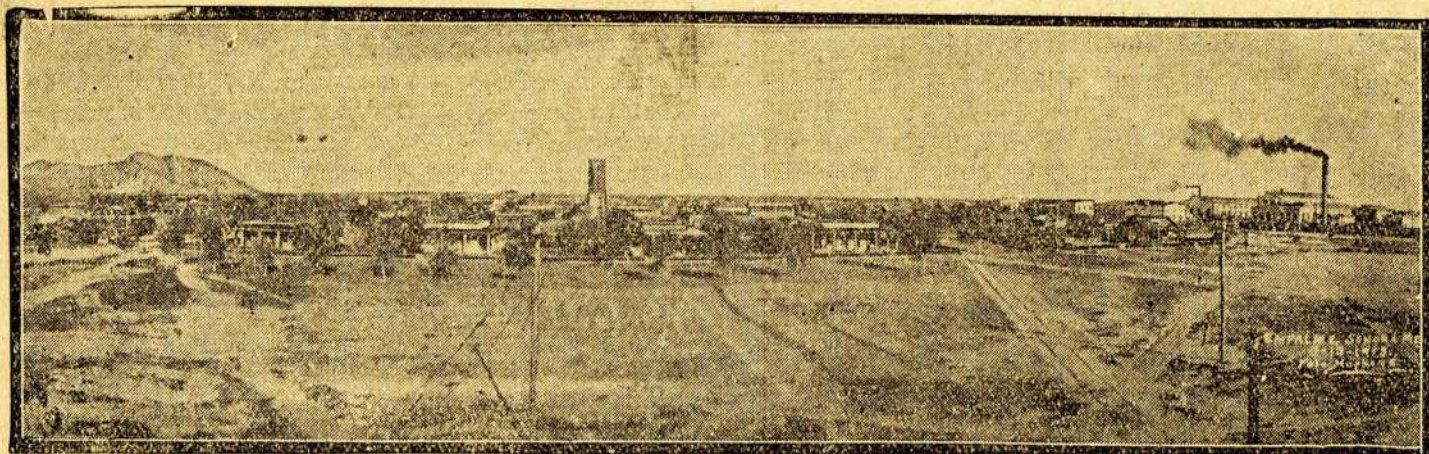
OCTAVO.—Que, el establecimiento de "Puertos Libres" en el Istmo de Tehuantepec, y en Guaymas, al mismo tiempo que aprovechará extraordinariamente al comercio nacional y extranjero, pondrá en mayor contacto a las demás naciones con nuestro país;

NOVENO.—Que para el mejor funcionamiento de la Institución, es indispensable que en la Zona comprendida en el "Puerto Libre," no tengan aplicación las leyes fiscales que gravan a la industria y al Comercio, puesto que esa Zona se reputa neutral al efecto y debe serlo para quitar toda clase de trabas al desarrollo natural del "Puerto Libre," tanto más cuanto que el importe de esos gravámenes fiscales, se considerará comprendido en el valor de las rentas e indemnizaciones que paguen los establecimientos comerciales e industriales de la zona libre, según lo determina esta Ley;

DECIMO.—Que el establecimiento de dichos Puertos,



Vista general de la draga que trabaja siempre en Salina Cruz para mantener el fondo necesario.



Empalme.—Talleres del F. C. San Pacífico.—Esta es ya una ciudad de reciente creación a la salida del Puerto de Guaymas.

es de utilidad pública y constituye justamente el caso de aplicación del precepto constitucional que autoriza las expropiaciones; pero que, para estar de acuerdo con el mismo precepto constitucional y porque sería de todo punto inconveniente lo contrario, es necesario determinar que todos los terrenos incluidos en el área comprendida en el "Puerto Libre," deberán pertenecer siempre a la Nación y no podrán ser enajenados jamás;

UNDECIMO.—Que es indispensable establecer una Junta Directiva relativamente autónoma, para que se encargue de la dirección, administración y explotación de los Puertos y demás empresas anexas, con el fin de hacer de ellos una organización comercial y con el objeto de conseguir la mayor descentralización y establecer el medio más eficaz para exigir responsabilidades a los que manejan servicios públicos;

DUODECIMO.—Que los miembros de la expresada Junta, deberán ser nombrados por el Gobierno, pero éste deberá contratar sus servicios por un término prudente con el fin de asegurar la cooperación de personas competentes que puedan dedicarse a la importante obra que se les confía, con las seguridades que les presten sus respectivos contratos;

DECIMOTERCERO.—Que para asegurar el éxito de los "Puertos Libres" de Salina Cruz y Puerto México, así como para que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec llene realmente los fines que inspiraron su creación, es indispensable que esta empresa quede también administrada por la Junta Directiva de que antes se ha hecho mención, a fin de que se expedito el tráfico, se eviten dificultades de tarifas y puedan obviarse, por medio de una organización adecuada, las trabas y dificultades fiscales que se oponen al libre tráfico interoceánico de las mercancías, a la vez que se aseguren cumplidamente los intereses del Tesoro Nacional; y

DECIMOCUARTO.—Que como el clima de Salina Cruz y Puerto México pudiera ser una traba para el desarrollo de ciertas industrias, es muy conveniente el establecimiento de una zona neutral o "Puerto Libre," en el interior del Istmo, sobre la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en donde las condiciones climatéricas sean más benignas y en donde, además, puedan concentrarse más fácilmente los productos de la región, que tendrán así un mercado seguro.

He tenido a bien expedir el siguiente

Decreto que crea los Puertos Libres de Salina Cruz, Puerto México y Guaymas

Artículo 1o.—Se establecen extensiones aduanales libres en los Puertos de Salina Cruz, Puerto México y Guaymas.

Artículo 2o.—Las extensiones a que se refiere el artículo anterior, se denominarán "Puertos Libres," serán considerados como accesiones de las Aduanas Marítimas a que pertenezcan y, en consecuencia, sólo quedarán sujetos a la jurisdicción de las autoridades federales.

Artículo 3o.—Los "Puertos Libres," se regirán, exclusivamente, por esta Ley, sus reglamentos y lo que dispongan las Leyes sanitarias.

Artículo 4o.—En los "Puertos Libres," la entrada y salida de toda clase de mercancías, se efectuará sin sujeción a las Leyes Aduanales. Para la entrada de armas y municiones de guerra se necesitará autorización en cada caso, de la Secretaría respectiva.

Artículo 5o.—En los "Puertos Libres," las mercancías de cualquier clase, podrán ser almacenadas, exhibidas, desempaquetadas, refinadas, purificadas, manufacturadas, mezcladas y transformadas en cualquier forma, libremente y con sujeción tan sólo a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 6o.—Los barcos que entren y salgan de los

"Puertos Libres," no estarán obligados a sujetarse a otras formalidades que a las establecidas por las Leyes Sanitarias y al empleo de pilotos.

Artículo 7o.—Corresponde a la Secretaría de Hacienda organizar y dirigir los "Puertos Libres," designar la extensión y límites de cada uno de ellos; dictar en general, todas las medidas que sean necesarias para el objeto del presente Decreto y reformar y adicionar en lo que fuere conducente la Ordenanza General de Aduanas y los Reglamentos respectivos.

Artículo 8o.—La organización administrativa y dirección de los "Puertos Libres," estará a cargo, directamente, de una Junta compuesta de cinco miembros, de los cuales uno desempeñará las funciones de Gerente. La Secretaría de Hacienda contratará los servicios de cada uno de los miembros de la Junta Directiva, por un plazo no mayor de cinco años. Todos los demás empleados serán nombrados y removidos, libremente, por la Junta.

Artículo 9o.—El único pago que deben hacer los establecimientos y operaciones industriales o de comercio que se practiquen en los "Puertos Libres," se considerarán comprendidos en el importe de las rentas e indemnizaciones que los mismos establecimientos paguen conforme al artículo siguiente, pues en él se considerarán comprendidos todos los impuestos que debieran recaer sobre ellos, por cuyo motivo no se les podrá obligar al pago de ninguna otra prestación por concepto de contribuciones.

Artículo 10.—Corresponde a la Junta Directiva celebrar contratos que no transfieran dominio y que sean concernientes al uso de la tierra, al establecimiento y explotación de muelles, almacenes particulares, almacenes generales de depósito, fábricas, talleres, establecimientos bancarios o comerciales y servicios públicos dentro de dichos puertos, todo de acuerdo con las tarifas y reglamentos que apruebe la Secretaría de Hacienda.

Artículo 11.—La Secretaría de Hacienda, por conducto de la Junta Directiva, expropiará los terrenos que sean ne-



En la región del Istmo hay lugares a donde se puede sembrar todos los días del año y tener cosecha de maíz como la muestra.

cesarios para el establecimiento y ampliación de los "Puertos Libres," ajustándose a los procedimientos siguientes:

A.—Pagará indemnización al dueño del terreno expropiado en los términos del párrafo octavo del artículo 27 constitucional;

B.—La declaración de expropiación la hará la Secretaría de Hacienda, y una vez hecha, la Junta Directiva podrá dirigirse al Juez de Distrito, en caso de inconformidad del propietario, para obtener desde luego la posesión del terreno expropiado;

C.—El propietario inconforme con la declaración de expropiación, podrá impugnarla en la vía judicial, en un plazo de treinta días, a contar desde la fecha en que se le haga saber la expropiación;

D.—Cuando el dueño del terreno fuere desconocido o incierto, se publicará la declaración de la Secretaría de Hacienda durante quince días, en la forma que señalará el Reglamento, y al cabo de ese término, si se presentare el dueño, se seguirá el procedimiento marcado en los incisos anteriores; y

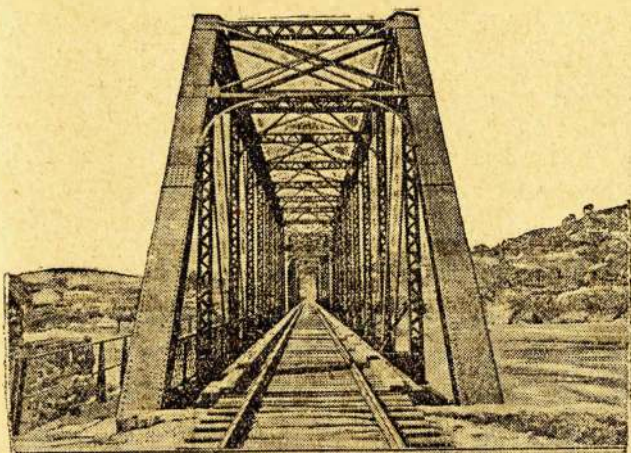
E.—El procedimiento se regirá por lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

Artículo 12.—Cuando la Junta Directiva declare abiertos al tráfico los "Puertos Libres" de Salina Cruz y Puerto México, la administración, dirección y explotación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, quedarán a cargo de dicha Junta, que recibirá la Empresa por riguroso inventario.

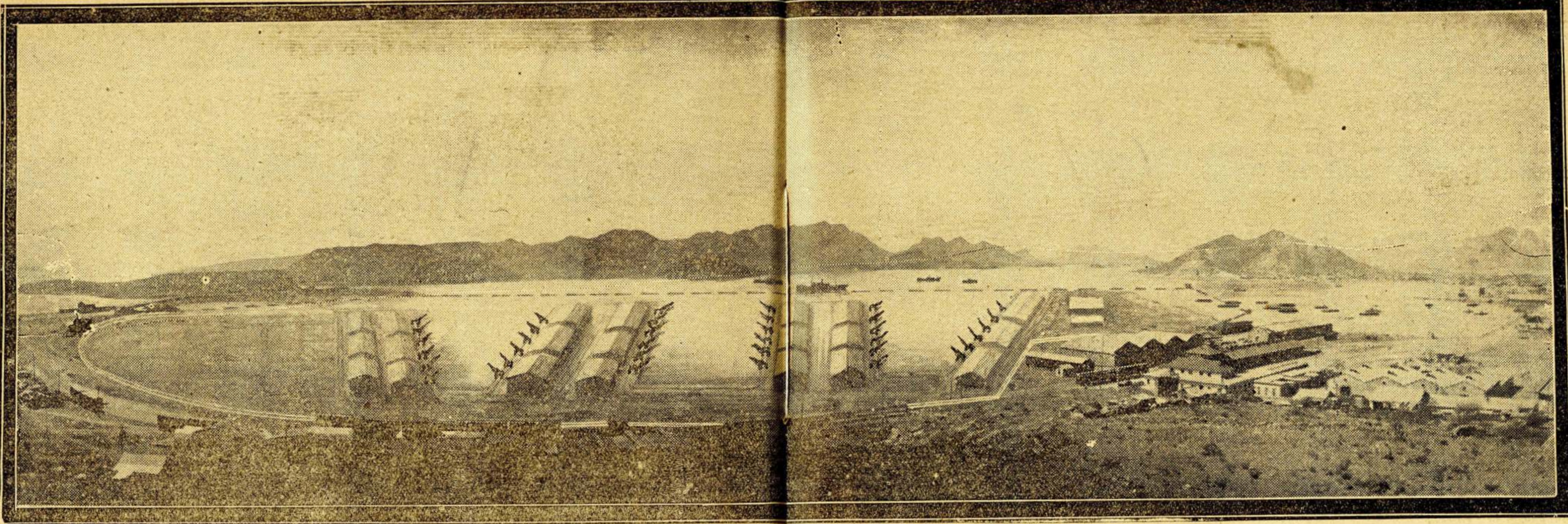
Artículo 13.—Se establecerá, en el punto que designe la Junta Directiva, sobre la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, un "Puerto Libre Interior," con las mismas franquicias que establece esta Ley.

Artículo 14.—La Junta Directiva dictará las medidas necesarias para poner en contacto los "Puertos Libres" de Salina Cruz y Puerto México, y el interior a que se refiere el artículo que antecede, en forma tal que se eviten trabas y formalidades fiscales en el tránsito, a la vez que se garanticen debidamente los intereses del Fisco.

Artículo 15.—La Junta Directiva señalará el día en que los "Puertos Libres" autorizados por este Decreto quedan abiertos al tráfico internacional.



F. C. N. de T.—Puente sobre el Río Tehuantepec, k. 291.



Perspectiva del Proyecto para el Puerto de Guaymas

Artículo 16.—La Junta Directiva propondrá a la Secretaría de Hacienda los Reglamentos y disposiciones necesarios para el cumplimiento del presente Decreto.

Artículo 17.—Se autoriza a la Secretaría de Hacienda a invertir hasta la suma de \$500,000 para dar principio a la expropiación de terrenos, construcción de las obras necesarias y sostenimiento del personal y servicio de los "Puertos Libres".

Artículo 18.—La Secretaría de Hacienda y la Contraloría General de la Nación vigilarán la inversión de los fondos y el cumplimiento de las Leyes, Reglamentos y Tarifas, así como de los contratos que celebre la Junta Directiva, por medio de un Interventor que cada una nombrará al efecto.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional del Poder Ejecutivo, en México, a los veinticuatro días del mes de septiembre de mil novecientos veinte.—**ADOLFO DE LA HUERTA**.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **S. ALVARADO**. Al C. Lic. J. I. Lugo, Subsecretario de Estado, Encargado del Despacho de la Secretaría de Gobernación.—Presente."

Lo que me honro en comunicar a usted para su publicación y demás efectos.

Sufragio Efectivo. No Reelección.—México, octubre 6 de 1920.—**J. I. LUGO**, Rúbrica.

ORDENANZA GENERAL DE ADUANAS

DECRETO adicionando con el Capítulo XXIV, el Tomo Primero de la Ordenanza General de Aduanas vigente. (Puertos Libres).

Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal.—Estados Unidos Mexicanos.—México.—Secretaría de Gobernación.

El C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, se ha servido dirigirme el siguiente Decreto:

"**ALVARO OBREGON**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed: Que en ejercicio de las facultades que al Ejecutivo de la Unión concede el artículo 89, fracción I de la Consti-

tución Federal, así como de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7o. del Decreto de 24 de septiembre de 1920, he decidido expedir el siguiente:

DECRETO.

UNICO.—Se adiciona el Tomo Primero de la Ordenanza General de Aduanas con el Capítulo XXIV, que se refiere a "Puertos Libres," debiendo quedar como sigue:

CAPITULO XXIV

SECCION PRIMERA

Disposiciones Generales

Artículo 1o.—Se establecen en los Puertos de Salina

Cruz, Puerto México y Guaymas, unas accesiones a esos puertos que se denominarán "Puerto Libre de Salina Cruz," "Puerto Libre de Puerto México," "Puerto Libre de Guaymas" y "Puerto Libre interior de Rincón Antonio." Dado el carácter de accesión que tienen los citados Puertos Libres, con los puertos de sus respectivos nombres, y de conformidad con el artículo 2o. del citado Decreto de 24 de septiembre de 1920, sólo quedarán sujetos a la jurisdicción de las autoridades federales.

Artículo 2o.—Los puertos fiscales de Salina Cruz, Guaymas y Puerto México, seguirán rigiéndose de acuerdo con todas las disposiciones legales a que están sujetas las Aduanas Marítimas; pero los "Puertos Libres" se sujetarán en todo a lo dispuesto en el citado Decreto de 24 de septiembre de 1920, y a lo que prevenga el presente Decreto.

Artículo 3o.—Los límites de los Puertos Libres serán los que en su oportunidad apruebe la Secretaría de Hacienda.

Artículo 4o.—Los Puertos Libres serán considerados como territorios extra-aduanales; en consecuencia, dentro de los mismos, se podrán efectuar libremente toda clase de operaciones de carga y descarga de productos y mercancías que lleguen o salgan por mar o por tierra; almacenarlas; desempacarlas; refinarlas; purificarlas; mezclarlas o transformarlas.

Artículo 5o.—Queda terminantemente prohibida la entrada a los Puertos Libres, así como la fabricación de armas y municiones de guerra en los mismos, salvo cuando la introducción y la manufactura hayan sido autorizadas

por la Secretaría respectiva, en cuyo caso una y otra se sujetarán a las disposiciones que sobre el particular se dicten.

La infracción de lo dispuesto en este artículo, se castigará judicialmente con la pena de decomiso de las mercancías; a este efecto, las oficinas administrativas de los citados Puertos Libres procederán al aseguramiento de los artículos cuya introducción o manufactura se prohíbe, conservándolos en depósito en tanto se pronuncia la sentencia definitiva que ha de disponer la aplicación que deba dárseles.

Artículo 6o.—Las mercancías nacionales o nacionalizadas que sean introducidas a los Puertos Libres, perderán ese carácter y no podrán llevarse nuevamente a territorio aduanal, a menos que se cubran los derechos de importación respectivos.

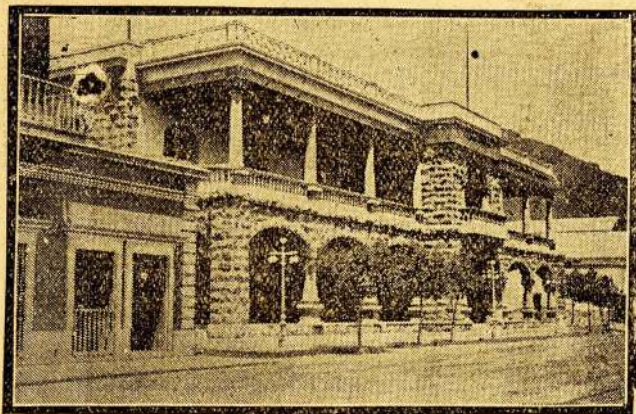
Se exceptuarán de lo anterior:

I.—Las mercancías nacionales o nacionalizadas que hayan sido introducidas a los Puertos Libres sin haberse podido realizar.

En caso de volver las citadas mercancías al territorio fiscal, se cuidará que estén en el mismo estado en que fueron introducidas; en ese evento, los derechos de exportación que se hubieren pagado, se devolverán al causante.

II.—Las mercancías nacionales o nacionalizadas y materias primas que se introduzcan a un Puerto Libre, para utilizarlas en industrias, siempre que de éstas no haya otra u otras establecidas en el territorio fiscal de la República.

Artículo 7o.—Las extensiones que ocupen los Puertos



Palacio Municipal de Guaymas.

Libres, estarán cercadas en todo su perímetro por una doble valla, de altura tal, que impida la introducción o sustracción de mercancías; el espacio comprendido entre las vallas, servirá de camino de circunvalación para que los empleados aduanales puedan ejercer vigilancia. El citado camino de circunvalación guardará las condiciones necesarias para hacer efectiva y estrecha la vigilancia aludida; a este efecto, estará convenientemente iluminado durante la noche, a expensas de la Junta de Puertos Libres; además habrá suficiente número de garitones u otras construcciones apropiadas.

Los Administradores de las Aduanas ejercerán vigilancia exterior de los terrenos que limiten al Puerto Libre respectivo.

Si el Puerto Libre tuviere acceso al mar, se establecerán señales apropiadas para fijar sus límites, con el fin de que los Administradores de las Aduanas correspondientes puedan ejercer la vigilancia antes indicada.

En los límites antes citados, se establecerán los atracaderos indispensables para inspeccionar a la entrada y salida del Puerto Libre, las embarcaciones menores.

Artículo 8o.—En la entrada principal de cada uno de los Puertos Libres, pero fuera de la línea divisoria con el territorio aduanal, se construirá por la Junta de Puertos Libres un edificio adecuado para la instalación de la Sección Aduanera respectiva, la cual llenará las condiciones necesarias para el reconocimiento y despacho de mercancías; y para las oficinas y locales que requieran los empleados que han de ejercer vigilancia exterior del territorio aduanal.

Artículo 9o.—Para el despacho de mercancías, la Junta podrá destinar, dentro de los Almacenes y cobertizos del Puerto Libre, locales convenientemente aislados; el despacho se hará con presencia del Vista o Vistas que oportunamente habrá solicitado de la Aduana respectiva la expresada Junta. La llave de dichos locales estará siempre en poder de la misma Aduana.

Los jornaleros necesarios para el despacho citado, serán proporcionados por la Superintendencia del propio Puerto Libre.

Artículo 10.—Las horas en que el Puerto Libre estará abierto para las operaciones comerciales, serán fijadas por

la Junta de Puertos Libres, en consonancia con las necesidades y costumbres de cada localidad. De ello dará oportuno aviso a la Administración de Aduanas respectiva, para que ésta dé al personal que de la misma dependa, las instrucciones que juzgue necesarias, sin perjuicio de ejercer constantemente la vigilancia de las puertas y exterior de la acceión.

Artículo 11.—A ninguna persona se permitirá la entrada o salida de algún Puerto Libre, si no está provista de un permiso expedido por el Superintendente.

Las personas que entren o salgan de algún Puerto Libre, estarán sujetas a registro personal cada vez que los empleados aduanales lo estimen necesario.

Los paquetes o bultos que se internen o extraigan de algún Puerto Libre, serán siempre examinados, quedando sujetos al pago de los derechos de importación o de exportación que deban causar.

Artículo 12.—La entrada y salida de personas se verificará precisamente por las puertas para ello destinadas por la Junta de Puertos Libres, y en las que habrá establecido la Aduana la correspondiente vigilancia.

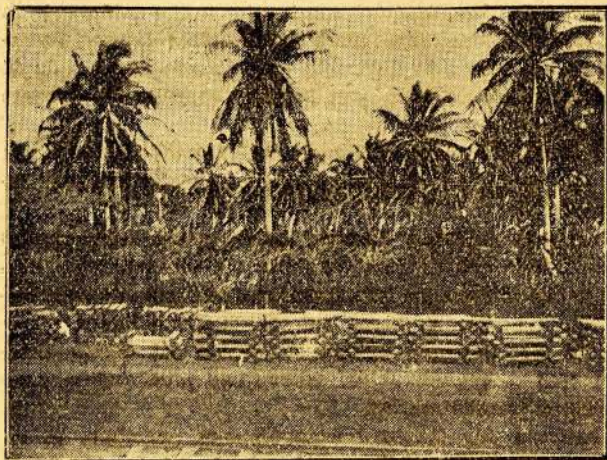
Las mismas disposiciones se observarán para la internación y extracción de las mercancías.

Artículo 13.—Dentro de un Puerto Libre, estarán terminantemente prohibidas las ventas al menudeo, debiendo entenderse para el caso, las que se efectúen en cantidades menores de un bulto cerrado, de mercancías empacadas según los usos y prácticas comerciales.

Solamente estará permitida la venta al menudeo de efectos navales destinados a los buques que fondeen dentro de las aguas jurisdiccionales de un Puerto Libre.

La venta de retazos o remanentes de mercancías que algún establecimiento pudiera efectuar a sus empleados, estará permitida siempre que previamente hayan sido satisfechos los derechos de importación.

Artículo 14.—Dentro de los Puertos Libres, se permitirá el establecimiento de restaurants y comedores económicos para obreros; pero todos los artículos de consumo deberán proceder del territorio fiscal. Podrá autorizarse también el consumo de mercancías existentes dentro de un Puerto Libre; pero siempre que sus derechos aduana-



Esta es la tierra de los durmientes.—De los bosque inagotables del Istmo, pueden sacarse millones de durmientes como los que muestra el grabado.

les hayan sido satisfechos previa presentación de un pedimento de despacho que servirá para la liquidación de los derechos.

La Administración Aduanal podrá también permitir si por parte de la Administración del Puerto Libre no hay inconveniente, el que vendedores ambulantes de víveres y bebidas refrescantes nacionales, lleven esos productos al territorio extra-aduanal.

Artículo 15.—No se permitirá que dentro de un Puerto Libre habiten otras personas que aquellas que la Junta considere necesarias para la administración, vigilancia y seguridad de los edificios, almacenes, muelles y demás dependencias.

Para los artículos de consumo de las citadas personas, se observará lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 16.—La Junta de Puertos Libres podrá introducir y extraer libremente de su territorio, previo aviso a la Administración de Aduanas, aquellos materiales necesarios para los trabajos en la extensión aduanal, como son los motores, máquinas, básculas, cadenas y demás objetos semejantes que eventualmente pudieran tener que enviarse fuera de su jurisdicción para su reparación u otros fines que en cada caso se especificarán, así como los lubricantes, petróleo, bencinas y demás artículos de esta clase, necesarios para sus operaciones y materiales de construcción.

CAPITULO SEGUNDO.

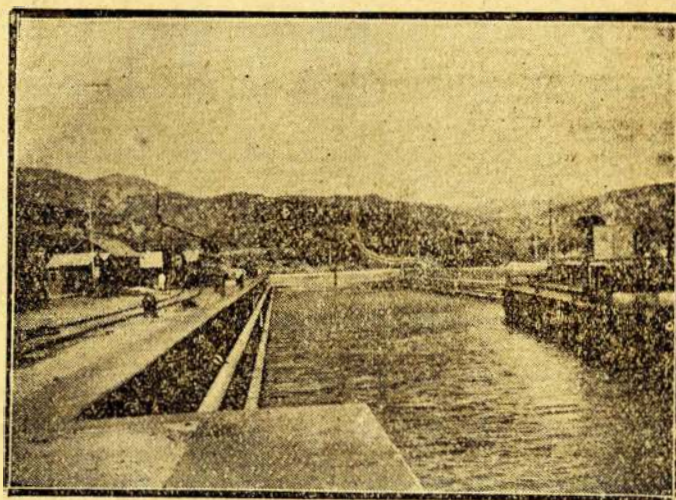
Del tráfico de embarcaciones

Artículo 17.—Los buques nacionales o extranjeros que zarpen de un puerto extranjero para hacer exclusivamente en un Puerto Libre todas sus operaciones de descarga o carga, reparaciones, carena y operaciones semejantes, estarán exentos de la obligación que les impone el artículo 23 de la Ordenanza General de Aduanas y, en su caso, del artículo 33 de la misma ley, relativa a la formación de manifiestos. En su lugar y para el solo efecto de la identificación de su tráfico, presentarán al Consulado para su legalización, una manifestación del siguiente tenor:

“El suscrito, Capitán del (aquí el nombre, clase del buque, tonelaje, nacionalidad), manifiesta al señor Cónsul de la República Mexicana, en este lugar, que emprende viaje (con mercancía o en lastre, según el caso), al Puerto Libre de.....”

Esta manifestación se presentará por duplicado al Consulado de la República en un puerto extranjero, antes de la salida de la embarcación para las aguas territoriales mexicanas. Uno de los ejemplares será devuelto al interesado, visado por el Cónsul, y se entregará a la autoridad del Puerto Libre en el primer momento que, según las prevenciones del Reglamento, deba ponerse en contacto con ella.

Artículo 18.—A la llegada del buque a las aguas territoriales mexicanas, y hasta su entrada a las jurisdiccionales del Puerto Libre, izará de día una bandera dividida diagonalmente con los colores blanco en la parte superior, y negro en la inferior, según el modelo que apruebe la Secretaría de Hacienda. Dicha bandera se izará a popa, bajo



Dique seco en Salina Cruz

la bandera nacional. Si la entrada se efectúa de noche, llevarán a popa, bajo la luz blanca, una luz anaranjada.

La presencia de estas señales exige al buque de toda visita o investigación por parte de la Aduana.

Estará prohibido al buque todo contacto con tierra u otra embarcación en su tránsito hasta el Puerto Libre, excepto cuando se trate de embarcaciones del práctico, de la Sanidad o del Agente de Migración.

Artículo 19.—Si por alguna circunstancia no hubiere espacio en las aguas jurisdiccionales del Puerto Libre, y el buque tuviera que permanecer por un período más o menos largo en las aguas de la jurisdicción fiscal, la Aduana podrá enviar a un celador a bordo, sin más objeto que el de vigilar que no se extraigan del buque o se embarquen en él mercancías.

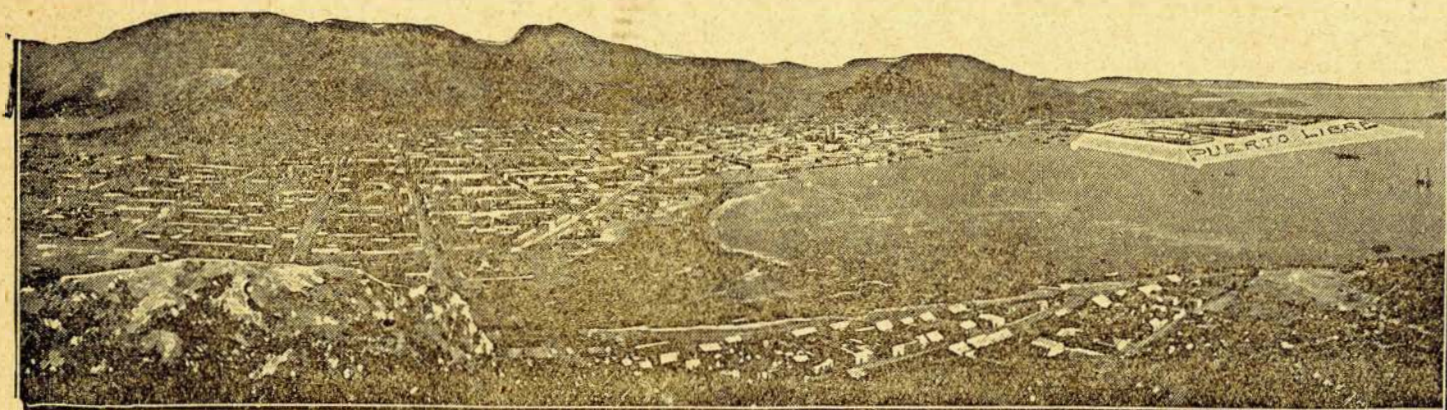
Artículo 20.—Los buques nacionales o extranjeros que zarpen de un puerto nacional para un Puerto Libre, aun cuando éste sea adyacente al Puerto Fiscal, serán despachados como si emprendiesen viaje de altura a un puerto extranjero.

Entregado el despacho por la Aduana, se izarán en el buque las señales distintivas reglamentarias, mencionadas en el artículo 18, quedando prohibida desde ese momento toda comunicación con tierra u otras embarcaciones, y debiendo conservar las señales dentro de las aguas territoriales, tanto a su salida del puerto como a su llegada al Puerto Libre.

Si alguna comunicación fuere absolutamente indispensable antes de su salida, deberá solicitarse en la Aduana el permiso respectivo, a fin de que la Oficina de referencia se cerciore de que durante la comunicación no se embarca o desembarca alguna mercancía.

Artículo 21.—El buque nacional o extranjero que procedente de un Puerto Libre llegare a un Puerto Fiscal, aun cuando éste sea el adyacente al Puerto Libre, será recibido como si procediera de un puerto extranjero; pero no estará sujeto en ningún caso a pago de derechos de tonelaje u otros semejantes.

Artículo 22.—Cuando un buque nacional o extranjero salga de un Puerto Libre directamente para el extranjero, después de haber tocado otro u otros nacionales, estará según lo previsto en el artículo 18, exento de toda visita



Perspectiva del Puerto Libre de Guaymas en Proyecto.

o investigación aduanal, siempre que lleve las señales distintivas mencionadas en el mismo artículo 18.

Artículo 23.—Los buques destinados a los Puertos Libres o que procedan de ellos, estarán sujetos a las prevenciones vigentes, tanto en materia de sanidad como de practica y de migración. Deberán también sujetarse a las disposiciones del Reglamento de Policía de Puertos, cuya fiel observancia será vigilada por los funcionarios del Puerto Libre mientras dichos buques permanezcan en los mismos.

Artículo 24.—Se prohíbe terminantemente a toda embarcación nacional o extranjera, el atraque a un buque que lleve señales distintivas de entrada o salida del Puerto Libre, así como la comunicación en cualquiera forma, salvo lo dispuesto en el artículo 18 para las embarcaciones del Práctico y de Sanidad.

También quedarán exceptuados de esta regla los remolcadores que fueren indispensables para la maniobra del buque; pero siempre que su atraque al mismo se haga en presencia del Práctico y bajo su vigilancia, y limitándose exclusivamente a las maniobras que aquél dicte.

Artículo 25.—Los remolcadores, embarcaciones de alijo y menores que de un Puerto Fiscal deban pasar a un Puerto Libre descargados, podrán hacerlo previa solicitud presentada al Administrador de la Aduana y el permiso de éste. Dicho permiso se podrá dar por el Administrador de la Aduana por una sola vez o por el tiempo que fije la citada autoridad, basándose en la respetabilidad del armador. Las embarcaciones que naveguen en tal condición, deberán aproximarse al puesto de vigilancia aduanal en el límite de las aguas del Puerto Libre, donde exhibido el permiso, será reconocida la embarcación a fin de que los Agentes Fiscales se cercioren de que no se trata de introducir o extraer mercancías. Estas precauciones se tomarán tanto a la entrada como a la salida del Puerto Libre. A la salida de la embarcación del Puerto Libre, el permiso será recogido por el Celador de Guardia en el punto indicado anteriormente, quien lo devolverá a la Administración de la Aduana con las anotaciones del resultado de las visitas efectuadas.

El Administrador de la Aduana dispondrá que se tomen las medidas necesarias para impedir que los remolcadores puedan entregar combustible u otros artículos, a buques fondeados en los Puertos Libres.

Artículo 26.—Como regla general, toda embarcación menor, o de alijo, o remolcador, que pase de las aguas del Puerto Libre a las del Puerto Fiscal y vice-versa, está obligada a atracar al puesto de vigilancia a que se refiere el artículo anterior, donde exhibirán el permiso otorgado por el Administrador de la Aduana o por el Superintendente del Puerto Libre, si la embarcación pertenece al servicio del mismo, o a alguno de los buques en él fondeados.

Si estas embarcaciones condujeren pasajeros, deberán presentar el pase a su entrada y a su salida.

Se exceptúan de la regla anterior, los botes de practica, sanidad, migración, y los de la Junta de Puertos Libres, cuando lleven izada la bandera oficial que indique estar en comisión del servicio.

CAPITULO TERCERO

Del tráfico de mercancías por mar.

Artículo 27.—Los buques que procedentes del extranjero conduzcan carga exclusivamente para los Puertos Libres, o que embarquen en éstos mercancías para transportarlas directamente a un puerto del extranjero, podrán efectuar dentro del Puerto Libre sus operaciones de desembarque y embarque, sin estar sujetos a ninguna intervención ni investigación por parte de la Aduana.

Artículo 28.—Las mercancías conducidas por buques que procedentes del extranjero toquen un puerto nacional, después de haber hecho escala en un Puerto Libre, están sujetas a todas las disposiciones de la Ordenanza de Aduanas, relativas a la importación, y asimismo lo estarán las mercancías que pudieran haberse embarcado en el Puerto Libre, sean nacionales, nacionalizadas o extranjeras, pues todas serán consideradas para el caso como de esta última clase. El Capitán del buque deberá presentar un manifiesto de las mercancías embarcadas en el Puerto Libre,

con todos los requisitos establecidos por la Ordenanza para los documentos de esta índole, autorizado con la firma del Superintendente del Puerto Libre de donde proceda.

Los interesados presentarán oportunamente los pedimentos de despacho para la carga procedente del Puerto Libre, en la misma forma prevista por la Ordenanza para las mercancías procedentes del extranjero.

Artículo 29.— Las mercancías conducidas por buques que zarpen de un puerto nacional para uno del extranjero, haciendo el buque escala en un Puerto Libre, se documentarán y tratarán según lo previsto por la Ordenanza General de Aduanas para los casos de exportación.

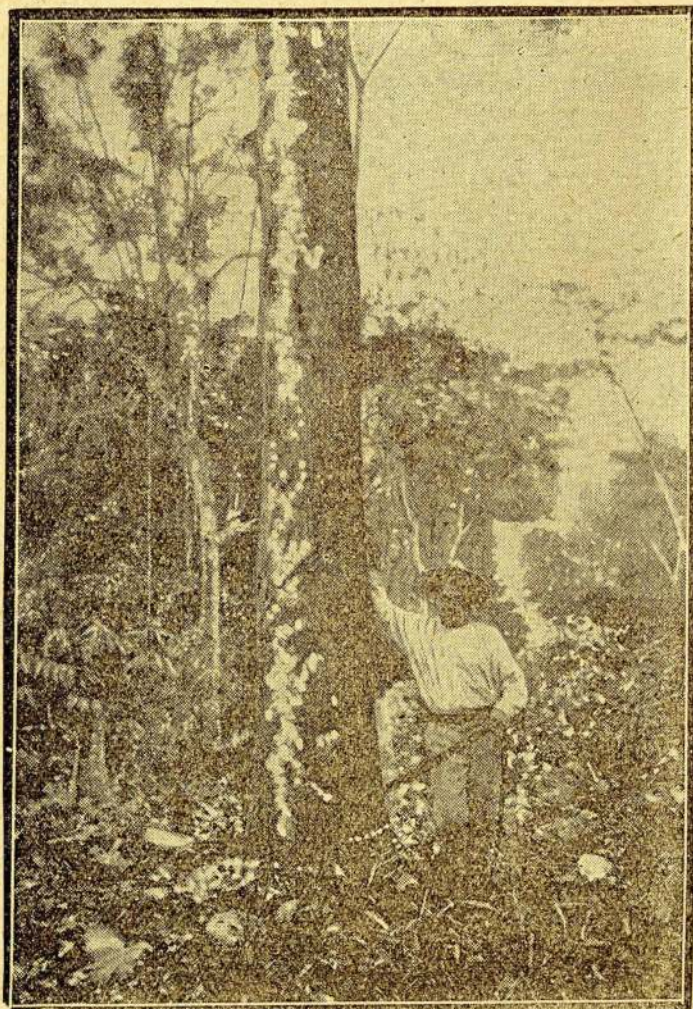
Igual tratamiento recibirá la mercancía nacional que conduzca el buque para un Puerto Libre.

En la misma forma también se despachará el buque en lastre para un Puerto Libre, cuando haya de continuar su viaje para el extranjero.

Artículo 30.— Si un buque zarpa de un puerto nacional para un Puerto Libre, será tratado según está previsto en el artículo anterior y como si fuera destinado al extranjero; pero si a bordo del mismo se condujeran mercancías nacionales, que deban ser descargadas después en otro puerto nacional, y no en un Puerto Libre, el Capitán, su Armador o el consignatario de dichas mercancías, deberán



Chico zapote, de donde se extrae el chicle.—Nótese la feracidad con qué se produce.



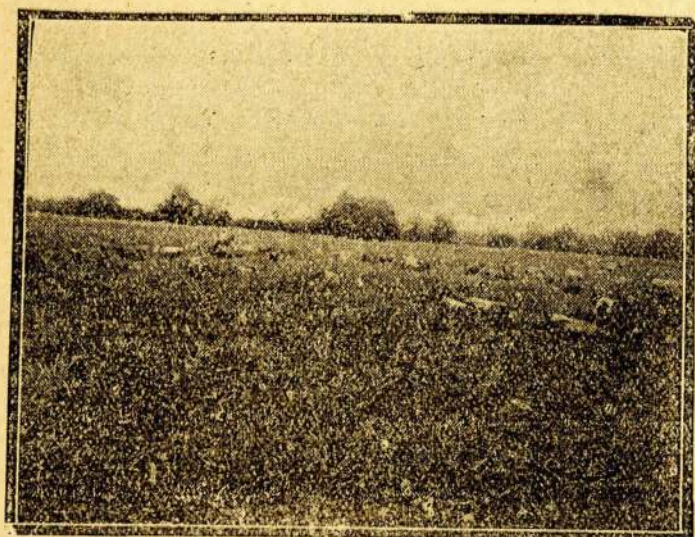
Ejemplar del árbol de nure que tan prolíficamente se produce en el Istmo.

otorgar en la Aduana de salida, una fianza para garantizar los derechos de exportación que pudieran causar las mercancías nacionales embarcadas, para el caso de que éstas, indebidamente o por error, fueren desembarcadas en un Puerto Libre.

Después de la escala en el Puerto Libre, y a su llegada al puerto nacional a que se destinan las mercancías nacionales, se verificará y comprobará el total desembarque de éstas, y se cancelará la fianza otorgada, mediante aviso oficial a la Aduana de embarque.

Si contrariamente al caso anterior, alguna mercancía nacional se hubiere desembarcado por error o por cualquiera otra causa en un Puerto Libre, se harán efectivos los derechos de exportación correspondientes; pero se concederá al interesado un plazo de 60 días para que hechas las aclaraciones necesarias, pueda rectificar el error, y una vez desembarcada la mercancía en el puerto de destino, acompañada por un manifiesto firmado por el Superintendente del Puerto Libre, exija la devolución de los derechos cobrados.

Artículo 31.— Si un buque procedente de un puerto nacional, llegare a otro después de hacer escala en un Puerto Libre, será considerado como procedente del extranjero según antes se ha previsto.



Hay en el Istmo praderas inmensas cubiertas con pasto suficiente para alimentar millones de animales.

La descarga de mercancías nacionales se comprobará escrupulosamente para los efectos de la cancelación de fianza; y en cuanto a las que proceden del Puerto Libre, lo mismo que las que provengan del extranjero, si el buque hubiere estado antes en él, serán tratadas según lo previenen la Ordenanza de Aduanas y el presente Reglamento.

Artículo 32.—Las mercancías que procedan de un Puerto Libre y sean desembarcadas en un Puerto Fiscal, pagarán en la Aduana de destino los derechos consulares establecidos, tal y como si hubieran tenido que pagar en los Consulados de México en el extranjero, al ser legalizadas en estas oficinas las facturas consulares.

Se exceptúan del pago de derechos consulares, las mercancías producidas por la industria en los Puertos Libres.

Artículo 33.—Si por medio de embarcaciones de alijo se remiten mercancías nacionales o nacionalizadas de un Puerto Fiscal a un Puerto Libre adyacente, se solicitará el permiso de exportación que corresponda. Autorizado el despacho y pagados los derechos de exportación, o afianzados éstos a satisfacción de la Aduana, se permitirá que la embarcación o embarcaciones de alijo, pasen al Puerto Libre. El Administrador de la Aduana dispondrá si la última revisión de las mercancías se hace por la vigilancia aduanal establecida en el límite de las aguas jurisdiccionales del Puerto Fiscal, presentando para el efecto a los celadores del mismo, los permisos de salida, o, si debido a la cantidad de mercancías u otras circunstancias que hicieren difícil su revisión, éstas han de ser acompañadas por Celadores hasta el punto indicado.

Una vez que la embarcación de alijo ha pasado a las aguas jurisdiccionales del Puerto Libre, cesará toda vigilancia sobre la misma. Los encargados aduanales que hayan intervenido en la operación, harán en el permiso

las anotaciones del caso, devolviéndolo a la Administración de Aduanas.

Artículo 34.—Si algunas mercancías extranjeras tuvieran que pasar de un buque fondeado en Puerto Libre, o del Puerto Libre mismo a un Puerto Fiscal, por medio de embarcaciones de alijo, se solicitará de la Aduana respectiva el permiso correspondiente, presentándose a la vez los pedimentos de despacho. Autorizada la operación por el Administrador, pasarán al Puerto Libre las embarcaciones de alijo necesarias, las que a su regreso serán objeto de un reconocimiento en el límite de las aguas jurisdiccionales, por parte de los empleados aduanales, acerca del número, clase, marcas y demás datos de los bultos que conduzcan; si esto no fuere posible, por la cantidad de mercancías, su estiba u otras circunstancias, el Administrador de la Aduana dispondrá que sean acompañadas por celadores hasta los almacenes de la Aduana.

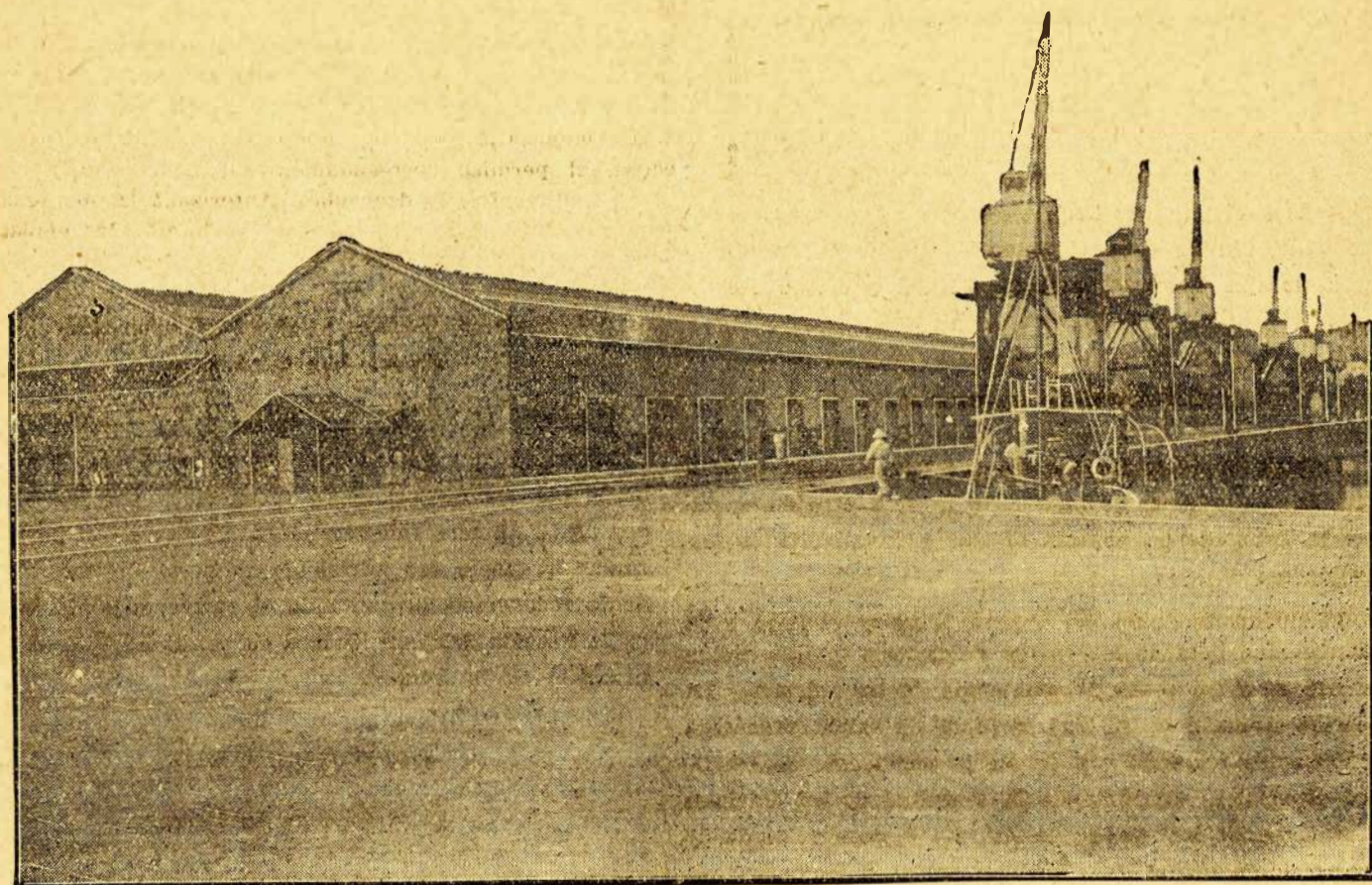
Artículo 35.—Prevía solicitud de los interesados, y el consiguiente permiso del Administrador de la Aduana, se permitirá el trasbordo de mercancías extranjeras por medio de lanchas de alijo, siempre que vengan documentadas con tal destino y como sobrantes de rancho de un buque fondeado en el Puerto Fiscal a un Puerto Libre, o a un buque situado en el mismo, y viceversa, cuando el buque fondeado en el Puerto Fiscal deba zarpar directamente para el extranjero.

También se permitirá efectuar en igual forma el transbordo de mercancías nacionales o nacionalizadas, de un buque fondeado en el Puerto Fiscal a otro situado en el Puerto Libre o al Puerto Libre mismo; y de mercancías extranjeras de un buque fondeado en el Puerto Libre, o de éste mismo, a un buque anclado en el Puerto Fiscal destinado a un puerto nacional; pero siempre que en uno y otro casos se observen las formalidades de exportación o de importación previstas por la Ordenanza de Aduanas y por el presente Reglamento.

La vigilancia por parte de la Aduana en todos estos



Caoba, cocos y naranjas.



Un rincón del Puerto Libre de Salina Cruz.

casos, debe ser tan estricta como lo aconsejen las circunstancias.

Artículo 36.—En todos estos casos, la Sección de vigilancia situada en el límite de las aguas jurisdiccionales fiscales y del Puerto Libre, anotará en los mismos permisos otorgados, el resultado de su intervención; y los celadores que acompañen o vigilen en otra forma las lanchas de alijo conductoras de tales mercancías, agregarán en el mismo permiso su “parte”, con las observaciones a que hubiere lugar.

Igualmente, en el caso de mercancías nacionales exportadas, o extranjeras importadas, el Vista y los que hubieren intervenido en el despacho, harán en el mismo documento las anotaciones correspondientes.

Los permisos serán devueltos a la Administración de la Aduana al terminar el transbordo.

POR TIERRA

Entrada de mercancías a un Puerto Libre

Artículo 37.—Las mercancías que sean enviadas a un Puerto Libre, bien sea por ferrocarril o utilizando otra clase de vehículos, se sujetarán a las siguientes disposiciones:

Presentada previamente la solicitud de exportación, las mercancías serán reconocidas y despachadas en los

almacenes de la Sección Aduanal, y previo el pago de los derechos de exportación si los hubiere, o su debido afianzamiento, se permitirá la entrada al Puerto Libre.

También se podrá hacer el despacho aduanal de esta mercancía dentro de los locales acondicionados para el efecto dentro del Puerto Libre.

Salida de mercancías de un Puerto Libre

Artículo 38.—Las mercancías que procedentes de un Puerto Libre salgan por tierra al territorio de la jurisdicción fiscal, se sujetarán a las siguientes prescripciones:

Si la mercancía ha sido despachada dentro de los locales destinados al efecto por la Junta de Puertos Libres, según lo previsto en el artículo 9 de este Reglamento, su embarque se hará bajo la vigilancia de empleados aduanales. Si el embarque se hiciere en furgones, éstos serán sellados y cerrados con candados especiales. Si el embarque se hiciere en plataformas o vehículos que no pudieran ser sellados, el transporte desde el lugar de su embarque hasta la salida del territorio libre se efectuará bajo la vigilancia de celadores.

Llegados los furgones, plataformas o vehículos al límite del Puerto Libre y territorio fiscal, la Sección Aduanal procederá a examinar los sellos y retirar los candados cuando se trate de furgones cerrados; e inspeccionar el número de bultos en las plataformas y vehículos, confrontándolos con la hoja de despacho. De encontrar-

Le todo en orden se permitirá su entrada libre al territorio aduanal.

Si las mercancías no hubieren sido despachadas dentro del Puerto Libre, el interesado presentará el pedimento de despacho, y los bultos serán llevados al local de la Sección Aduanal para su reconocimiento y despacho, de acuerdo con lo previsto por la Ordenanza de Aduanas y el presente Reglamento para los casos de importación, sin omitirse el cobro de los derechos consulares de que habla el artículo 32 del presente Reglamento.

Tránsito de mercancías.

Artículo 39.—Las mercancías que por Ferrocarril sean enviadas en tránsito de un Puerto Libre a otro en el Istmo de Tehuantepec, estarán sujetas a las siguientes formalidades:

El Superintendente del Puerto Libre presentará a la Aduana una lista de los carros y furgones que se hallen en ese caso así como del contenido de los mismos. La Sección Aduanal en el Puerto Libre de salida procederá a sellar los furgones y a su cierre por medio de candados especiales, confrontando la exactitud de las iniciales y números de los carros; la Aduana dispondrá, tomando en consideración la clase de mercancías a transportarse, si el tránsito puede verificarse simplemente bajo sellos y candados, o si el tren especialmente cuando lleve plataforma con carga al descubierto, debe ser vigilado por celadores.

A la llegada al punto de destino, la Sección Aduanal revisará antes de permitir la entrada del tren o de los furgones al Puerto Libre, el estado de los sellos, confrontando el número e inicial de los carros; de encontrarse todo en orden retirará los sellos y candados permitiendo el paso del citado tren.

La lista relativa, con las correspondientes anotaciones será devuelta a la Aduana de salida.

Artículo 40.—En igual forma se procederá cuando el envío se haga por ferrocarril de un Puerto Libre al extranjero o viceversa.

Si en estos casos, en vez de furgones cerrados, se tratara de bultos sueltos, éstos serán presentados por la Aduana fronteriza o por la Sección Aduanal adscrita al Puerto Libre, según sea el caso. El acarreo de la estación del Ferrocarril a la Aduana fronteriza o a la Sección Aduanal del Puerto Libre y viceversa, se hará con intervención y bajo la custodia de celadores designados para el efecto por la Aduana, donde en cada caso se presentará la correspondiente solicitud.

En esta última forma se podrán también enviar en

tránsito por tierra, bultos que procedan de un Puerto Libre y se destinen a su embarque en el Puerto Fiscal; y en buque que haya de zarpar para el extranjero y viceversa.

Los permisos en todos los casos, serán extendidos en la misma solicitud, haciéndose constar también las intervenciones de parte del personal de aduanas en la salida o entrada al Puerto Libre, y embarque o desembarque en el ferrocarril o en el buque conductor.

Disposiciones especiales para el tráfico ferroviario en los Puertos Libres.

Artículo 41.—Todas las locomotoras, tenders y furgones vacíos que entren o salgan de un Puerto Libre, deberán ser escrupulosamente reconocidos por los empleados de la Aduana, quienes harán constar en el parte que rindan al efecto, las iniciales y números del material rodante reconocido, presentando el correspondiente informe en la Sección Aduanal; ésta a su vez lo enviará al Administrador de la Aduana.

CAPITULO CUARTO

Del tráfico de pasajeros.

Artículo 42.—La Autoridad de Migración, en el caso de que un buque llegado a un Puerto Libre conduzca pasajeros, cumplirá a bordo del mismo con las obligaciones de su cargo.

Los pasajeros podrán atravesar libremente el territorio del Puerto Libre, lo mismo que sus equipajes, debiendo presentarse éstos para su reconocimiento en la Sección Aduanal adscrita al Puerto Libre.

Para tal fin, tanto los pasajeros que desembarquen cuanto los que hayan de embarcarse, estarán provistos de un pase especial del Puerto Libre, facilitado por el Superintendente del mismo y sellado por la Oficina de Migración.

Artículo 43.—Si el Agente de Migración hubiese prohibido el desembarque de algún pasajero, aparte de rehusarse a éste el paso de tránsito de que trata el párrafo anterior, se sujetará a las disposiciones dictadas por el Agente de Migración, y el Capitán del buque por su parte cuidará de impedir su desembarque y el de sus equipajes.

Artículo 44.—Cuando el Capitán de un buque lo solicite, el Superintendente extenderá el pase o los pases necesarios a favor del tripulante o tripulantes del mismo, siempre que por parte del Agente de Migración no se hubiere hecho a la llegada del buque alguna objeción

para el desembarque de alguno de éstos, lo cual deberá poner en conocimiento del Superintendente.

Artículo 45.—Los pasajeros en tránsito, podrán desembarcar y embarcar, entrar y salir del territorio del Puerto Libre, cuantas veces lo deseen, durante la estancia del buque en puerto, siempre que estén provistos de los mismos pases de que trata el artículo anterior, los cuales se obtendrán en igual forma.

Artículo 46.—En los pases de que se trata en los dos artículos precedentes se mencionará el nombre del vapor. El Capitán o su consignatario, antes de la salida del buque, devolverá los pases al Superintendente del Puerto Libre.

Si después de la salida del buque algún tripulante o pasajero que hubiese quedado en tierra se presentase a la entrada del Puerto Libre provisto de su pase, se le negará la entrada y se le recogerá el pase desde el momento en que éste es solamente válido durante la permanencia del vapor en el Puerto Libre.

CAPITULO QUINTO

Del tráfico de bultos postales.

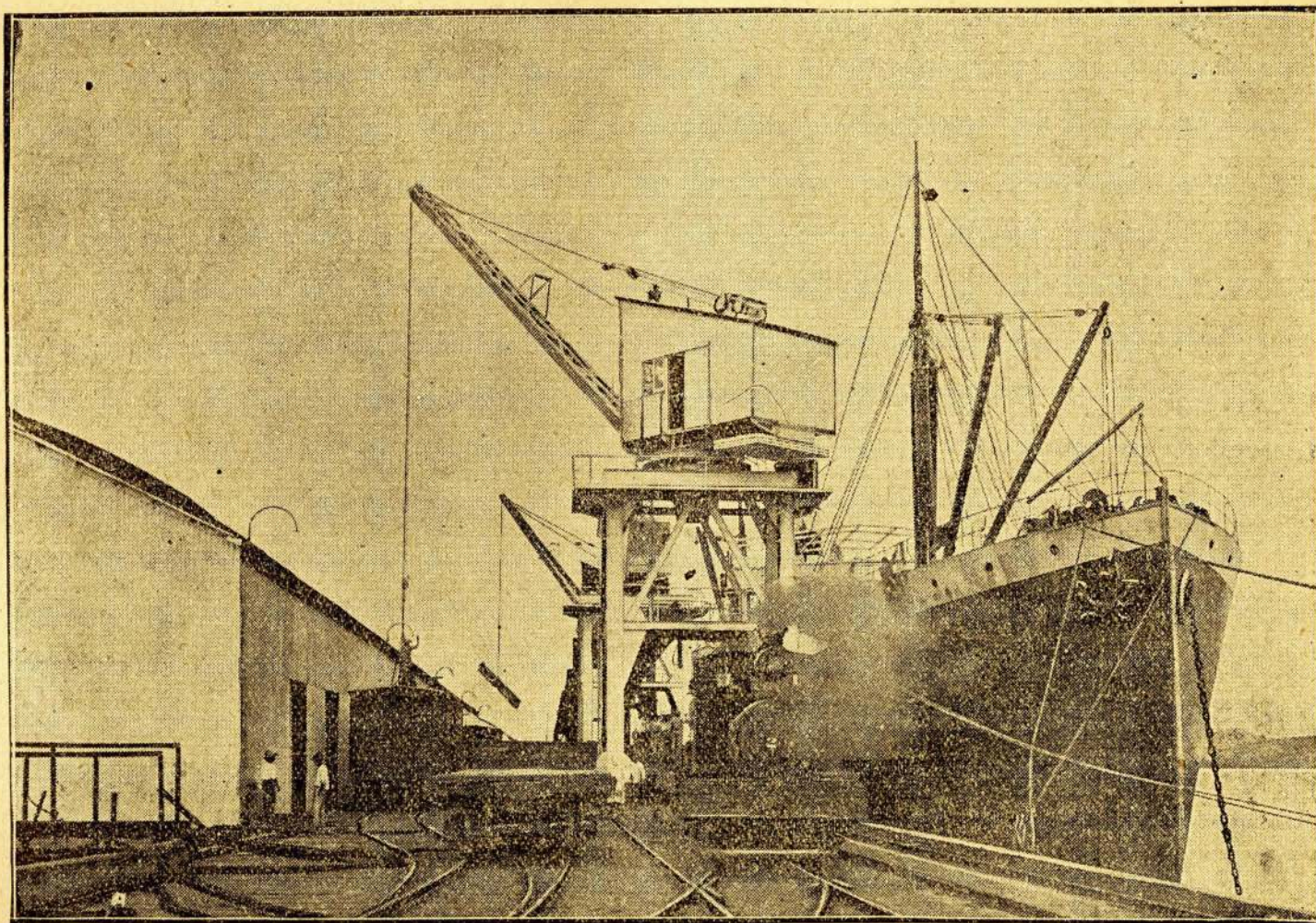
Artículo 47.—Tanto la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como la Dirección General de Correos podrán establecer oficinas telegráficas y postales dentro

de los Puertos Libres. La Junta de Puertos Libres se encargará de proporcionar locales adecuados.

Artículo 48.—Los paquetes postales que procedentes de una oficina de correos nacional se destinen a un Puerto Libre, y los que inversamente procedan de éstos con destino a una oficina nacional de correos, deberán ser examinados en la Sección Aduanal adscrita a cada Puerto Libre, la que cobrará los derechos de exportación a que hubiere lugar.

Artículo 49.—En tanto no se establezcan las oficinas de correos mencionadas y pueda hacerse directamente la expedición de bultos postales de un Puerto Libre a otro, o al extranjero, y viceversa, las Administraciones de Correos instaladas en el Puerto Fiscal enviará a las secciones aduanales adscritas a los Puertos Libres y recogerán de las mismas, los paquetes postales que procedan del extranjero o de otros Puertos Libres, y los que se envíen de un Puerto Libre con iguales destinos. Estos envíos no estarán sujetos a reconocimiento ni a pago de derechos.

La sección aduanal otorgará a la Administración de Correos los recibos correspondientes por los paquetes que le sean entregados, y ésta a su vez los recabará de cada interesado, devolviéndolos después a la Administración de Correos. En idéntica forma se procederá para el envío de paquetes postales destinados al extranjero o a otro Puerto Libre.



Las grúas eléctricas del Puerto Libre de Puerto México, trabajando

CAPITULO SEXTO

Disposiciones Penales.

Artículo 50.—La Junta de Puertos Libres, por sí y por medio de sus funcionarios y empleados, cuidará que dentro del recinto de los Puertos Libres, sean cumplidas por sus ocupantes, las disposiciones del presente Reglamento y de las demás leyes Federales.

Si la Junta o los empleados que de la misma dependen, tuvieren noticias de que se ha cometido alguna infracción al presente Reglamento o a las disposiciones Sanitarias y de Migración, lo pondrán inmediatamente en conocimiento de la autoridad correspondiente para que ésta tome las medidas del caso.

Artículo 51.—Queda prohibida la entrada a los Puertos Libres a quienes hubieran sido condenados por actos de contrabando, intento o complicidad en esta clase de delitos.

Artículo 52.—Si algún empleado o tercera persona que dependa de las negociaciones establecidas en los Puertos Libres, infringe las Leyes y Reglamentos establecidos para el funcionamiento de los citados Puertos, deberá ser expulsado de ellos.

Si bajo el cuidado de una negociación establecida en el Puerto Libre, o de la misma Junta de Puertos Libres, estuvieren depositadas mercancías de alguna persona que ha cometido o trata de cometer con ellas una infracción, se procederá al aseguramiento de las mismas, y no volverán a aceptarse más depósitos del contraventor.

En casos graves, especialmente en aquellos que sean contrarios a las disposiciones que prohíben la importación de armas, o en los de contravención al pago de derechos aduanales, será expulsado el culpable del territorio del Puerto Libre, no permitiéndosele la entrada a ninguno de los locales, ni con el carácter de empleado o subarrendatario; tampoco deberá aceptarse ninguna mercancía por él enviada o para él destinada.

Los nombres de las personas expulsadas del Puerto Libre serán publicados y las empresas establecidas en los mismos no aceptarán a su servicio a quienes se encuentren en tal caso, ni el depósito de sus mercancías.

Artículo 53.—Si alguna de las negociaciones estable-

cidas en un Puerto Libre viole las disposiciones de que antes se ha hecho mención, trate de perjudicar o perjudique los intereses del Fisco, participe en infracciones de esta índole, o tolere que éstas se cometan, estará sujeta a las mismas penas señaladas en los artículos anteriores.

Artículo 54.—La aplicación de las penas enumeradas en los artículos 52 y 53, se hará por indicación de la Dirección General de Aduanas, la que lo comunicará a la Junta de Puertos Libres, para que ésta, a su vez, por medio del Superintendente proceda a la ejecución.

Las anteriores penas serán aplicadas sin perjuicio de la acción que compete a las Autoridades Federales para la persecución y castigo de esa clase de delitos.

Artículo 55.—Las infracciones no comprendidas en el presente Decreto, serán castigadas con una multa de... \$10.00 a \$1,000.00.

Artículo 56.—Los patrones de remolcadores, lanchas de alijo y embarcaciones menores que no cumplan con lo dispuesto en el artículo 25, o que sin permiso entren a las aguas de un Puerto Libre, serán multados con una pena de \$20.00 a \$200.00.

Artículo 57.—Las personas que sin permiso penetran por las puertas de un Puerto Libre sufrirán una pena de \$1.00 a \$50.00 de multa, la cual será aumentada hasta \$500.00 si el infractor hubiere penetrado salvando las vallas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

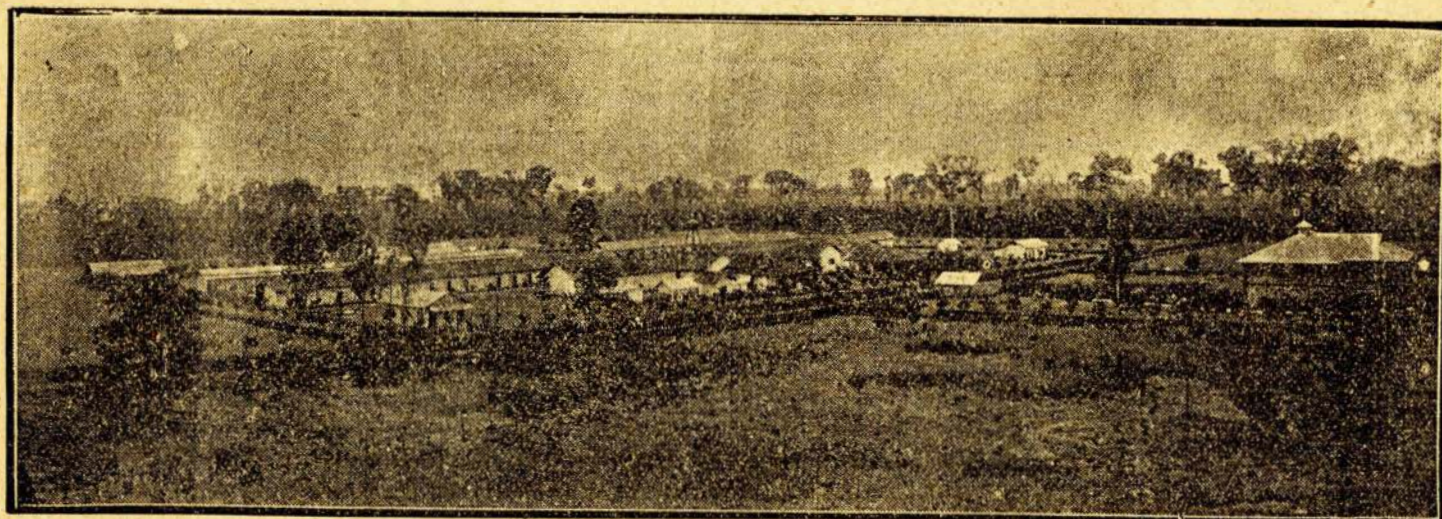
Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en México, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos veintitrés.—A. Obregón.—El Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, Adolfo de la Huerta.—Al C. General Plutarco Elías Calles, Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación.—Presente."

Lo que comunico a usted para su publicación y demás efectos.

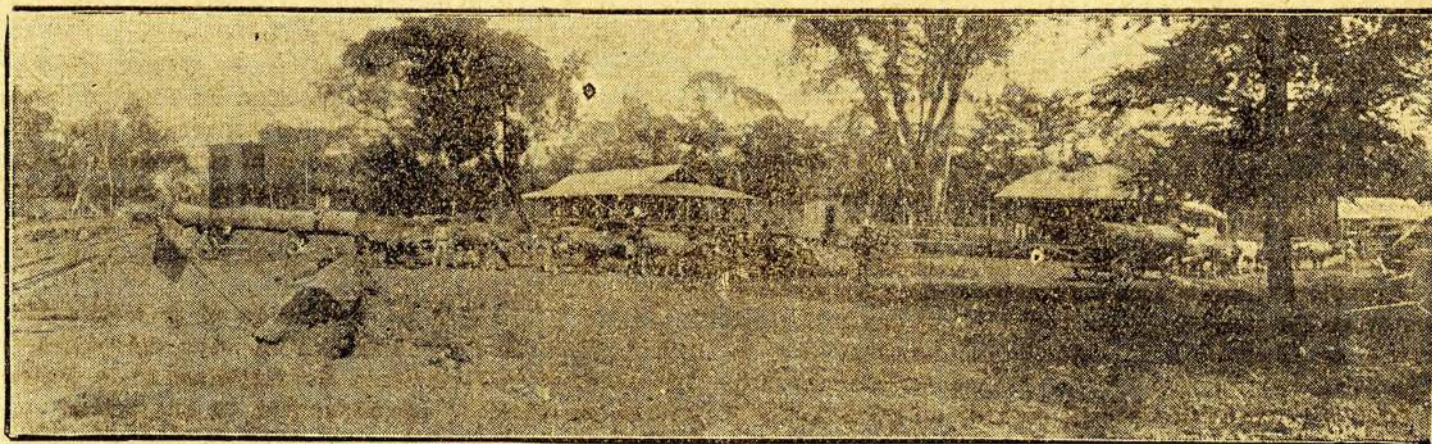
Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, a 5 de julio de 1923.—P. A. del Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación, el Subsecretario, Gilberto Valenzuela.—Rúbrica.

Al O...



Modelo de hacienda en tierra caliente en el Istmo de Tehuantepec.



fren primitivo para conducción de maderas.

REGLAMENTO PARA LA EXFLOTACION DE LOS PUERTOS LIBRES

CIRCULAR NUM. 264.

Por acuerdo del C. Presidente de la República, y conforme a lo dispuesto en el artículo 7o. del Decreto de 24 de septiembre de 1920, esta Secretaría ha decidido expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA LA EXPLOTACION DE LOS PUERTOS LIBRES

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones Generales

Artículo 1.º—Conforme al artículo 10 de la Ley de 24 de septiembre de 1920, corresponde a la Junta Directiva de los Puertos Libres, celebrar contratos que no transieran dominio y que sean concernientes al uso de la tierra; y al establecimiento y explotación de muelles, almacenes particulares, almacenes generales de depósito, fábricas, talleres, establecimientos bancarios o comerciales y servicios públicos dentro de dichos puertos, todo ello de acuerdo con las tarifas y reglamentos que apruebe la Secretaría de Hacienda.

Artículo 2.º—De conformidad con el artículo 3.º del Reglamento de la Junta Directiva de los Puertos Libres, el Departamento de Explotación de Puertos, tendrá directamente a su cargo todos los asuntos a que se refiere el artículo anterior.

Corresponde por tanto a este Departamento, efectuar todas las operaciones relacionadas con el recibo, custodia, transporte, conservación, acondicionamiento y consignación de mercancías; arrendar almacenes, cobertizos y terrenos para el depósito de mercancías, o para el estable-

cimiento de almacenes, fábricas, talleres, depósitos de combustibles y muelles para usos particulares;

descargar y cargar carros de ferrocarril y buques atracados a los muelles o permitir en determinados casos que estas operaciones sean efectuadas por los interesados o terceras personas;

vender mercancías en pública subasta, y encargarse de la venta de mercancías en consignación;

expedir "Certificados de Depósito" y "Warrant" negociables, sobre mercancías que estén depositadas en los Almacenes Generales a su cargo;

pesar las mercancías y expedir certificados oficiales de peso;

y efectuar las operaciones de manipulación de carga que sean necesarias para su despacho aduanal, de acuerdo con las disposiciones dictadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para los Puertos Libres.

Artículo 3.º—En cada Puerto Libre habrá un Superintendente que será el representante del Departamento de Explotación de Puertos Libres.

Artículo 4.º—Los edificios y anexos dependientes de la Junta Directiva de Puertos Libres, se consideran como dependencias públicas.

La introducción de mercancías a cualquiera parte de los Puertos Libres, no estará sujeta a la intervención de la Aduana; pero en cambio regirán para ella las disposiciones generales y especiales dictadas por la Secretaría de Hacienda para el funcionamiento de los Puertos Libres.

Toda persona o corporación que haga uso de los Almacenes Generales, sea para el depósito de mercancías en común, o bien en almacenes y terrenos arrendados para uso particular, como las que utilicen los cobertizos,

muelles y demás dependencias, se sujetarán a las tarifas en vigor y a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 5.º—Los edificios que dependen de la Junta Directiva de Puertos Libres, se dividen según el uso a que se destinen, en

- a) almacenes de depósito en común.
- b) almacenes para depósitos particulares en espacios dados en arrendamiento.
- c) cobertizos destinados al depósito transitorio de mercancías descargadas de los buques, o destinadas al embarque de los mismos.
- d) edificios destinados para oficinas públicas.

Artículo 6.º—Cualquiera controversia entre los empleados de un Puerto Libre y las personas que hagan uso del mismo, se someterá a la decisión del Departamento de Explotación de Puertos Libres. De no conformarse con el fallo, los interesados podrán recurrir a la Junta Directiva de los Puertos Libres, en última instancia, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuyo fallo será definitivo y obligatorio para las partes interesadas.

Artículo 7.º—Será permitida en los Puertos Libres la introducción de mercancías de cualquiera naturaleza, con excepción de las prohibidas por la Ordenanza General de Aduanas.

Las mercancías inflamables y las explosivas, lo mismo que aquellas que por su naturaleza puedan ser, a juicio del Departamento de Explotación de Puertos Libres peligrosas o nocivas para otras mercancías, serán descargadas y depositadas en lugares que presten toda clase de seguridades.

Por regla general, queda prohibido que en un local arrendado, o en almacenes y fábricas construídas por particulares, se depositen mercancías peligrosas, que puedan afectar la seguridad de las depositadas en lugares próximos. Los permisos para la fabricación o depósitos de artículos peligrosos se concederán señalando lugares convenientes, y siempre que haya espacio disponible.

El depositante de una mercancía o el arrendatario de un local será responsable de todos los daños que pudieran ocasionarse por la falsa declaración de la clase de mercancías depositadas. La Superintendencia del Puerto Libre tiene derecho de inspeccionar los bultos en los cuales se sospeche que el contenido es distinto al declarado.

La inspección de los bultos se verificará en presencia del interesado, dándosele para el efecto el correspondiente aviso; pero de no ser posible, o de no concurrir cuando fuere notificado, la Superintendencia procederá a la inspección de los bultos aun en ausencia del interesado cargándose a éste los gastos que se originen.

Si los bultos contuvieren mercancías cuya importación está prohibida, o que pudieran ser causa de epidemia epizootia, y otras plagas semejantes, el Superintendente dará aviso inmediatamente a las autoridades competentes.

Artículo 8.º—Todas las mercancías depositadas en los Almacenes de Depósito en Común, así como las existentes en los almacenes particulares arrendados por el Departamento de Puertos Libres, deberán estar aseguradas contra incendio. El seguro podrá efectuarse, siempre que lo soliciten los interesados, por el Departamento de Explotación de Puertos Libres, en pólizas que éste haya abierto en Compañías de Seguros; pero los interesados

podrán también asegurarlas en otras Compañías, siempre que éstas hayan sido aceptadas por el Departamento de Explotación de Puertos Libres, y siempre también que las cláusulas de esas pólizas no puedan ser perjudiciales a los demás intereses en caso de un siniestro.

Las condiciones de las pólizas de Seguro efectuado por el Departamento de Explotación de Puertos Libres estarán siempre a disposición del interesado. La Junta Directiva de Puertos Libres no será responsable por las pérdidas que pudieran experimentarse en casos de suspensión de pagos por parte de las compañías aseguradoras, pero dichas pérdidas serán prorrateadas entre todos los asegurados.

Si los interesados no notificaren al Superintendente haber asegurado sus mercancías en otras Compañías autorizadas, el Departamento de Explotación de Puertos Libres procederá al aseguramiento en sus pólizas. En tales casos, el Superintendente fijará el valor del Seguro según su leal saber y entender, oyendo la opinión de un comerciante establecido. En caso de error de apreciación, la Junta no tendrá responsabilidad alguna.

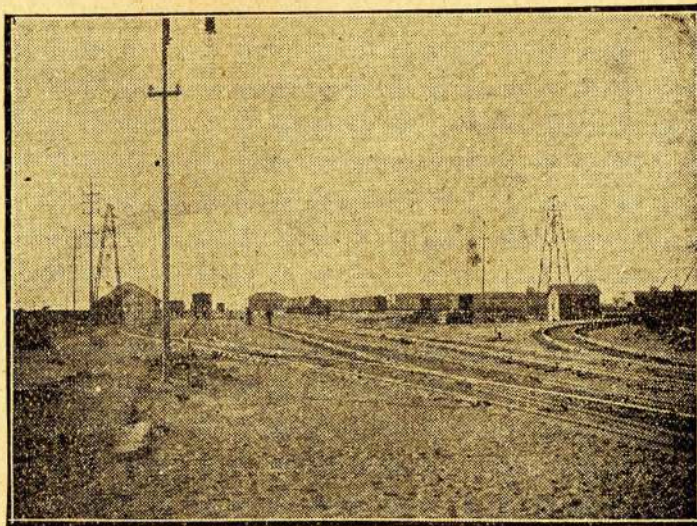
Los interesados deben pagar las primas correspondientes de acuerdo con la tarifa.

Artículo 9.º—Todas las operaciones de carga y descarga de los vapores en los muelles y cobertizos, así como la carga y descarga de furgones, serán ejecutadas por la Administración. Esta podrá permitir que tales operaciones sean hechas por los interesados.

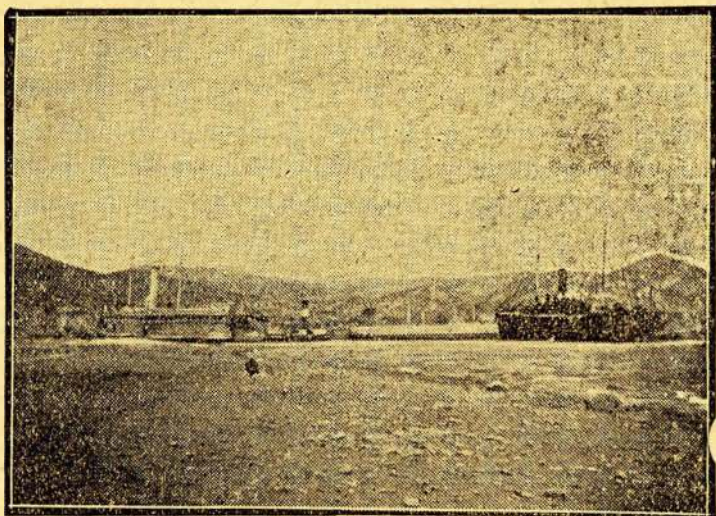
Cuando estas operaciones se efectúen por el personal dependiente del Departamento de Explotación de Puertos Libres, los interesados deberán suministrar oportunamente al Superintendente los datos necesarios, y quedarán obligados al pago de las cuotas correspondientes de la tarifa.

En estas operaciones, el Departamento de Explotación de Puertos Libres funge como intermediario, lo mismo que en los casos en que una mercancía deba ser enviada en tránsito para otros Puertos Libres; por consiguiente, los interesados son responsables ante la administración ferroviaria y las autoridades aduanales, de todas las consecuencias de indicaciones erróneas, falsas o incompletas.

Artículo 10.—Queda prohibido fumar en todos los edi



Patio de trenes en el Puerto Libre de Salina Cruz.



Buque entrando al dique seco en Salina Cruz.

ficios de un Puerto Libre, así como en los lugares al descubierto en donde esté depositada carga o se haga algún movimiento de ésta. Los arrendatarios y demás ocupantes de locales del Puerto Libre, cuidarán bajo su responsabilidad que, dentro de sus edificios y depósitos se cumpla con esta prescripción.

El Superintendente del Puerto Libre está facultado para expulsar a los contraventores de esta disposición.

Artículo 11.—El Departamento de Explotación de Puertos Libres realizará en pública subasta las mercancías depositadas en los almacenes y cobertizos, en los casos previstos por este Reglamento.

Artículo 12.—Los Superintendentes y personal de los Puertos Libres no podrán conceder a determinadas personas, favores y facilidades que bajo las mismas circunstancias no se concedan a otras.

Los Superintendentes deberán vigilar e impedir que ninguno de sus empleados o trabajadores acepten por ninguna razón, gratificaciones por la ejecución de trabajos en el Puerto Libre, debiendo ser la reincidencia de esta falta, motivo suficiente de suspensión indefinida en el empleo.

Artículo 13.—Para los fines de estadística, todos los ocupantes de un Puerto Libre deberán suministrar mensualmente, y dentro de los cinco primeros días de cada mes, el movimiento de carga que hayan recibido o embarcado durante el mes anterior, especificando la clase, peso, valor, lugar de procedencia o de destino de las mercancías. En la misma forma, deberán los industriales rendir una declaración de las cantidades de materias primas recibidas, su procedencia y demás datos relativos, de la cantidad de productos elaborados, puntos de destino, existencia y otros detalles, según el modelo que para todos estos casos será facilitado por la Superintendencia.

Artículo 14.—Las mercancías, maquinaria y demás bienes de propiedad, estarán siempre bajo la salvaguardia de las leyes, y nunca serán objeto de represalias, ni aun en caso de guerra con los países de donde sean nacionales sus dueños, remitentes o consignatarios.

Artículo 15.—Los ocupantes de almacenes, muelles establecimientos industriales y demás dependencias de un Puerto Libre, siempre deberán permitir la entrada a sus locales, a los empleados que debidamente autorizados por

el Superintendente, deban visitarlos con el objeto de inspeccionar el buen estado de los edificios, instalaciones, estriba de mercancías y depósitos de combustible.

Artículo 16.—Los casos no previstos por el presente Reglamento, se decidirán por el Departamento de Explotación de los Puertos Libres, el cual dictará las disposiciones del caso con carácter provisional, en tanto sean sancionadas o modificadas por la Junta Directiva de los Puertos Libres.

CAPITULO SEGUNDO

Almacenes en Depósito en Común.—Introducción de Mercancías

Artículo 17.—Las personas que deseen depositar mercancías bajo la directa custodia del Departamento de Explotación de Puertos Libres, deberán presentar por duplicado una solicitud al tenor de los formularios que facilitará la Superintendencia de cada puerto, indicando en ellas la clase de mercancía, cantidad, marcas de los bultos, peso aproximado y valor en que deben ser aseguradas.

La solicitud deberá contener también el dato de la procedencia de la mercancía, y si su introducción al Puerto Libre se verifica por tierra o por mar. Todos estos detalles se anotarán en el registro de la Superintendencia.

Deberá también hacerse mención, tanto en la solicitud como en el expresado registro, de los documentos que se entregan para el recibo de la mercancía, como conocimientos, cartas de porte y demás documentos análogos.

De haber espacio disponible para el depósito y no existir alguna razón para negar la admisión de la mercancía, el Superintendente concederá el permiso, y desde ese momento podrá efectuarse la introducción de la mercancía en los almacenes.

Artículo 18.—Serán aceptadas mercancías en cualquier cantidad; pero los derechos y tarifas se aplicarán sobre el peso mínimo que las mismas fijen.

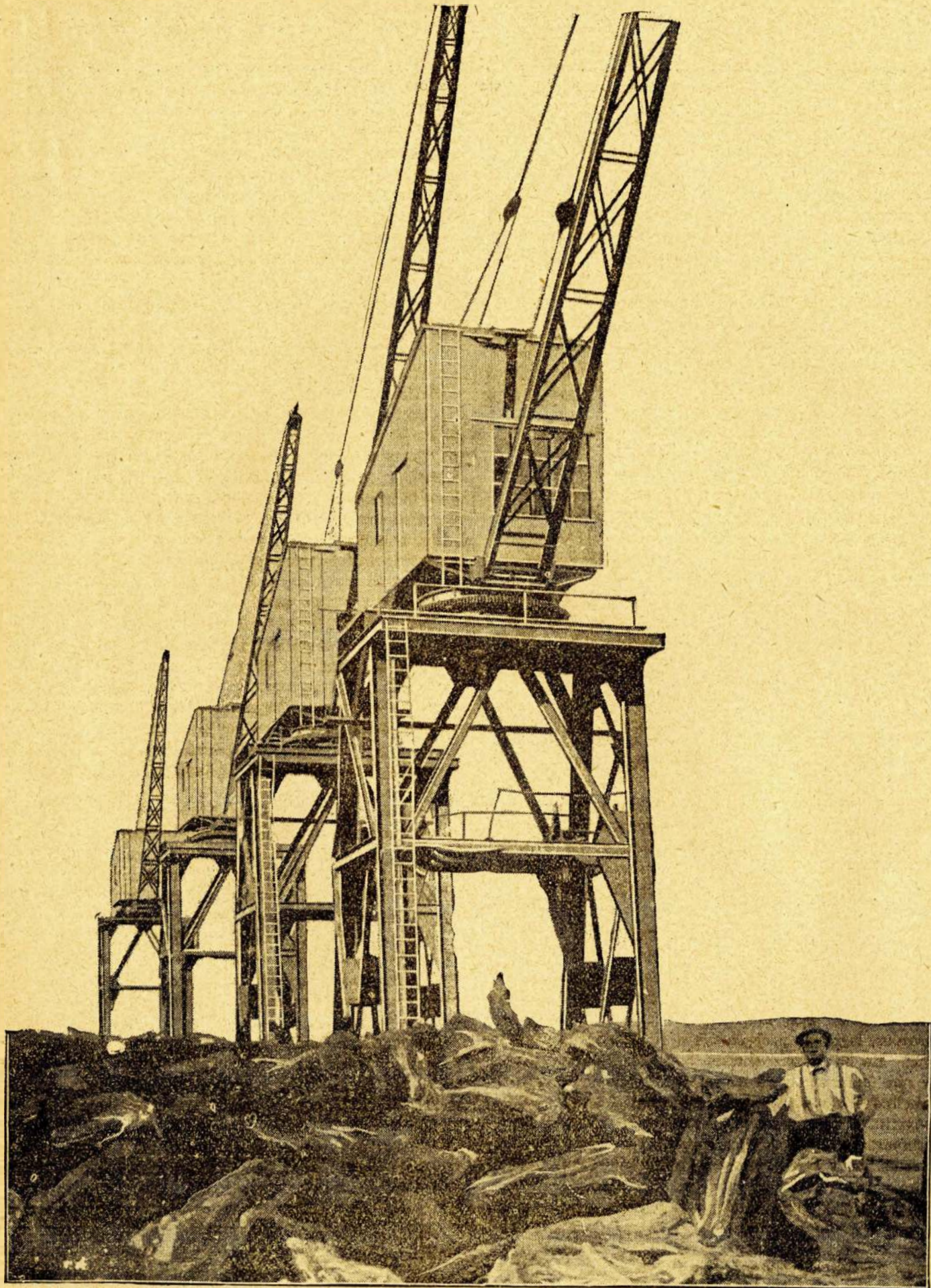
La admisión de bultos, cuyo peso sea de más de 1,500 kilos, o superior a 6 metros cúbicos, o de longitud mayor de 7½ metros, se efectuará previo arreglo especial.

Los artículos que no se mencionan en la tarifa, causarán las cuotas que correspondan a otras mercancías similares. Si en la aplicación de esta disposición se presentare alguna dificultad, la clasificación se hará por convenio especial.

Artículo 19.—Todas las mercancías que sean recibidas en depósito, serán pesadas al introducirlas al Puerto Libre por los empleados del mismo; dicho peso se anotará en los libros de registro correspondientes, así como en los recibos o Certificados de Depósito que se expidan.

Sin perjuicio de las disposiciones que el presente Reglamento señala para las responsabilidades de los almacenes de los Puertos Libres, el interesado puede recibir las mercancías al tiempo de su extracción, sin verificar el peso, en cuyo caso no se hará efectiva la cuota de pesad, epro corando toda responsabilidad por parte del Departamento de Explotación de Puertos Libres, en lo que concierne al peso.

Artículo 20.—Las mercancías que sean depositadas, deben estar exteriormente en buena condición: el embalaje deberá ser sólido y adecuado al contenido.



Grúas eléctricas en Puerto México y maderas finas.

Si se tratare de bultos mal acondicionados, se invitará al interesado a que los reacondicione, siempre que esto sea posible; en su defecto, se aceptarán con reserva y a riesgo del depositante. El Departamento de Explotación de Puertos Libres tiene el derecho de hacer constar estas anotaciones en los documentos y certificados de depósito que expida.

Si por lo defectuoso de los envases la Superintendencia juzgare indispensable hacer su reparación, podrá efectuarla, debiendo el interesado satisfacer los gastos erogados por tal concepto.

Artículo 21.—En caso de notarse daños o averías, o faltas en mercancías que lleguen por ferrocarril o por mar, la Superintendencia iniciará la correspondiente reclamación, dando aviso a los interesados para que éstos puedan continuar la tramitación de la misma.

Artículo 22.—El Departamento podrá anticipar los gastos necesarios para cubrir los fletes y demás erogaciones que puede haber perjuicio para el introductor de dicha mercancía. El Departamento cuidará de quedar suficientemente garantizado por el anticipo.

Artículo 23.—Tan pronto como se haya recibido toda la mercancía y consignado su peso, la Superintendencia enviará al domicilio del depositante un aviso, no endosable, del depósito efectuado.

El almacenaje se computará desde el momento en que entró a los almacenes la primera fracción de un lote de mercancías.

Artículo 24.—Los Superintendentes de los Puertos Libres, designarán el lugar de depósito de las mercancías.

La Superintendencia se reserva el derecho de hacer transportar de un lugar a otro de los almacenes, las mercancías depositadas, previo aviso al interesado, y sin que éste tenga derecho a compensaciones o indemnizaciones.

Custodia, conservación y manipulación

de las mercancías

Artículo 25.—Las mercancías serán estibadas de tal manera, que se aproveche el espacio lo mejor posible. Si algún depositante deseara que la estiba se haga en otra forma, de tal modo que la operación requiera un espacio mayor, se concederá lo pedido si no hay inconveniente, haciendo el recargo proporcional a las cuotas de la tarifa o aplicando la tarifa de superficie, según lo solicite el interesado.

Artículo 26.—Si las mercancías depositadas estuvieren amenazadas de demérito, la Superintendencia lo participará al interesado, y en casos urgentes, procederá a ejecutar las operaciones necesarias para su conservación, aun sin avisar al dueño. Los gastos que con tal motivo se ocasionen, deberán ser cubiertos por el interesado.

Artículo 27.—La extracción de muestras es permitida en cualquier tiempo dentro de las horas laborables. Si se trata de mercancías sobre las cuales se hubiere expedido Certificado de Depósito, se necesitará que la petición de permiso sea firmada conjuntamente por los poseedores de los documentos; y si como consecuencia del muestreo la mercancía sufre algún demérito, se anotará éste en los documentos respectivos.

Tanto el depositante como al poseedor de los certificados de propiedad y de garantía (warrant), se les permitirá la inspección de las mercancías durante las horas laborables.

Artículo 28.—La Superintendencia, a solicitud de la parte interesada, y contra el pago de las cuotas de tarifa, efectuará todas las operaciones necesarias para la conservación y manipulación de las mercancías.

El propietario de una mercancía podrá manipularla con su personal, siempre que cumpla con todo lo dispuesto por la Superintendencia.

En este caso, cesará la responsabilidad del Departamento de Explotación de Puertos Libres, haciéndose en cambio el interesado responsable del personal empleado, y debiendo pagar a la Administración los gastos de vigilancia.

Las operaciones de elaboración, manipulación, perfeccionamiento y conservación, podrán efectuarse mientras las condiciones de espacio lo permitan, en el mismo local en que la mercancía está depositada. Si por limitación de espacio o por cualquiera otra causa, a juicio del Superintendente, tales operaciones pudieran causar algún daño a otras mercancías próximas, los efectos serán transportados a costa del propietario a otro local adecuado.

Si como consecuencia de tales operaciones, las mercancías por las que se hubiera extendido un Certificado de Depósito, sufrieren algún cambio en su peso, denominación o número de bultos, se harán las consiguientes anotaciones en el "Certificado de Propiedad" y en el "Certificado de Garantía (warrant)", debiendo depositarse previamente estos documentos.

Si después de ejecutadas operaciones de esta índole, la Superintendencia estimare necesario el reposo de la mercancía, los interesados deberán cubrir los gastos consiguientes.

Artículo 29.—Los derechos de almacenaje que deberá percibir el Departamento de Explotación de Puertos Libres, se fijarán en las tarifas publicadas o en las que en lo sucesivo se publiquen.

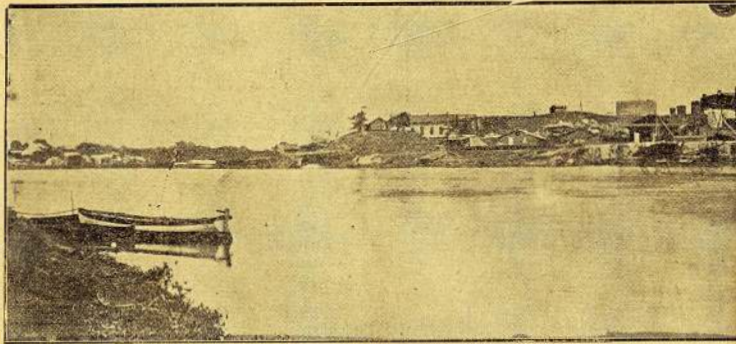
Artículo 30.—Los gastos de introducción, movimiento y extracción de las mercancías, serán a cargo de los interesados.

También lo serán los de desinfección y movimientos ordenados por la Autoridad Sanitaria.

Certificados de Propiedad y de Garantía (Warrant).

Artículo 31.—El Departamento de Explotación de Puertos Libres, no está autorizado a expedir "Certificados de Depósito" sobre mercancías almacenadas en depósitos particulares. Solamente podrá hacerlo por aquellas mercancías que estén depositadas bajo su directa custodia.

Artículo 32.—A petición del interesado, los Superintendentes de los Puertos Libres deberán entregar un Certificado de Depósito sobre las mercancías que se hayan recibido en los Almacenes en Común, el cual certificado será desprendido de un libro talonario que se llevará en cada Puerto Libre con numeración progresiva, y en el que, dividido en dos partes, pero separables la una de la otra, aparecerán:



Vista general de Ministitla, en donde se encuentra una de las refineries más grande de México, propiedad de la Cía. "Agua".—De aquí se exportan magníficos asfaltos blandos y duros así como los otros productos del petróleo.

- a) el Certificado de propiedad, y
b) el Certificado de garantía (warrant).

Ambas partes del certificado de depósito deberán contener con recíproca referencia:

- a) la fecha de la emisión y la firma del Superintendente y de los empleados autorizados para ello;
b) el número progresivo del registro de depósito;
c) el nombre y domicilio del depositante;
d) las indicaciones precisas de la cantidad, volumen o peso, y clase de la mercancía depositada, así como sus marcas y otras contraseñas;
e) la indicación de por quién y por cuánto están aseguradas;

f) el plazo convenido para su permanencia en el depósito;

- g) la procedencia de la mercancía, y la circunstancia de si la introducción se hizo por mar o por tierra;
h) las observaciones del caso sobre el buen o mal estado aparente de la mercancía y de sus envases;
i) la indicación de si la mercancía está gravada con derechos, gastos anticipados por el Puerto Libre, o gastos de otra naturaleza.

Por la expedición de cada certificado de depósito, se cobrarán dos pesos.

Artículo 33.—Ambas partes del certificado podrán ser enlosables.

Los tenedores legítimos de los certificados de propiedad o de garantía, podrán exigir de común acuerdo la división de la partida amparada por un certificado de depósito, el cual podrá ser cambiado por otro o por varios.

Artículo 34.—El Departamento de Explotación de los

Puertos Libres, no es responsable por los daños, retardos y trastornos que se deriven de la pérdida de un certificado de depósito, o del hecho de que sin culpa de sus Superintendentes, no hubiesen sido entregados a tiempo dichos certificados a quien tenga derecho.

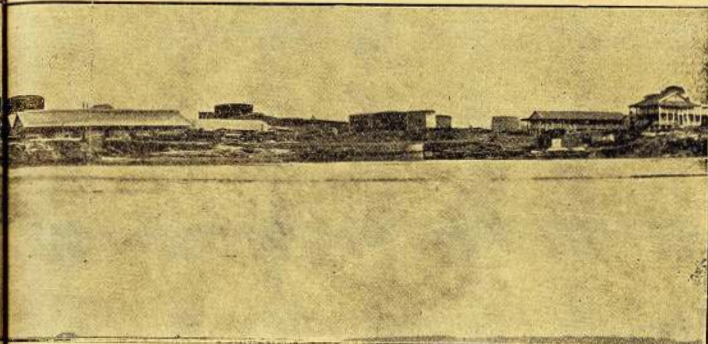
Los depositantes de mercancías deberán recoger los certificados que soliciten, por sí o por medio de sus encargados, en las oficinas de la Superintendencia; pero ésta podrá hacer el envío de dichos documentos, por correo certificado.

Artículo 35.—Las mercancías amparadas por los Certificados, responden con preferencia de las siguientes obligaciones, en el orden que se detalla:

- a) de la prima de seguro y de los gastos y derechos devengados por el Departamento de Explotación de los Puertos Libres, con arreglo a las tarifas generales o especiales; y
b) el crédito registrado que resulte a favor del certificado de garantía (warrant).

Artículo 36.—La simple entrega del certificado de depósito íntegro, o sea del certificado de propiedad, juntamente con el de garantía, debidamente enlosado en su caso, transfiere al portador el pleno dominio de la mercancía en el especificada, sin que le alcance responsabilidad alguna por las reclamaciones de crédito o de derechos que se entablen contra el depositante o los endosantes subsiguientes a éstos, a menos que judicialmente se declare contra la legitimidad de la posesión de dicho certificado.

Artículo 37.—El tenedor del documento íntegro podrá obtener un préstamo, constituyendo en prenda las mercancías en él consignadas y conservando el certificado



de propiedad; al efecto, entregará al prestador el certificado de garantía (warrant), con inscripción de los requisitos siguientes en cada una de las dos mitades que lo forman y en el registro especial destinado para ello en la Superintendencia:

- a) cantidad líquida de que responde la mercancía; y
b) fecha del vencimiento del préstamo.

La operación de préstamo no producirá efecto alguno legal si no se llenan estos requisitos.

Artículo 38.—El Departamento de Explotación de Puertos Libres no responde sino de la identidad y custodia de las mercancías, de acuerdo con los datos que se hayan consignado en los certificados.

La identidad de la mercancía será certificada por un Corredor de Comercio titulado, y en su defecto por un comerciante de la localidad.

Artículo 39.—El tenedor del certificado de depósito íntegro, o sea de los certificados de propiedad y de garantía, tiene derecho a disponer libremente de la mercancía depositada, mediante la devolución de dichos documentos y el pago de los seguros, gastos, derechos y demás devengados durante el depósito.

Artículo 40.—Si el poseedor del certificado de garantía (warrant) dado en prenda de un préstamo, con arreglo al artículo 37, no obtuviere el pago oportuno de su crédito, podrá desde el día siguiente al vencimiento exigir que la Superintendencia proceda a rematar en pública subasta, sin intervención judicial, la parte de mercancías que fuere necesaria para cubrir el importe de su crédito, sin perjuicio de las demás responsabilidades correspondientes.

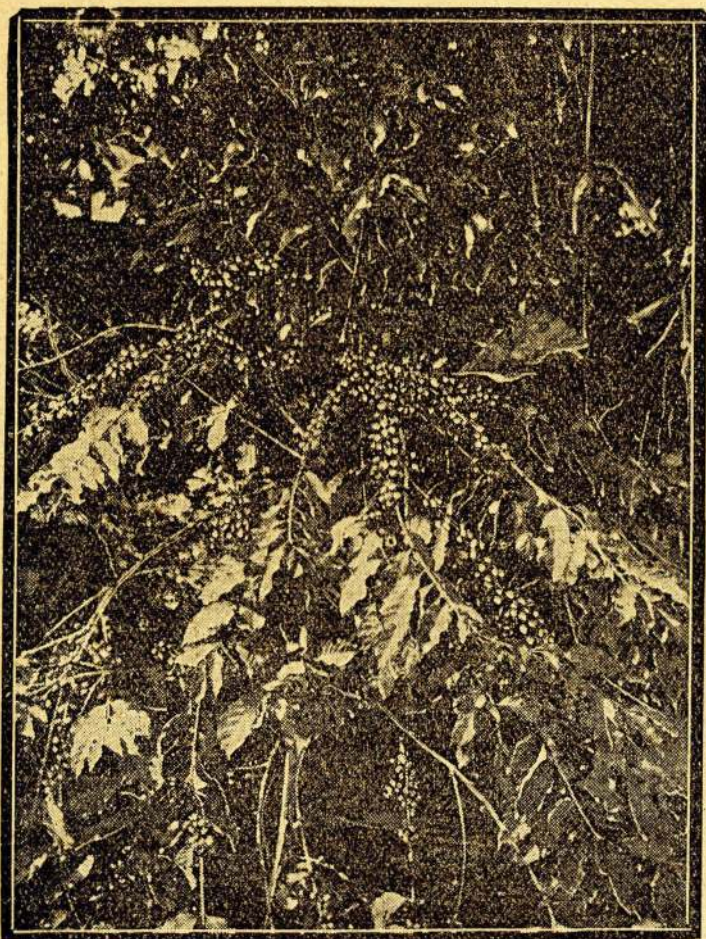
Artículo 41.—El poseedor de un certificado de propiedad, tiene los derechos siguientes:

- a) liberar las mercancías constituidas en prenda por la entrega del certificado de garantía (warrant), disponiendo libremente de ellas mediante el depósito en las oficinas del Superintendente, del importe del préstamo hasta la fecha del vencimiento, y de las demás responsabilidades detalladas en el artículo 35.

b) percibir el saldo de las mercancías en caso de que éstas fueren vendidas, a causa del mal estado de conservación en que se encuentren.

Artículo 42.—El Superintendente de un Puerto Libre procederá al remate de las mercancías, en subasta pública, si así lo solicitare el tenedor del certificado de propiedad, con tal que el precio cubra las responsabilidades detalladas en el artículo 35, reteniéndose el importe de éstas.

Artículo 43.—El Superintendente de un Puerto Libre podrá rematar en subasta pública, y a los tres meses de haberse causado los gastos, seguros y derechos respectivos, la parte de mercancía que sea necesaria para el pago de dichas prestaciones, sin necesidad de otro requisito que el simple aviso que se publicará con ocho días de anticipación en el "Diario Oficial" de la Federación y en el periódico de la localidad, si lo hubiere, exponiéndose además, en el cuadro de publicidad fijado en las oficinas de la Junta Directiva de Puertos Libres en México, y en las del Puerto Libre correspondiente, en cuyo aviso sólo se hará mención de la mercancía y del número y serie de los certificados que las representen.



Café.—La producción de café en el Istmo puede competir con el Brasil.

Artículo 44.—También podrá el Superintendente proceder a la venta de las mercancías, en igual forma, cuando a juicio de los peritos designados por el Superintendente, se observen en aquellas señales de alteración o avería que puedan menoscabar su valor o inutilizarlas. En este caso, se deberá anunciar la subasta con la anticipación que permita la inminencia del daño o riesgo.

El excedente que resultare de la venta, cuando ésta tuviese lugar por los motivos expresados o por el previsto en el artículo anterior, cubiertas que sean las obligaciones preferentes consignadas en primero y segundo lugar del artículo 35, quedará en poder del Superintendente del Puerto a su disposición del tenedor del certificado de garantía, lo que no exceda de su crédito, y el exceso, si lo hubiere, o la totalidad de dicho excedente, si no existiese préstamo, a disposición del tenedor del certificado de propiedad.

Artículo 45.—El Superintendente entregará las mercancías al tenedor del certificado de propiedad, o en caso de venta, pagará, hasta donde su producto líquido alcance, el importe del crédito al tenedor del certificado de garantía (warrant), sin que por dichos actos incurra en responsabilidad alguna, siempre que hayan sido rea-

lizados con sujeción a las disposiciones aplicables a cada uno de los casos y a lo prescrito en el presente Reglamento.

Artículo 46.—El tenedor de un certificado de propiedad o de garantía (warrant) no tendrá, en ningún tiempo, acción personal civil contra los endosantes anteriores.

Artículo 47.—La devolución de los préstamos que se obtengan con garantía de certificados, tendrá que hacerse precisamente en la misma clase de moneda que se haya estipulado.

Artículo 48.—No será inscrita en el Registro especial correspondiente, ninguna operación de préstamo contraída o que se pretenda contraer con la garantía del Certificado de propiedad.

Artículo 49.—Si un certificado afectase solamente una parte del depósito ésta deberá ser separada convenientemente de la restante, haciéndose por cuenta del depositante las manipulaciones conducentes.

Artículo 50.—Será potestativo del tenedor del Certificado de garantía (warrant), prorrogar la obligación consignada en él, si al vencimiento del uno o de la otra no fuese cancelada por el tenedor del Certificado de propiedad; para ello el acreedor podrá optar por la prórroga del documento íntegro, o por su substitución con otro de vencimiento posterior. En ambos casos se anunciará públicamente la prórroga o substitución, constifuyéndose el Departamento de Explotación de Puertos Libres, por cuenta de quien corresponda, en depositario del Certificado de propiedad que substituya al vencido, el cual quedará nulo y sin ningún valor, entregando al de garantía al prestador.

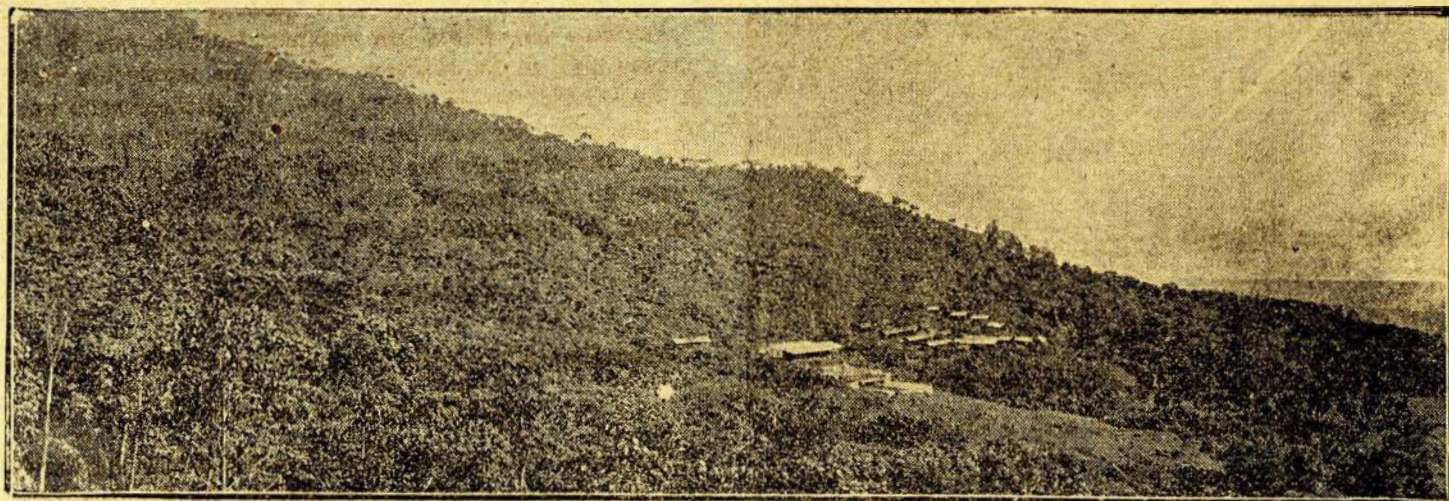
Artículo 51.—La posesión del certificado de propiedad o de garantía somete por sí sola al poseedor al cumplimiento de las disposiciones que le sean aplicables así como al presente Reglamento, tarifas, y resoluciones dictadas o que se dicten en lo sucesivo.

Artículo 52.—En caso de extravío de un Certificado de propiedad o de garantía (warrant), los interesados iniciarán la acción judicial correspondiente, y con la resolución del Juez, solicitarán se extienda un nuevo certificado de depósito en substitución del extraviado, el cual quedará nulo. El Departamento de Explotación de los Puertos Libres publicará en el "Diario Oficial" y en los cuadros de avisos de sus oficinas generales en México, y en los del Puerto Libre respectivo, los números de los resguardos anulados.

Derecho de prenda.

Artículo 53.—El Departamento de Explotación de los Puertos Libres, tiene derecho preferente de prenda sobre las mercancías almacenadas, conservando esa preferencia aún en casos de concurso:

a) por todos los derechos de depósito y custodia, se-



Plantación de café en el Istmo.

guro, conservación y extracción, de acuerdo con los reglamentos y tarifas; y

b) por todos los desembolsos efectuados por cuenta del depositante en pago de derechos, gastos de transporte y los de cualquiera otra naturaleza.

De haberse expedido un certificado del depósito, el derecho de prenda podrá hacerse valer contra el propietario del certificado o de una parte del mismo, siempre que al expedirse el documento se haya hecho anotar en él el crédito del Puerto Libre en contra del depositante, y la duración convenida para el depósito. Si esta última circunstancia no hubiere sido prevista, se computarán los derechos de almacenaje por un plazo no mayor de un año a partir de la fecha de emisión del certificado.

El depositante responde con todas las mercancías de su propiedad, sin distinción de partidas, por el gravámen de un solo lote.

Derecho de venta de las mercancías.

Artículo 54.—La Administración tiene derecho de vender la mercancía almacenada, previo aviso al depositante:

a) transcurrido el término fijado en el certificado respectivo.

b) pasado un año de la fecha del depósito, si no se hubiere señalado término para él.

c) si la mercancía haya sufrido o esté sufriendo demérito.

d) si hubiere peligro manifiesto de que la mercancía baje de valor.

Con el producto de las mercancías vendidas se hará preferentemente el siguiente reparto:

a) se cubrirán los gastos erogados con motivo de su venta.

b) se cubrirá también el importe de los seguros, gastos y derechos de cualquiera naturaleza que existieran en contra de la mercancía, y

c) se procederá en la forma ya prevista en el artículo

45 y relativos, en caso de existir un certificado de garantía (warrant)

Extracción de mercancía.

Art. 55.—Antes de que las mercancías sean retiradas, deberán pagarse en la caja de la Administración del Puerto Libre, todos los gastos, derechos y gravámenes que pesen sobre las mismas, sin perjuicio de que la Administración, tiene derecho de exigir en cualquier tiempo el pago anticipado. Las cuentas de las mercancías depositadas se harán efectivas mensualmente.

Sobre los desembolsos que por concepto de fletes u otros anticipos efectúe el Departamento de Explotación de Puertos Libres, se cobrará un interés de 6 por ciento anual.

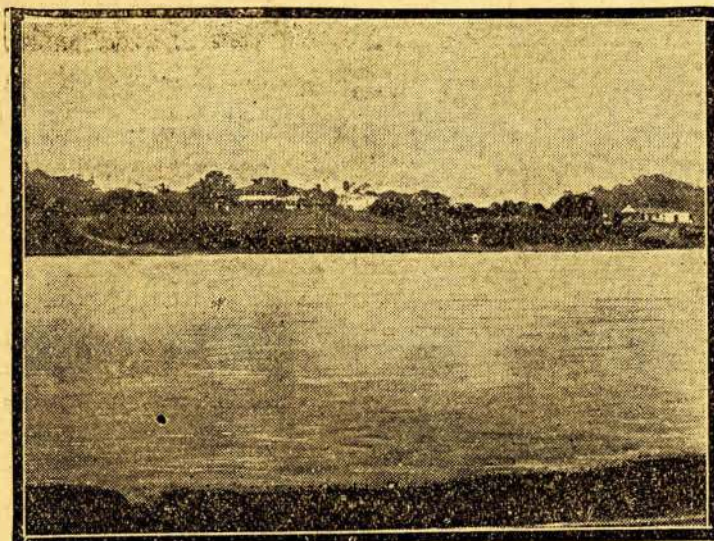
Artículo 56.—La extracción de las mercancías se efectuará contra solicitud por duplicado, firmada por la persona que tenga derecho a la misma, o por su encargado debidamente autorizado. La solicitud será visada por la Superintendencia, bien que se trate del retiro de una partida completa o de lotes parciales.

Por regla general, la extracción de mercancías empacadas en sacos, cajas, pacas, o envolturas semejantes, se permitirá solamente por bultos enteros.

Artículo 57.—Las mercancías por las cuales se hubiere extendido un certificado de depósito, serán retiradas previas devolución de ambos títulos, o sean el certificado de propiedad y el certificado de garantía (warrant) debidamente endosados y cancelados.

El Superintendente del Puerto Libre no está obligado a comprobar la autenticidad de los endosos.

El tenedor del certificado de propiedad puede exigir el retiro de la mercancía sin la devolución del warrant, a condición de que juntamente con la devolución de su certificado se deposite en la Caja de la Administración el importe de la prenda según está previsto en el artículo 54.



El Amate.—Una hacienda a orillas de Coatzacoalcos.

Pueden efectuarse retiros parciales de mercancías, siempre que sean presentados ambos certificados, y se hagan en ellos las anotaciones de las cantidades extraídas.

Artículo 58.—Los interesados deben dar por escrito todas las órdenes e instrucciones para la admisión, tratamiento, conservación, transporte, empaque, muestreo, inspección o extracción de las mercancías.

Las órdenes e instrucciones verbales no serán tomadas en consideración.

Los depositantes deben comunicar por escrito los nombres de las personas a las que conceden autorización para firmar las órdenes e instrucciones y para retirar los certificados de depósito.

Artículo 59.—Las cajas y envases vacíos que por sí no constituyan parte de un depósito, deben ser retirados a más tardar dentro de los ocho días de contenido éste; de lo contrario, serán vendidas por cuenta de quien corresponda, previa notificación a su dueño; si esto fuere posible sin ninguna otra formalidad.

El importe de la venta, deducidos los gastos, se acreditará al propietario.

Artículo 60.—La publicación de tarifas, reglamentos y sus modificaciones, los nombres de los empleados autorizados a suscribir los certificados de depósito y otros documentos, se harán en el "Diario Oficial," y en los cuadros de avisos de las oficinas de México y de los Puertos Libres.

Responsabilidad del Departamento de Explotación de Puertos Libres en lo concerniente a mercancías bajo su custodia.

Artículo 61.—El Departamento de Explotación de los Puertos Libres, será responsable, con arreglo a las leyes relativas:

- a) de todo daño proveniente de negligencia en la custodia y manejo de las mercancías;
- b) de pérdidas, faltas y averías, ocurridas a las mer-

cancías, después de depositadas, y que no pudieron notarse antes de su extracción.

Artículo 62.—El Departamento no es responsable por daños y pérdidas ocasionadas en casos fortuitos o de fuerza mayor, vicio propio de la mercancía, influencias atmosféricas, merma y defectos de empaque.

Artículo 63.—Sobre las reglamentaciones que le sean presentadas, el Departamento dará una resolución dentro de las cuatro semanas siguientes. Si el interesado no estuviere conforme con esa resolución, podrá recurrir a la Junta Directiva de los Puertos Libres. Independientemente de esta disposición la parte interesada tiene en todo tiempo el derecho de recurrir a la vía legal ordinaria.

CAPITULO TERCERO.

Arrendamiento de almacenes y terrenos para depósitos particulares y construcciones.

Artículo 64.—Los edificios expresamente destinados por el Departamento de Explotación de Puertos Libres para almacenes, podrán ser arrendados para el uso de depósitos particulares.

Artículo 65.—La duración de los contratos de arrendamiento se fijará de común acuerdo, y en ningún caso podrá ser menor de un mes.

Artículo 66.—La renta convenida se pagará por mensualidades adelantadas. En caso de retraso en los pagos, el Superintendente podrá declarar rescindido el contrato de arrendamiento.

Las mercancías depositadas en el almacén arrendado, responden por el importe de la renta y por los demás gastos que se adeuden a la Administración del Puerto Libre.

Artículo 67.—Los locales arrendados no podrán ser subarrendados sin previo permiso del Departamento.

De acuerdo con lo prevenido en la Ordenanza de Aduanas, en ninguno de estos locales podrán efectuarse ventas al menudeo, salvo en los casos en que expresamente se autorice por la misma.

Artículo 68.—Dentro de los depósitos particulares, el movimiento de carga y manipulaciones de la misma, son enteramente libres.

Queda prohibido, de acuerdo con las prevenciones legales, el depósito de armas y municiones así como la manufactura de éstas.

Los locales no podrán ser ocupados por mercancías en cantidad mayor que la que los contratos fijen por metro cuadrado. En caso de contravención, el Superintendente está facultado a desocupar, como primera medida, el exceso de mercancía depositada en los almacenes, siendo los gastos respectivos por cuenta del interesado; sin perjuicio del derecho que asiste al Departamento para exigir las responsabilidades en que incurriese el contraventor.

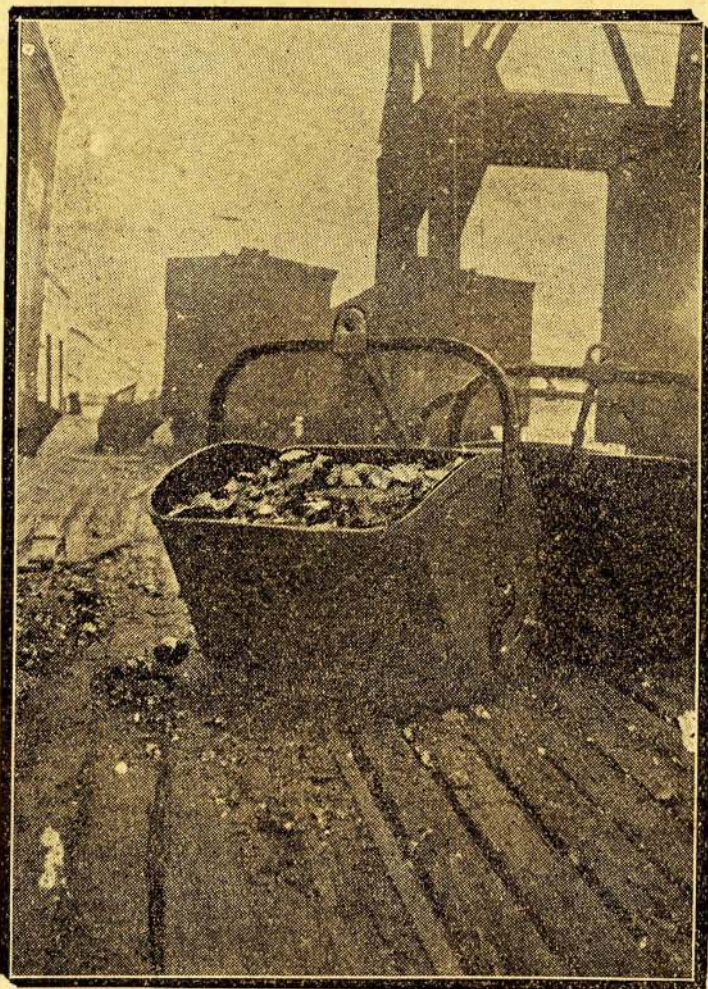
En caso de que un inquilino, tuviera que ser despedido de un Puerto Libre, por contravención a las disposiciones aduanales, quedará obligado al pago del arrendamiento hasta por el término del contrato.

Artículo 69.—Los inquilinos no podrán hacer instalaciones de alumbrado, de fuerza motriz, de vapor, de ma-

quinaria, de instalaciones de calderas, y de otras semejantes, sin previa autorización de la Superintendencia.

Los inquilinos que tuvieren necesidad de hacer instalaciones de esa naturaleza, someterán por conducto del Superintendente respectivo, y a la aprobación del Departamento Técnico de la Junta Directiva de Puertos Libres, los planos correspondientes; una vez autorizada la instalación, no podrá ponerse en funcionamiento sin previo reconocimiento de la misma por persona que para el efecto sea designada.

Artículo 70.—Sin autorización especial, y dentro de



Embarque de asfalto a granel en Puerto México.

los almacenes particulares, estará siempre prohibido el uso de lámparas, faroles u otra clase de alumbrado que no sea la luz eléctrica.

Los arrendatarios de almacenes, deberán exigir de sus empleados que bajo su responsabilidad, se cumplan las disposiciones del artículo 69 del presente Reglamento.

Artículo 71.—Los arrendatarios tienen la obligación de conservar siempre limpios los lugares adyacentes a sus almacenes. Les estará prohibido depositar en ellos basuras, so pena de satisfacer los gastos de acarreo de las mismas hasta el lugar designado para su depósito.

Tampoco podrán obstruir en ninguna forma, ni aún momentáneamente, los lugares de Paso, vías u otros de carácter público.

Artículo 72.— Los arrendatarios de estos locales se constituyen responsables del personal que de los mismos

dependen, y en caso de contravención al presente Reglamento o a las reglas aduanales, se les aplicarán las disposiciones penales que en las mismas se previenen.

El personal empleado en los almacenes particulares, deberá sujetarse rigurosamente a las disposiciones emanadas de la Superintendencia del Puerto Libre respectivo.

Artículo 73.—El Superintendente de un Puerto Libre no podrá expedir recibos ni certificados de depósito sobre mercancías depositadas en almacenes particulares.

Artículo 74.—La carga y descarga de mercancías destinadas a los almacenes particulares o que en los mismos hayan de ser embarcadas en carros de ferrocarril u otros vehículos, deberá ser hecha por el personal dependiente de la Superintendencia de cada Puerto Libre, pero la misma, está facultada para permitir que esta clase de trabajos se ejecuten por los mismos interesados.

Artículo 75.— Los arrendatarios de estos locales, no podrán depositar en los mismos mercancías cuya naturaleza pudiera aumentar la prima de seguro de los edificios, o de otras mercancías depositadas en lugares próximos. Podrán apartarse los inquilinos de esta regla, siempre que el Departamento de Explotación de los Puertos Libres dé la autorización correspondiente, y el interesado pague todas las diferencias de las primas de seguro que pudieran ser afectadas.

Artículo 76.—El Departamento de Explotación de Puertos Libres podrá también dar en arrendamiento terrenos al aire libre para el depósito de mercancías, cobrando por ello las cuotas que fijen las tarifas.

Artículo 77.—La duración de los contratos de arrendamiento se fijará de común acuerdo, y en ningún caso podrá ser menor de un mes.

Los arrendatarios de estos terrenos deberán manifestar en su solicitud la clase de mercancías que se proponen depositar en los mismos, a fin de que los respectivos Superintendentes tomen en consideración lo previsto en el artículo 7.

Si contraviniendo esas disposiciones, el arrendatario depositare mercancías peligrosas para otros edificios o mercancías próximas, el Superintendente está facultado para ordenar la remoción de la carga a costa del interesado y a cancelar el contrato de arrendamiento; sin perjuicio de cobrar la renta estipulada hasta el término del contrato.

Artículo 78.—En cualquier caso en que el arrendatario de un almacén particular, o de un terreno para depósito de mercancías o de edificios construídos por el propio interesado, tuvieran existencias de mercancías peligrosas, sin manifestar su existencia al Superintendente, será responsable de todos los daños y perjuicios que pudieran por su causa sobrevenir a los demás intereses existentes dentro del Puerto Libre.

Artículo 79.—Los arrendamientos de terrenos destinados a la construcción de muelles, almacenes, fábricas y cualquiera otra clase de edificio, por particulares o empresas privadas, se harán en cada caso, mediante los contratos respectivos.

Para la celebración de estos contratos, los interesados deberán elevar una solicitud al Superintendente respectivo, expresando el objeto a que vaya a destinarse la cons-

trucción; al mismo tiempo presentarán un croquis preliminar de los edificios que se propongan construir, señalando el lugar en que se instalarán los aparatos generadores de fuerza, y depósitos de combustible.

Aprobados los contratos por el Departamento de Exploración de los Puertos Libres, se fijará un plazo para la presentación de los planos y presupuestos definitivos, a los cuales deberán sujetarse las construcciones e instalaciones; éstas tendrán que ser inspeccionadas y aprobadas por el Departamento Técnico, cuidando de que en la ejecución de las obras e instalaciones se dé exacto cumplimiento a lo contratado.

Dichas obras deberán quedar terminadas dentro del plazo que se haya señalado en el contrato, a menos que los interesados justifiquen plenamente que el retardo se debe a causas de fuerza mayor.

Los muelles, edificios y demás construcciones ejecutados por particulares o empresas privadas, en terrenos de los Puertos Libres, nunca se considerarán como de propiedad privada.

El principio que regirá para la celebración de contratos de esta naturaleza, radicará en que los edificios u otras obras, durante su construcción y una vez construídos serán en todo tiempo propiedad de la Nación; a este fin, y mediante la aplicación de las rentas que debieran pagarse por la ocupación del terreno, se amortizará, en el plazo estipulado en el contrato, el valor de la propiedad construída.

El arrendatario tendrá derecho a la ocupación y explotación del muelle, edificio o edificios, según sea el caso, durante todo el tiempo estipulado, o sea hasta que la renta de la tierra haya amortizado por completo el costo de la construcción. Al vencimiento del contrato de arrendamiento, el mismo ocupante tendrá el derecho preferente para la renovación del contrato por otro u otros períodos que mutuamente se convengan; pero pagando desde ese momento y por anualidades adelantadas, el precio del arrendamiento que se estipule. Este estará basado en la renta del terreno, según tarifas aprobadas, y a él se agregará el 6 por ciento de interés sobre el valor de los edificios, más el 2 por ciento por concepto de conservación y mantenimiento, y el pago de la prima necesaria para cubrir el riesgo contra incendio.

Artículo 80.—Las tarifas de arrendamiento de terrenos destinados a construcciones, serán reformadas cada cinco años, de acuerdo con el avalúo que en iguales períodos se practicará por la Junta Directiva de los Puertos Libres.

Los arrendamientos se cobrarán por anualidades adelantadas.

CAPITULO CUARTO

Uso de muelles y cobertizos y operaciones en los mismos.

Artículo 81.—Los Capitanes de buques o sus consignatarios, presentarán una solicitud al Superintendente del Puerto Libre a fin de que éste designe el lugar de atraque, y de operaciones de carga y descarga. El Superintendente fijará dicho lugar sin distinción de nacionalidad de los buques, por turno riguroso, y teniendo en cuenta la naturaleza del cargamento así como de la circunstancia pre-

ferente de que la embarcación haga el servicio de correo por itinerario fijo.

Artículo 82.—Por regla general, podrán atracar los buques en los muelles con cobertizo, siempre que tengan que embarcar o desembarcar mercancías que hayan de pasar por esos edificios.

Artículo 83.—Ningún buque puede permanecer en los muelles sin ejecutar operaciones de carga o descarga, si hubiere otra embarcación que tenga carga que desembarcar. Por regla general, los buques deberán abandonar el lugar de atraque cuando el Superintendente del Puerto Libre lo exija.

Si un buque no pudiera recibir carga o desembarque con la rapidez que permitan los elementos existentes en tierra, y hubiere otras embarcaciones esperando lugar para su atraque, deberán aquéllas desatracar cediendo el lugar a las que se encuentren en este último caso.

Artículo 84.—Antes de dar principio a las operaciones de descarga, el capitán o su consignatario entregarán en la Superintendencia una copia del manifiesto de la carga que conducen.

Si el buque procediera de un Puerto extranjero, deberán entregar los Capitanes la manifestación a que se refiere el art. 17 del Decreto de esta fecha.

Artículo 85.—Los buques que atraquen en los muelles de los Puertos Libres estarán exentos del pago de derechos de muellaje.

Artículo 86.—Los buques están obligados a servirse para sus operaciones de carga y descarga, de las grúas del Puerto Libre, siempre que la Superintendencia pueda facilitar estos aparatos. A falta de ellos los buques podrán hacer sus operaciones de carga o descarga, valiéndose de sus propios winches y aparejos.

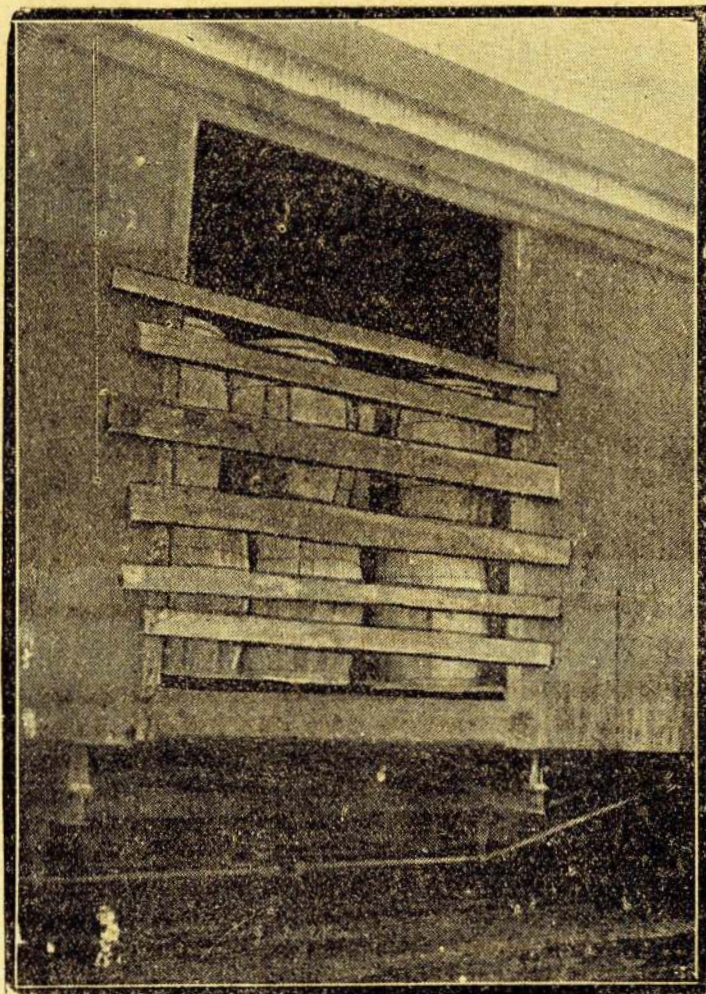
Artículo 87.—Las grúas serán manejadas por el personal del Puerto Libre. Queda prohibido a toda persona extraña tomar ingerencia en la maniobra de grúas y de otros aparatos de los Puertos Libres.

El Capitán de un buque está en libertad de utilizar para las operaciones de carga y descarga, sus propios estrobos, cadenas, tinas, canastos y demás útiles relativos, no siendo el Puerto Libre responsable de los daños que pudieren causarse a la mercancía, por el uso de los mismos.

La Superintendencia del Puerto Libre, podrá suministrar bajo tarifa, esa clase de elementos, siempre que los tenga disponibles; pero en todo caso no asumirá responsabilidad por los daños que pudieran ocurrir al emplear dichos elementos, con carga excesiva y mayor que la resistencia fijada por la Administración.

Artículo 88.—La estiba y desestiba de los buques podrá ser ejecutada por empresas o particulares que a esa clase de negocios se dediquen; pero si el Capitán lo solicita, la Superintendencia facilitará el número de jornaleros, wincheros y portaloneros que se le pidan, cobrando además de los jornales que éstos devenguen, el 20 por ciento de su importe, en el que estará comprendido el seguro contra accidente.

Los Superintendentes están también facultados para contratar la estiba de los buques a los tipos que señalen las tarifas; de no existir éstas, por medio de convenios especiales que para el efecto se hagan.



Conducción de asfalto suave en barricas, de Minatitlán a Puerto México.

Artículo 89.—Las operaciones en los muelles y cobertizos, serán ejecutadas por el personal dependiente de la Superintendencia del Puerto Libre, excepto en los casos en que se trate de un muelle particular, pues entonces se permitirá que estas operaciones sean ejecutadas por el concesionario.

Artículo 90.—En las operaciones de descarga, las eslingadas serán suspendidas de la cadena de la grúa por los estibadores; y en las operaciones de embarque, los mismos estibadores soltarán la eslingada del gancho.

Las operaciones inversas en tierra serán ejecutadas por trabajadores del Puerto Libre.

Artículo 91.—Los Capitanes de buques son responsables de cualquier daño causado a los edificios, grúas u otros elementos dependientes del Puerto Libre, cuando esos daños sean ocasionados por culpa de la tripulación o de los trabajadores empleados por los Capitanes.

Estos deberán satisfacer el importe del daño causado, antes de armar, negándoseles en caso contrario el despacho, sin perjuicio de las medidas que los Superintendentes tomen para asegurar la indemnización por los daños causados.

Artículo 92.—El personal dependiente de la Superintendencia del Puerto Libre, tendrá a su cuidado, en los

casos de descarga, el recibo de las mercancías en el gancho de la grúa; la separación y distribución de lotes de acuerdo con los conocimientos y marcas; el aviso al receptor de que el desembarque se ha efectuado; proceder a la pesada de la mercancía siempre que sea necesario y embarcarla en vehículos comunes o carros de ferrocarril, o depositarla en los almacenes del Puerto Libre, bien sean éstos depósitos en común o de particulares. Para todo lo anterior se seguirán las instrucciones que oportunamente hayan dado los interesados al Superintendente.

La Superintendencia de los Puertos Libres no es responsable del retardo ocasionado porque las Compañías ferrocarrileras, no proporcionen material rodante en su oportunidad.

En los casos de embarque de carga en carros del Ferrocarril los interesados, además de dar las susodichas instrucciones, deberán preparar con toda la antelación posible los documentos aduanales y ferroviarios.

Cuando se trate de embarques en buques, el personal dependiente de la Superintendencia se encargará de descargar la carga del ferrocarril o vehículos de otra clase, o de transportarla desde los almacenes de depósito en común o particulares hasta el costado del buque, pesándola si fuere necesario, y formando las eslingadas hasta dejarlas suspendidas del gancho de la grúa.

Artículo 93.—Los cobertizos se deslindarán al depósito temporal de las mercancías desembarcadas de los buques, o destinadas a los mismos.

Artículo 94.—No se permitirá que en los cobertizos se desembarquen mercancías cuyo depósito esté prohibido por la Ley o por la Ordenanza, ni aquellas que por su naturaleza sean susceptibles de combustión espontánea o de explosión, así como la especialmente peligrosas en casos de incendio; y las que a juicio de los Superintendentes puedan ser nocivas o peligrosas para otras mercancías. Tampoco se permitirá depositar en los cobertizos, dinero efectivo, joyería y objetos preciosos.

El embarque y desembarque de materias explosivas, se efectuará en los lugares fijados para ello por la Superintendencia.

Las mercancías especialmente peligrosas en casos de



El plátano se produce en el Istmo con gran profusión.—

Sólo hay el Golfo de por medio para alcanzar los mercados de Estados Unidos.

incendio, así como las nocivas y peligrosas cuya entrada esté excluida de los cobertizos se manejarán en muelles descubiertos, y deberán ser recogidas y transportadas inmediatamente después de su desembarque. De no atender a ello el consignatario, el transporte se efectuará por el personal dependiente de la Superintendencia del Puerto Libre, siendo la mercancía responsable de los gastos que se eroguen.

Las mercancías similares que lleguen por tierra para su embarque, y que por falta de buque no pueda efectuarse inmediatamente, podrán quedar depositadas en lugares descubiertos, previo el consentimiento de la Superintendencia. De no procederse así, se observarán las reglas contenidas en el párrafo anterior.

Artículo 95.—El plazo para el uso de los cobertizos, cuando se trate de operaciones de descarga será como sigue:

3 días laborables para cargamentos hasta de 500 toneladas.

4 días laborables para cargamentos de 500 a 1000 toneladas.

6 días laborables para cargamentos de 1000 a 1500 toneladas.

8 días laborables para cargamentos de 1500 a 2000 toneladas.

12 días laborables para cargamentos de 2000 a 3000 toneladas.

Agregándose 4 días por cada 1000 toneladas o fracción en exceso de la última cantidad anotada.

Cuando se trate de carga destinada a su embarque en buques, se concederá un plazo libre de 4 días por mil toneladas o fracción.

En los casos en que una mercancía se desembarque de un buque para ser transbordada a otro, se concederá un plazo libre de 10 días; pero los interesados deberán manifestar en su solicitud que se trata de efectuar ese transborde; de lo contrario se sujetarán los mismos interesados a los plazos fijados en los párrafos anteriores, pagando las cuotas de la tarifa, por el exceso de permanencia de la mercancía.

Igualmente se aplicarán las tarifas por el tiempo que permanezcan las mercancías en los cobertizos, y que exceda de los plazos fijados en los párrafos anteriores.

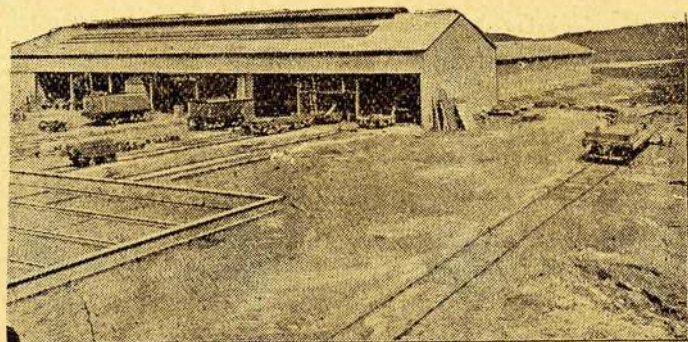
El transborde directo de carga de un buque a otro sin usar los muelles se podrá hacer sin plazo determinado.

Artículo 96.—El Departamento de Explotación de Puertos Libres es responsable de los daños causados por sus empleados en la ejecución de las operaciones de carga y descarga.

No responde en cambio de los daños inherentes a la naturaleza de la mercancía, ni por los de incendio, si el seguro no ha sido expresamente ordenado por escrito, y no ha sido satisfecho el premio correspondiente.

Artículo 97.—Para los embarques y desembarques que se efectúen por el personal de los Puertos Libres, se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones oficiales:

a).—Las horas de trabajo, serán fijadas por la Superintendencia. Previo acuerdo con la misma, el Capitán, en casos necesarios, tendrá derecho, o estará obligado según las circunstancias, a hacer que se trabaje durante la noche, así como en días festivos, computan-



F. C. N. de T.—Casa para reparación de carros en Rincón Antonio.

do todo como días laborables para los efectos de los plazos. El trabajo nocturno o en días feriados, se pagará como extraordinario; pero si este trabajo se hace por conveniencia del Puerto Libre, entonces el recargo no será pagado por el buque ni por los consignatarios.

Si las operaciones hechas por cuadrillas extrañas a las del Puerto Libre a bordo de un buque no se efectúan con toda la rapidez con que el personal dependiente del Puerto Libre puede efectuarlas en tierra, la Superintendencia tiene el derecho de reclamar al Capitán la indemnización de los perjuicios que con tal motivo se ocasionaren.

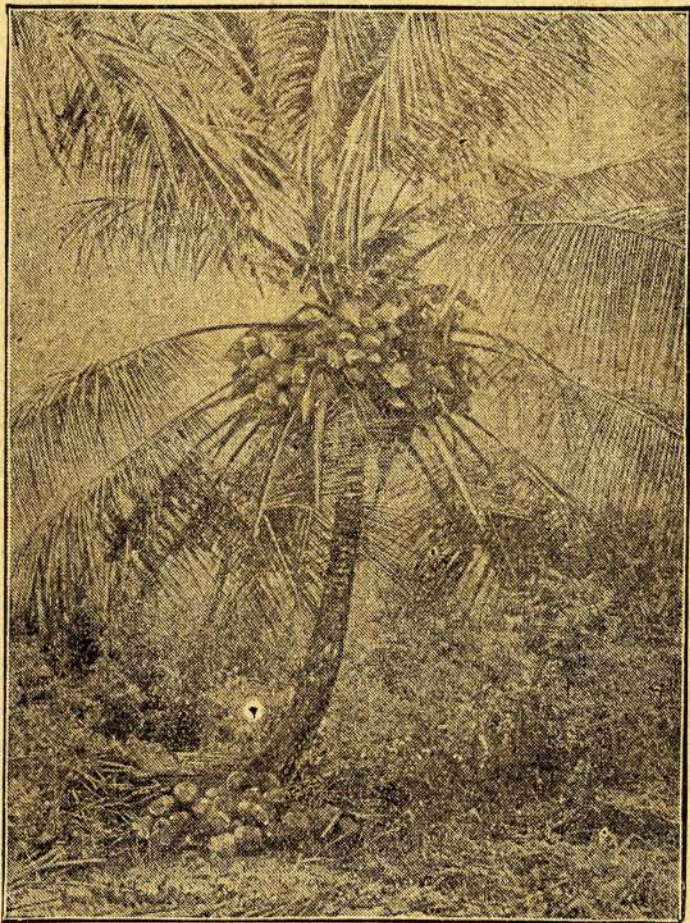
b).—A las operaciones de recibo de mercancías en los muelles del Puerto Libre, siguen las de su entrada al cobertizo, o las de estiba en lugares descubiertos.

Al terminarse el día, la Administración del Puerto Libre entregará al Capitán o a su representante un recibo provisional de descarga de las mercancías entregadas por cada escotilla, con la indicación sumaria de la cantidad, clase y condición de los bultos en el momento del recibo. Terminada la descarga de la embarcación, y a cambio de los recibos provisionales, se entregará un resumen de la carga desembarcada, con las anotaciones y datos que figuren en los recibos provisionales.

Terminada la entrega de las mercancías desembarcadas, la Superintendencia del Puerto Libre expedirá el "Recibo oficial de la carga", basado en el resumen, con las anotaciones de las diferencias de más o de menos con el manifiesto, así como detalles de las marcas y condiciones de los bultos.

A los Puertos Libres obliga solamente el "Recibo oficial" que anula el resumen otorgado anteriormente. El Capitán o su consignatario deben reconocer sin excepción el "Recibo oficial", y por tal razón, tienen el derecho de designar personal adecuado que presencie las operaciones de desembarque y entrega. Su parcial o total ausencia no exime al Capitán o a su representante del reconocimiento incondicional de lo asentado por la Superintendencia del Puerto Libre en el expresado "Recibo oficial."

La vigilancia de las mercancías desembarcadas, bien sea en los cobertizos o en lugares descubiertos, compete



En el Istmo se da el Coco admirablemente, al grado de que en algunas partes crece silvestre.

a la Superintendencia del Puerto Libre. Aparte de ésta el Capitán o su representante, tienen la facultad, previo aviso al Superintendente, de poner vigilantes por su propia cuenta. Esta facultad está limitada a las horas laborales, para las mercancías depositadas en cobertizos.

El desembarque, así como el embarque de mercancías en días lluviosos, se efectuará solamente a petición del capitán y bajo su responsabilidad por los daños que pudiera experimentar la mercancía.

c).—La Superintendencia del Puerto Libre entregará las mercancías a sus consignatarios, contra entrega por por parte de éstos de la autorización del Capitán o de su representante.

d).—Las mercancías desembarcadas o destinadas a su embarque, depositadas en los cobertizos, estarán exentas del pago de cuota durante los plazos fijados en el artículo 95.

Transcurrido ese término, la Superintendencia tiene el derecho de depositar las mercancías en otro lugar por cuenta y riesgo del interesado; y en caso necesario a vender la parte de mercancías suficientes para cubrir los gastos que éstas adeuden.

Queda a discreción de los Superintendentes, y siempre que haya espacio disponible en los cobertizos, permitir que las mercancías continúen depositadas por un plazo mayor; en este caso quedarán sujetas al pago de almacenaje.

e).—Se permite al dueño o al receptor de la mercancía depositada en los cobertizos o al aire libre, exa-

minarla, extraer muestras, reparar los envases, valiéndose de sus propios encargados, siempre que estas operaciones no causen daños a otras mercancías depositadas, y bajo la vigilancia del personal del Puerto Libre; será responsable de las operaciones que haga el interesado, y observará el horario, así como todas las disposiciones relativas a la ocupación de espacios.

Las mencionadas manipulaciones podrán hacerse también por el personal dependiente de la Superintendencia, contra el pago de los gastos que se ocasionen.

Los Superintendentes tienen la facultad de hacer por cuenta del propietario los trabajos necesarios de reparación o cambio de envases para evitar daño a la mercancía, siendo los gastos por cuenta de ésta:

f).—A falta de un documento que haga fe, los Superintendentes podrán, de acuerdo con el dueño o receptor, determinar el peso aproximado de las mercancías; sin embargo, los referidos Superintendentes, tienen el derecho de hacer la pesada cargando los gastos a la mercancía.

Artículo 98.—Por los trabajos de embarque y desembarque que se ejecuten exclusivamente por el personal de un Puerto Libre, se aplicarán las tarifas aprobadas por la Secretaría de Hacienda. El importe de dichos trabajos será pagadero en el caso de desembarque, por el receptor de la mercancía o su representante; en el de los embarques, por el expedidor o su representante; y en todos los demás por el buque o su representante.

Artículo 99.—Por el hecho de hacer uso de los muelles, el Capitán y su representante quedan sujetos a las disposiciones del presente Reglamento, y a las Tarifas vigentes.

CAPITULO QUINTO.

Entrada y salida de embarcaciones.

Artículo 100.—Los capitanes de los buques procedentes del extranjero presentarán a la Superintendencia la manifestación a que se refiere el artículo 17 del decreto de esta fecha, así como un ejemplar del manifiesto de la carga que conducen. Los capitanes de los buques que proceden de un puerto nacional, presentarán el despacho que les hubiere sido otorgado en el último puerto, así como una lista de la carga que conduzcan para el Puerto Libre según modelo que apruebe la Secretaría de Hacienda.

Artículo 101.—Terminadas las operaciones de una embarcación en el Puerto Libre, el Capitán o su consignatario podrán solicitar el despacho, previa la entrega de un ejemplar de lista de carga de salida, y de la solvencia otorgada por las autoridades respectivas, con el fin de que conste al Superintendente que todos los adeudos fiscales de cualquiera otra naturaleza han sido cubiertos.

Con la presentación de los referidos documentos y si están satisfechos todos los adeudos de la embarcación con el Puerto Libre, el Superintendente firmará los despachos del buque y los entregará al Capitán o a su representante.

CAPITULO SEXTO

De los pases de entrada.

Artículo 102.—La entrada y salida a un Puerto Libre



La caña de azúcar se produce en el istmo con tal feracidad que en algunos ingenios jamás la riegan y hacen cortes por más de 20 años sin resembrar.

estará permitida a toda persona que esté provista de un pase personal e intransferible.

Para la expedición de estos pases, y para exigir su presentación tanto a la entrada como a la salida del Puerto Libre, se establecerá en la puerta principal de éstos una oficina con el personal correspondiente.

Artículo 103.—Queda prohibida la entrada a los portuarios, a los vagos, a los que no puedan comprobar suficientemente su identidad, y a quienes hayan sido condenados por delitos de contrabando, hurto, y daño en propiedad ajena.

Artículo 104.—Los pases serán válidos por períodos de un día, de quince días, de un mes o de tres meses.

Artículo 105.—En caso de extravío de un pase, el interesado deberá dar inmediato aviso a la oficina respectiva.

Artículo 106.—Las negociaciones establecidas en un Puerto Libre, podrán solicitar de la Oficina de pases el número de éstos que sean necesarios para sus empleados y trabajadores. Estos pases deberán ser firmados y sellados por la negociación que los solicite, quedando responsables del mal uso que se haga en su distribución.

Las negociaciones que se encuentren en este caso solicitarán pases válidos por distintos períodos, según sea el tiempo que ocupen a sus empleados u obreros; y cuidarán de recogerlos, devolviéndolos a la oficina de pases, cuando los empleados u obreros aludidos cesen de prestar sus servicios.

Artículo 107.—Los capitanes o consignatarios de buques podrán solicitar pases especiales para las tripulaciones y pasajeros que conduzcan en tránsito, así como para los que hayan de desembarcar o embarcar en el puerto. Estos pases se expedirán siempre que no haya objeción por parte del Agente de Migración o del Delegado de Sanidad.

Artículo 108.—La entrada y salida de personas a los Puertos Libres estará sujeta al horario fijado por los Superintendentes en cada uno de ellos. Se permitirá, sin

embargo, la entrada y salida en horas extraordinarias siempre que haya justificación para ello.

CAPITULO SEPTIMO

Precauciones contra incendio.

Artículo 109.—Aparte de la prohibición de fumar en los edificios, muelles y lugares en donde se encuentren depositadas mercancías en copacios descubiertos, y a la cual se refiere el artículo 10, así como la de las instalaciones de alumbrado, uso de faroles a que se refiere el artículo 69, queda prohibido encender fuegos, efectuar trabajos de soldadura de latas que contengan materias inflamables o peligrosas, sin previo aviso a la Superintendencia, a fin de que ésta dicte en cada caso las medidas necesarias para evitar todo peligro de incendio.

CAPITULO OCTAVO

Venta de mercancías en pública subasta.

Artículo 110.—Las mercancías y productos existentes en los almacenes de los Puertos Libres, así como las descargadas a los cobertizos, pueden ser rematadas en pública subasta.

Artículo 111.—Los interesados en que sus mercancías sean rematadas en pública subasta, presentarán una solicitud por escrito al Superintendente del Puerto Libre respectivo, cuando menos con quince días de anticipación a la fecha en que deba procederse a la venta. La solicitud contendrá: la descripción, marca y contramarcas de las mercancías; la indicación del número de bultos que forman el lote, o del número de lotes en que se dividirá la partida; el día que se señale para la verificación del remate; las condiciones especiales de éste; el precio que ha de servir como base de puja, y las modalidades del pago.

Si sobre las mercancías se hubiere expedido un certificado de Depósito, el de propiedad, endosado en blanco, deberá anexarse a la solicitud, así como el Warrant, caso de no haberse negociado separadamente. De conformidad con la solicitud, el Superintendente del Puerto Libre, fijará el día y hora para la celebración de la subasta; al efecto, publicará los avisos respectivos en el "Diario Oficial", en un periódico de gran circulación de la Capital de la República, y en el de la localidad, si lo hubiere, así como en las Oficinas Generales de la Junta de Puertos Libres, en México, todo por cuenta del vendedor. A solicitud de éste, podrá hacerse también la publicación en otros periódicos.

En este aviso que se publicará cuando menos ocho días antes del señalado para el remate, se indicará la fecha y hora de la subasta, las modalidades de ésta, la descripción y cantidad de las mercancías, y el número de lotes.

Artículo 112.—Por regla general, las mercancías deberán ser trasladadas por cuenta de su dueño al local adecuado con el fin de ser expuestas. Si las circunstancias de espacio lo permitieren, el Superintendente del Puerto Libre podrá consentir en que las mercancías se expongan en el lugar en que se encontraren almacenadas, siempre que no se trate de almacenes arrendados a particulares. Las mercancías deberán quedar expuestas desde el momento en que se haga la publicación del aviso de subasta.

La extracción de muestras se hará con orden escrita del propietario, y si se tratare de mercancías por las que se hubiera expedido un Certificado de Depósito, se tendrán en cuenta las disposiciones y limitaciones que prescribe el artículo 27.

Artículo 113.—El almacenaje durante la exhibición de las mercancías en el local destinado a su venta, se computará según la tarifa respectiva.

Artículo 114.—El almacenaje y el premio de seguro contra incendio, correrán por cuenta del vendedor hasta tres días después de la fecha de adjudicación.

A cargo del vendedor se harán todos los gastos de transporte al local de venta, los de exposición, pesada y demás relativos. Serán por cuenta del comprador todos los gastos que se originen después de la venta. La Junta de los Puertos Libres no es responsable por daños ocultos y no declarados que pudiera tener la mercancía, desde el momento en que se efectúe la venta, según las órdenes y descripción dadas por el vendedor, y a su riesgo.

Artículo 115.—La subasta será presidida por el Superintendente o por persona que lo represente, o bien, a solicitud del vendedor, por un corredor titulado, o por un Notario; el que presida la subasta cuidará del buen orden, pudiendo despedir del local a quienes trataren de impedir las ofertas o de alterar el orden.

Artículo 116.—Las ofertas se harán de viva voz; y la adjudicación se hará al mejor postor; cualquiera que haya sido el precio de base fijado para el remate, pero siempre que no sea inferior a éste.

Artículo 117.—El pago se hará en la Caja de la Administración del Puerto Libre, de acuerdo con las condiciones fijadas en el aviso de remate. La cantidad líquida será entregada al vendedor.

Si por las mercancías vendidas se hubiere expedido un Warrant y éste hubiere sido negociado separadamente, la Tesorería del Puerto Libre se reservará de la cantidad líquida antes citada, la suma necesaria para cubrir ese documento, y sus intereses hasta la fecha de su vencimiento, entregando el remanente al vendedor.

También en estos casos la Superintendencia del Puerto Libre, está obligada a fijar la base de puja de tal modo, que en todo caso quede cubierto el importe del Warrant y de sus intereses.

De no obtenerse el precio de base fijado para el remate, el vendedor podrá pedir se haga una segunda subasta para la realización a cualquier precio, pero siempre que deposite una suma suficiente para cubrir el importe del gravamen, sus intereses y todos los gastos.

Si el comprador determinase dejar en depósito y en los almacenes las mercancías, se podrá convenir en que éstas sigan garantizando la cesión del Warrant separada del Certificado de propiedad, quedando sujetas a todas las obligaciones inherentes.

Artículo 118.—Si la mercancía hubiese sido transportada al local designado para su venta, deberá ser retirada cuando más tarde el tercer día después de la adjudicación.

En defecto de esto, lo mismo que en el caso en que deba permanecer en depósito, el Superintendente del Puerto Libre las depositará en locales apropiados, siendo los gastos por cuenta del comprador.

Artículo 119.—De la pública subasta, se formará un ex-

pediente que será suscrito por el vendedor, por el comprador, y por la persona que presidió la diligencia.

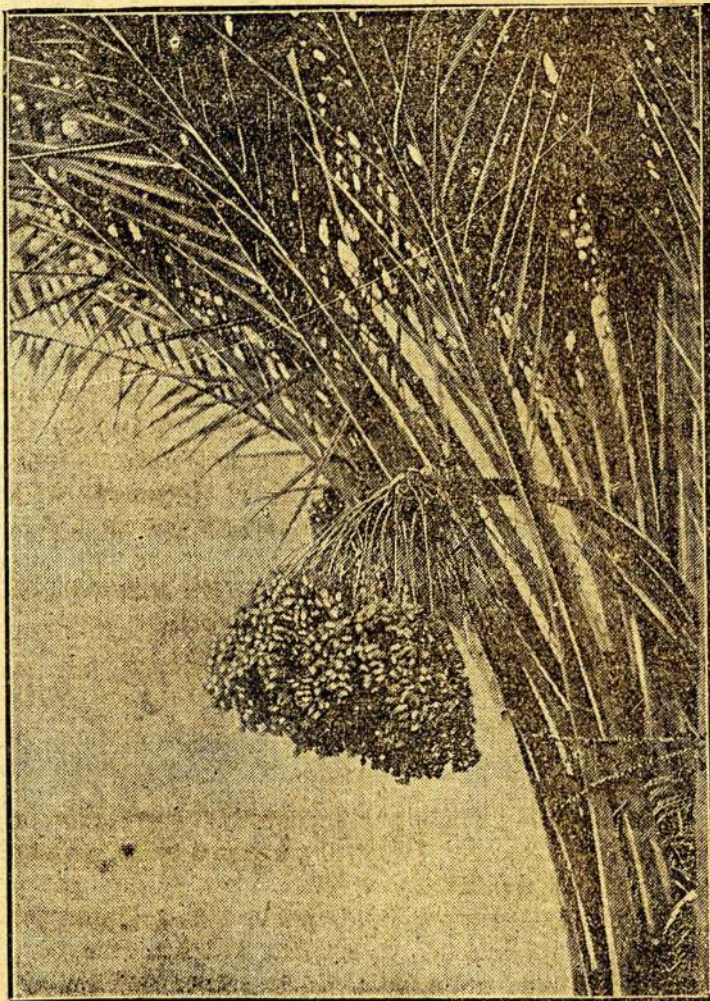
Artículo 120.—La Administración cobrará por concepto de honorarios, un medio por ciento del valor de la realización, no pudiendo ser ésta en ningún caso menor de \$25.00 (veinticinco pesos). Si la subasta se declarara desierta, se cobrarán como honorarios veinticinco pesos.

Lo que comunico a usted para su conocimiento y efectos relativos, recomendándole acusar el recibo correspondiente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, a 27 de junio de 1923.—El Secretario, (firmado) ADOLFO DE LA HUERTA.

Al C.....



Hermoso ejemplar de Dátil que se produce en el Istmo.

REGLAMENTO DE LA JUNTA DIRECTIVA

CIRCULAR NUMERO 455, reformando la Circular Número 248, dando a conocer el Reglamento para el Régimen Interior de la Junta Directiva de los Puertos Libres, publicada en el "Diario Oficial," No. 59 del 10 de julio de 1923.

Al margen un sello que dice:—Poder Ejecutivo Federal—Estados Unidos Mexicanos.—México.—Secretaría de Gobernación.

CIRCULAR NUMERO 455.

Por acuerdo del C. Presidente de la República, y conforme a lo dispuesto por el Artículo 70. del Decreto de 24 de septiembre de 1920, esta Secretaría ha decidido expedir el siguiente:

REGLAMENTO.

Que para el Régimen Interior de la Junta Directiva de los Puertos Libres, previene el artículo 80. del citado Decreto de 24 de septiembre de 1920.

CAPITULO PRIMERO.

Disposiciones Generales

JUNTA DIRECTIVA

Artículo 10.—La organización administrativa de los Puertos Libres y del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, estará a cargo directo de una Junta compuesta de cinco miembros, uno de los cuales desempeñará las funciones de Gerente General. La Junta Directiva desempeñará el papel de Consejo de Administración, concentrándose todas las facultades ejecutivas en el Gerente. La Junta Directiva designará quien de sus miembros será el Gerente.

Artículo 20.—Los servicios de los miembros de la Junta Directiva serán contratados por la Secretaría de Hacienda, debiendo durar en sus funciones por un plazo no mayor de cinco años.

Artículo 30.—La Administración de los Puertos Libres se hará por cinco Departamentos, a saber:

Primero.—De explotación de Puertos.

Segundo.—De Finanzas.

Tercero.—De Transportes.

Cuarto.—Técnico.

Quinto.—Legal.

Artículo 40.—Cuando por enfermedad o por causa mayor faltare el Gerente, la Junta designará entre sus miembros quien lo sustituya.

Artículo 50.—Ninguno de los miembros de la Junta podrá cambiar su residencia del Distrito Federal, sino es por razón justificada y previo aviso y consentimiento de la Junta.

Artículo 60.—Los miembros de la Junta podrán tener

acceso a todas las oficinas y libros de las negociaciones cuando lo deseen y recibirán los informes y explicaciones que deseen.

Artículo 70.—Los miembros de la Junta que faltaren a tres Sesiones a que se cite, sin causa justificada, podrán ser declarados sin derecho a continuar como consejeros.

Artículo 80.—Los miembros de la Junta no percibirán sueldos por sus servicios; pero recibirán al fin de cada sesión a que concurran, un honorario de cincuenta pesos oro nacional.

Artículo 90.—La Junta Directiva tendrá a su cargo la Administración y explotación de los Puertos Libres y del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, con libre, franca y general administración, judicial y extrajudicial, nombrando ella los apoderados que se necesiten y pudiendo celebrar respecto de dichos negocios, transacciones y compromisos de árbitros en derecho o de arbitradores.

Aprobará los Reglamentos para el Gobierno interior de los servicios.

Hará que se forme semestralmente un informe de los trabajos realizados en el semestre y un Balance General para su envío a la Secretaría de Hacienda.

Artículo 100.—La Administración de los Puertos Libres no podrá negociar sus créditos activos, emitir bonos y constituir garantías reales, sin autorización expresa de la Secretaría de Hacienda, excepto en los casos en que se trate de venta de artículos expresamente autorizados por el presente Reglamento, y la de materiales inutilizados o de los que no puedan ser provechosamente empleados en los distintos servicios.

Artículo 110.—Las utilidades que se obtengan en la explotación del Ferrocarril y Puertos, serán aprovechados en la forma que disponga la Secretaría de Hacienda, después de oír la opinión de la Junta Directiva.

Artículo 120.—Cuando se requiera la inversión extra-



Las piñas del Istmo son famosas llamándoseles "Imperial" por su tamaño y sabor.

ordinaria de fondos para la adquisición de material fijo o rodante, o para la ejecución de obras de adaptación de los puertos y otros trabajos de igual importancia, se solicitará la correspondiente autorización de la Secretaría de Hacienda.

La Administración de Puertos Libres podrá construir, con autorización de la Secretaría de Hacienda, un oleoducto a través del Istmo de Tehuantepec.

En caso de que sea más conveniente para dicha construcción, tratar con alguna compañía, la Administración deberá someter a la aprobación de la propia Secretaría, las bases del contrato respectivo, según las cuales deberán estar especialmente garantizados los intereses de los Puerto

SESIONES DE LA JUNTA.

Artículo 13o.—La Junta Directiva se reunirá en sesiones ordinarias, cuando menos una vez por semana, y en sesiones extraordinarias en todas las ocasiones en que pida su celebración el Gerente General o dos miembros de la misma.

Artículo 14o.—Los asuntos que deban tratarse en las sesiones de la Junta, serán sometidos a la resolución de la misma, por el Gerente General, a fin de que este los incluya en la orden del día de las sesiones ordinarias, o cite a sesión extraordinaria, si por la índole del caso lo estima pertinente.

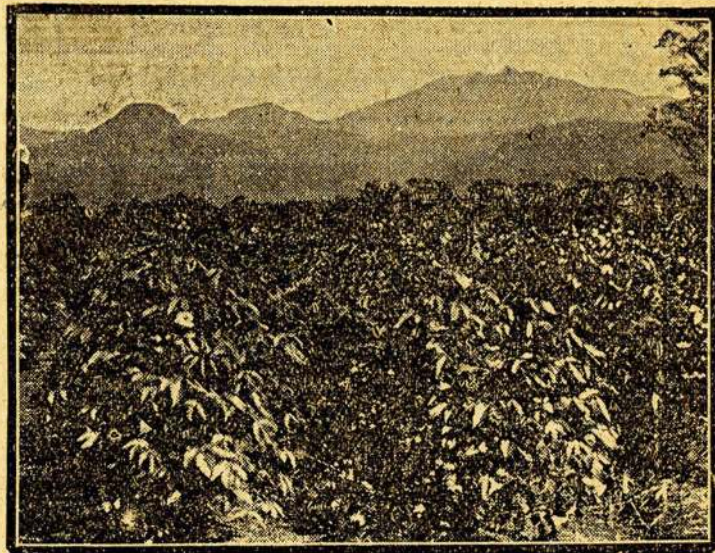
Artículo 15o.—Las tarifas de arrendamiento de terrenos, almacenes, muelles, carga, descarga, transporte y demás servicios del ferrocarril y Puertos, así como la Reglamentación para la aplicación de dichas tarifas, y en general todas las disposiciones necesarias para la explotación de los Puertos y Ferrocarril, serán formulados por los Departamentos respectivos, y el Gerente las someterá a la discusión de la Junta. Una vez aceptados por esta, estarán sujetas a la aprobación de la Secretaría de Hacienda, sin cuyo registro no podrán ponerse en vigor. Las tarifas de servicios ferroviarios, serán también sometidos a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Artículo 16o.—Los Reglamentos de orden económico por los que se regirán las labores de éstos empleados, serán sometidos a la Junta por el Gerente General, y se pondrán en vigor una vez que hayan sido discutidos y aprobados por la Junta Directiva, enviándose copia de los mismos a la Secretaría de Hacienda. En la formación de los Reglamentos relativos a todo el personal y para los efectos consiguientes, se tendrán en cuenta los servicios y méritos de cada individuo.

Artículo 17o.—Todas las resoluciones tomadas por la Junta Directiva, serán por mayoría de tres votos cuando menos.

Artículo 18o.—Los miembros de la Junta tendrán la obligación de asistir a todas las sesiones de la misma, salvo en caso de enfermedad o de ausencia autorizada, de la Ciudad de México.

Artículo 19o.—De toda sesión celebrada por la Junta Di-



Algodón del Istmo de Tehuantepec.

rectiva se levantará una acta por el Secretario, copia de la cual será enviada a la Secretaría de Hacienda.

GERENTE

Artículo 20.—De acuerdo con lo previsto en el artículo 1o. del presente Reglamento, la Junta Directiva designará quien de sus miembros deberá encargarse de la Gerencia, y podrá contratarlo por un plazo no mayor de cinco años. Si el Gerente faltare por cualquier motivo, será sustituido con un Gerente interino nombrado por la Junta que desempeñará el cargo, mientras dure la falta. Estas designaciones recaerán en otro de los miembros de la Junta.

Artículo 21.—El Gerente, propietario o interino, será el ejecutor de los acuerdos adoptados por la Junta; al efecto, estará investido de poder general, tanto para comparecer ante los Tribunales, cuanto para administrar los bienes que tenga a su cargo; pero sin facultades para transigir ni comprometer en árbitros, o ejercitar las demás que sólo están reservadas a la Junta Directiva.

Artículo 22.—El Gerente, propietario o interino, tendrá a su cargo la Administración directa e inmediata de toda la negociación, conforme a los Reglamentos aprobados por la Secretaría de Hacienda y a los acuerdos de la Junta Directiva.

Artículo 23.—Todo el personal de Administración, incluyendo los Jefes de Departamento, serán nombrados por el Gerente y estará a sus órdenes directas y bajo su responsabilidad. El desempeño de las funciones del Gerente estará normado por las siguientes disposiciones:

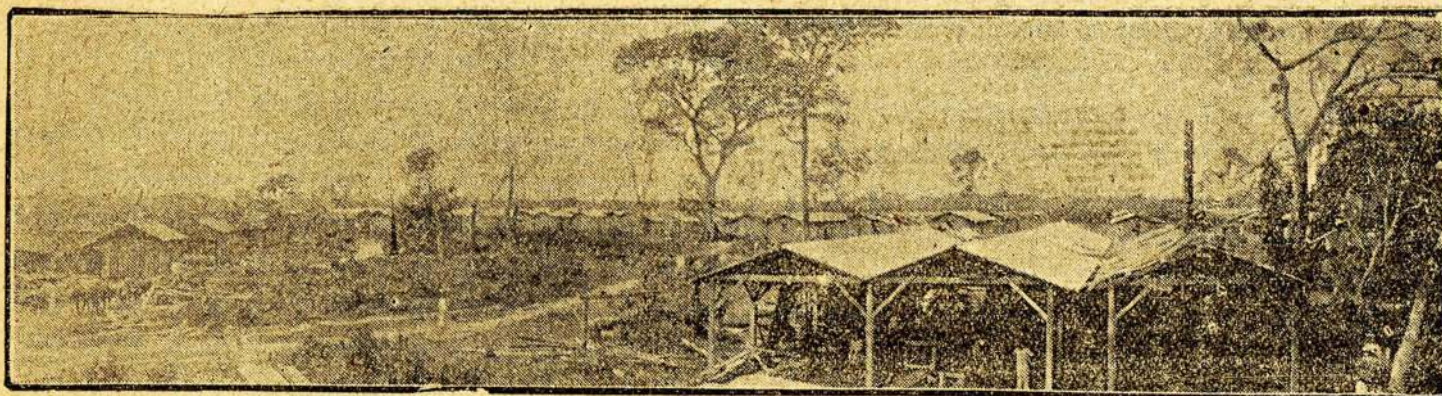
I.—Llevará la firma a nombre de la Junta y dirigirá las operaciones de los diversos ramos de explotación, conforme a los acuerdos y Reglamentos de la misma.

II.—Presidirá las Sesiones de la Junta Directiva.

III.—Suscribirá los contratos y demás resoluciones acordadas por la Junta Directiva en unión del Secretario, siempre que éstas resoluciones no sean de simple trámite.

IV.—Cuidará que se hagan con toda exactitud los cobros y pagos por el Tesorero, suscribiendo con él las cuentas, recibos y comprobantes.

V.—Cuidará que la contabilidad esté al corriente, for-



Pequeño aserradero en el Istmo.

ando cada mes Balances de comprobación que someterá a la Junta Directiva.

VI.—Hará arcos de caja en unión del Jefe del Departamento de Finanzas y del Tesoro, cuando menos una vez por semana y además, cada vez que lo acuerde la Junta.

VII.—Dirigirá la Oficina General, vigilará a sus empleados, los suspenderá temporalmente y aún los destituirá.

VIII.—Representará a la Junta en todos los asuntos de carácter judicial o extrajudicial que se pudieran susitar, y

IX.—Convocará a sesiones ordinarias o extraordinarias de la Junta, haciendo que la Secretaría pase a sus miembros y a los Interventores del Gobierno la correspondiente citación.

Artículo 24.—El Gerente formará un informe semestral que será presentado a la aprobación de la Junta, y el cual deberá rendirse a la Secretaría de Hacienda.

DEPARTAMENTO DE EXPLOTACION DE PUERTOS

Artículo 25.—Es de la incumbencia de este Departamento, la ejecución de los asuntos relativos al arrenda-

miento de terrenos, almacenes y muelles; recaudación de las rentas; operaciones de carga y descarga; servicios de seguridad, vigilancia, saneamiento, drenaje, abastecimiento de aguas y alumbrado de las zonas que comprenden los Puertos Libres, incluyendo el de la calle de circunvalación que los rodea.

Artículo 26.—El mismo Departamento está autorizado para vender dentro de los Puertos Libres, combustibles, agua y fuerza a las embarcaciones y a los establecimientos industriales.

Artículo 27.—El propio Departamento facilitará locales adecuados para el establecimiento de sucursales de Correos y Telégrafos, dentro de la jurisdicción de los Puertos y dará toda clase de facilidades para el funcionamiento de esas Sucursales.

Artículo 28.—El mismo Departamento estará representado en cada puerto por un Superintendente que será el ejecutor de las disposiciones de la Junta.

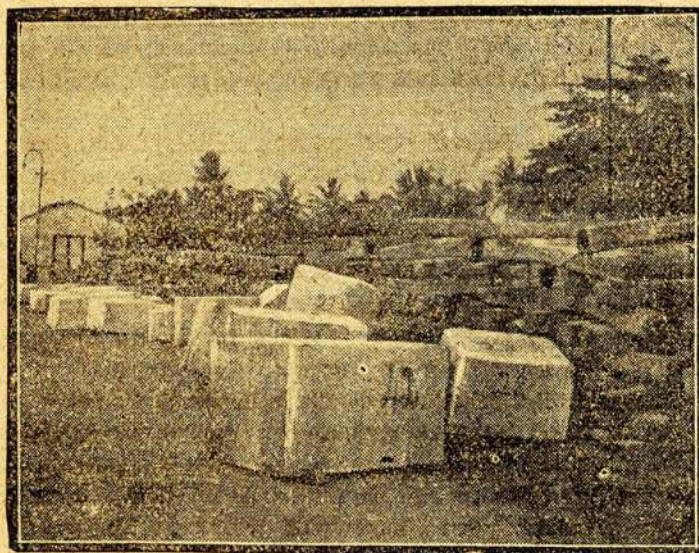
El Superintendente será también el Jefe de todo el personal que trabaje en el Puerto de su jurisdicción, quedando sujeto dicho personal a las disposiciones de los Reglamentos económicos.

Artículo 29.—El Gerente General nombrará, a propuesta del Jefe del Departamento, un Cajero y un Contador por cada uno de los Puertos Libres, así como los empleados superiores del mismo que la Junta determine. El resto del personal será nombrado por el Superintendente con aprobación del Jefe del Departamento, y de acuerdo con los Reglamentos.

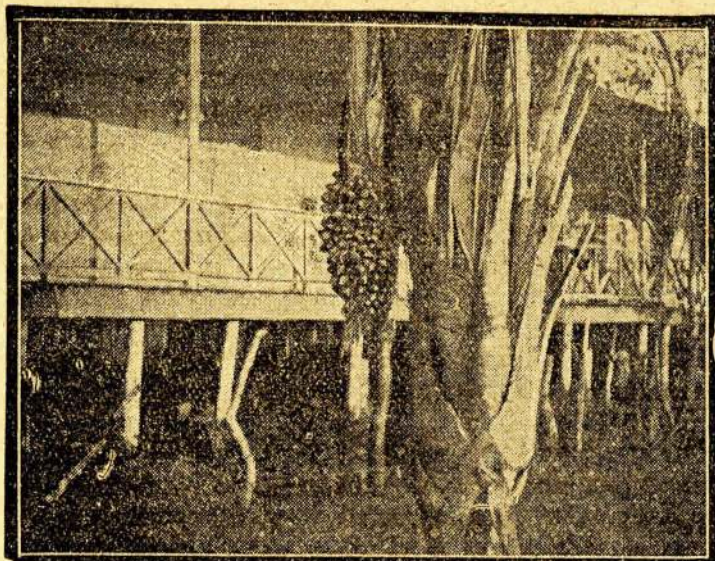
Artículo 30.—El servicio de conservación de edificios y muelles en los Puertos Libres, estará encomendado a este Departamento, el cual en cada caso, consultará lo relativo al Departamento Técnico, a fin de que en su ejecución, dirigida por los Superintendentes, se sigan las reglas e instrucciones que este haya dictado.

Artículo 31.—El Departamento propondrá al Gerente, previo estudio e informes de los Departamentos que correspondan, la adquisición de los materiales y útiles necesarios para la explotación de los Puertos.

Artículo 32.—También hará las gestiones necesarias ante las Compañías de Seguros, para la extensión de pólizas que cubran los riesgos de mercancías y edificios de los Puertos Libres, sometiendo a la decisión de la Junta



En el Istmo de Tehuantepec se encuentran famosos yacimientos de ónix de primera calidad



Coquito o árbol de aceite.—Valioso producto del Istmo.

Directiva las proposiciones recibidas, así como los informes de los Departamentos Legal y de Finanzas.

DEPARTAMENTO DE FINANZAS

Artículo 33.—Corresponde a este Departamento todos aquellos asuntos que puedan afectar a las cuestiones económicas de explotación de los puertos Libres y del Ferrocarril. Por la tanto, las tarifas, los presupuestos y gastos del personal y de construcciones, la compra de materiales, y cuanto signifique erogaciones o ingresos, deberán ser sometidos a este Departamento por aquel que los formuló, a fin de que previo su estudio e informe, sean puestos a la discusión y aprobación de la Junta Directiva.

Artículo 34.—El mismo Departamento recabará informes de las operaciones de contabilidad que se vayan registrando en la Tesorería, debiendo esta suministrar por conducto del Gerente, los balances y demás datos que le sean solicitados. Intervendrá también en los cortes de caja de la Tesorería, en la forma que prescribe el presente Reglamento.

Artículo 35.—Tendrá asimismo, bajo su cuidado, los trabajos de propaganda, quedando facultado para nombrar con aprobación del Gerente General, agentes eficientemente idóneos en el desempeño de esta clase de trabajo, en los puntos del extranjero donde sea necesaria o conveniente su presencia. De éstos agentes, se nombrará uno en Europa, dos en los Estados Unidos del Norte, uno en Sud-América y uno en Asia.

Aparte de los trabajos de propaganda que deberán desempeñar dichos agentes, pondrán en contacto a la Administración con los interesados en la explotación de los Puertos Libres, y con las Compañías de Navegación que puedan aprovechar dichos Puertos y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Artículo 36.—Estará a cargo de este Departamento, la formación de estadísticas relativas al movimiento de buques y de carga en cada uno de los puertos, así como su producción industrial y operaciones comerciales; movimiento de carga y pasajeros en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; estudio de coeficientes de explotación en

los diversos ramos que abarcan las distintas operaciones encomendadas a la Administración; pormenores del personal empleado en diversos servicios, inventarios, avalúo de los bienes muebles e inmuebles.

Artículo 37.—El Jefe de este Departamento estudiará la manera de arbitrase fondos para la explotación de los Puertos Libres y del Ferrocarril, mientras los ingresos de los mismos no permitan cubrir los gastos; y en todo tiempo el necesario para la ampliación de las explotaciones.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES.

Artículo 38.—Tendrá a su cargo este Departamento la explotación de la línea férrea que liga a los Puertos del Istmo de Tehuantepec; en lo relativo al movimiento de trenes, publicación y ampliación de las tarifas, compra, reparación y conservación del material de tracción y rodante; servicios médicos y de telégrafos y los de contabilidad de los diversos servicios de dicha explotación.

Artículo 39.—Los servicios enunciados en el artículo anterior, serán desempeñados directamente por un Superintendente de Transportes, quien residirá en el punto designado por la Junta Directiva para la instalación de las Oficinas Generales del Ferrocarril.

El Superintendente de Transportes será el ejecutor de las disposiciones de la Gerencia General, llevará la representación del Departamento de Transportes. Será el Jefe del personal que trabaja en el Ferrocarril, juntamente con el personal respectivo observará las disposiciones de los Reglamentos económicos.

Artículo 40.—El Gerente nombrará, a propuesta del Jefe del Departamento un Cajero y un Contador para el Ferrocarril, así como los empleados superiores del mismo que la Administración determine. El resto del personal será nombrado por el Superintendente con aprobación del Jefe del Departamento.

Artículo 41.—El servicio de conservación de vías (incluyéndose las que se encuentran dentro de los Puertos Libres) y de edificios, cuando no se trate de obras de importancia, estará a cargo de este Departamento.

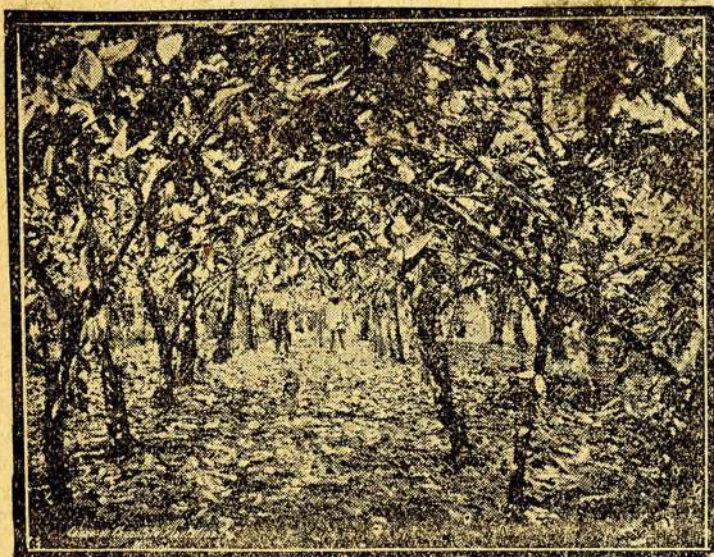
Artículo 42.—El Departamento de Transportes podrá iniciar el establecimiento de servicios en combinación con otras empresas ferroviarias y de navegación, nacionales o extranjeras, debiendo someter los proyectos de contrato a la aprobación de la Gerencia, previo informe del Departamento de Finanzas.

Si para tales combinaciones fuera necesaria la colaboración de agentes en el extranjero, podrá el Departamento hacer uso de los servicios de los que dependen del Departamento de Finanzas, a quienes, llegado el caso, se podrá encomendar también la representación del Ferrocarril, con las consiguientes obligaciones de atender a sus liquidaciones de flotes, de reclamaciones y demás relativos.

Artículo 43.—El Departamento prepondrá a la resolución de la Gerencia General, las adquisiciones de material fijo, de tracción y rodante, útiles de consumo y demás necesarios para la explotación, previo estudio e informe de los Departamentos Técnico y de Finanzas.

DEPARTAMENTO TECNICO.

Artículo 44.—Este Departamento tendrá a su cargo los



Cacao, o árbol del chocolate que se produce con gran feracidad en el Istmo.

trabajos de construcción, reparación y conservación de los muelles, almacenes, edificios y vías del Ferrocarril; estudio de proyectos de ampliación de los Puertos; ejecución de obras de puertos y dragado dentro de la zona del Puerto Libre; instalación de maquinaria en las casas redondas; instalación de fuerza motriz; instalación de grúas en los muelles, explotación de diques y dirección de los talleres al servicio de los mismos; ejecución de contratos de limpieza y reparación de buques; instalación de tanques, oleoductos y en general todos aquellos trabajos que requieran la intervención de un personal especial en labores de esta índole.

Los trabajos de menor importancia de conservación de vías y de edificios, podrán llevarse a cabo bajo la dirección de los Superintendentes de los Puertos y de Transportes, pero siguiendo las instrucciones especiales de este Departamento.

En igual forma se procederá con los trabajos ordinarios de reparaciones de material rodante.

Artículo 45.—Cuando el personal dependiente de este Departamento tenga que ejecutar obras en el Ferrocarril o en el Puerto, dará aviso oportuno a los otros Departamentos, a fin de que éstos, por medio de sus Superintendentes, adopten las medidas necesarias con el fin de que no se perjudiquen los servicios.

Si para la ejecución de éstos trabajos se requiere la cooperación del personal dependiente de las distintas Superintendencias, se tramitarán las correspondientes órdenes por conducto de los Jefes de Departamento de que aquellos dependan.

Artículo 46.—Tendrá también a su cargo este Departamento, el estudio de los proyectos de construcciones e instalaciones que los concesionarios se propongan ejecutar en los Puertos Libres, la revisión de los presupuestos que a los mismos acompañen; y por último, la vigilancia de su ejecución de acuerdo con los contratos celebrados.

Artículo 47.—Resolverá todas las consultas de carácter técnico que los demás Departamentos sometan a su consi-

deración y estudio, dictaminando en todos aquellos casos relativos a adquisiciones de materiales y útiles.

Artículo 48.—Los proyectos y presupuestos de obras que este Departamento presente, serán sometidos a la resolución de la Gerencia, previo informe del Departamento de Finanzas.

Artículo 49.—El personal superior que se necesite para los trabajos de este Departamento, será nombrado por la Gerencia. El resto del personal será nombrado por el mismo Gerente, pero el Jefe del Departamento podrá hacer las proposiciones.

DEPARTAMENTO LEGAL.

Artículo 50.—Quedará a cargo de este Departamento el estudio de todos los asuntos de orden legal que se susciten en las relaciones de la Administración con otros intereses.

Artículo 51.—Estudiará las consultas que le haga la Gerencia o la Junta Directiva, así como los contratos que haya de celebrar la Administración de los Puertos Libres o extienda el dictamen respectivo.

Artículo 52.—De presentarse algún caso que requiera la intervención judicial, cuidará de seguir su tramitación conforme a las disposiciones legales vigentes, acompañando y asesorando al Gerente en las ocasiones en que éste sea parte en alguna diligencia judicial.

Artículo 53.—El Jefe del Departamento tendrá a su cargo la dirección de todos los asuntos legales que deba proceder la Junta; o de los que por cualquier motivo llegaren a entablarse con ella.

Artículo 54.—En tanto que no se designe un Secretario especial de la Junta Directiva, el Jefe de este Departamento desempeñará las funciones del Secretario. Sin embargo, cuando las circunstancias lo exijan, la Junta Directiva nombrará a propuesta del Gerente, un Secretario especial, para la misma Junta.

EL SECRETARIO.

Artículo 55.—El Secretario de la Junta Directiva será nombrado por la misma, pudiendo funcionar como Secretario uno de los miembros de la Junta.

Artículo 56.—A indicación del Gerente, o a petición de los miembros de la Junta Directiva, el Secretario convocará a sesiones ordinarias y extraordinarias, cuidando de hacer del conocimiento de los Interventores de Hacienda y de Contraloría, la convocatoria respectiva.

Artículo 57.—A cargo del Secretario, estará el libro de Actas de la Junta, así como la correspondencia y archivos de la misma.

CONTABILIDAD Y TESORERÍA.

Artículo 58.—La contabilidad general y el cuidado de los fondos que maneje la Administración, estarán a cargo de un Tesorero responsable, el cual dictará y llevará la contabilidad de acuerdo con el Departamento de Contraloría.

Artículo 59.—Todo ingreso o pago que haga la Tesorería deberá quedar debidamente comprobado, con documentos autorizados por el Gerente, y por el Jefe del Departamento a cuya cuenta se hace el ingreso o la erogación.

Artículo 60.—Las operaciones de Contabilidad con las contadurías del Ferrocarril y Puertos Libres y Agencias en el extranjero, se harán directamente con la Tesorería, pa-

ra su concentración en la Contabilidad General, enviándose la correspondencia y comprobantes por conducto de los Departamentos respectivos.

Todos los comprobantes deberán llevar las firmas de los empleados que intervinieron en la operación, así como la aprobación de los Superintendentes respectivos.

Artículo 61.—Toda la correspondencia relacionada con la contabilidad llevará las firmas del Gerente y del Tesorero.

Artículo 62.—Todas las órdenes de pago deberán llevar dos firmas o scanse la del Gerente y del Jefe del Departamento respectivo.

Cuando el Gerente esté personalmente al frente de uno de los Departamentos, entonces la otra firma será la del Jefe inmediato en dicho Departamento.

INFORMES Y BALANCES.

Artículo 63.—La Administración formulará semestralmente un informe que será remitido a la Secretaría de Hacienda en el que se expondrán detalladamente todos los trabajos efectuados por cada uno de los Departamentos, y en el cual se sugerirán también los medios más eficaces para el impulso y desarrollo de las operaciones.

Artículo 64.—Igualmente se formulará semestralmente un balance general, en el que se demuestren los resultados obtenidos en la explotación de los Puertos Libres y del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el cual con los detalles relativos necesarios, será enviado a la Secretaría de Hacienda.

Artículo 65.—Para los efectos de los artículos anteriores, los plazos semestrales comprenderán las operaciones efectuados desde el 1o. de diciembre al 30 de mayo y del 1o. de junio al 30 de noviembre.

Artículo 66.—A los informes de que trata el artículo 63 se acompañarán las estadísticas del movimiento del Ferrocarril y Puertos, y los planos de las obras ejecutadas y proyectadas.

Artículo 67.—Mensualmente rendirá la Tesorería un balance de comprobación y corte de caja de segunda operación, al Gerente, comprendiendo las operaciones del mes anterior, quien los enviará a la Secretaría de Hacienda.

VIGILANCIA DE LAS OPERACIONES DE LA JUNTA

Artículo 68.—De acuerdo con el Decreto respectivo, la Secretaría de Hacienda y la Contraloría General de la Nación, vigilarán la inversión de los fondos y el cumplimiento de las Leyes, Reglamentos y Tarifas, así como los contratos que celebre la Junta Directiva, por medio de un interventor que cada una nombrará al efecto.

Artículo 69.—Las funciones de estos interventores serán similares a las de los Comisarios de las Sociedades Anónimas, y por lo tanto, tendrán el derecho ilimitado de vigilancia a que se refiere el artículo 169 del Código de Comercio, sobre todas las operaciones efectuadas por la Administración, inspeccionando los libros, actas, correspondencia y todos los contratos y comprobantes, siempre que lo crean conveniente.

Examinarán también y comprobarán debidamente los balances anuales y semestrales, cortes de caja de la Te-



La vainilla se produce espléndidamente en el Istmo.

sojería General o de las dependencias de la Junta, firmando de conformidad en éstos documentos, o haciendo en los mismos las observaciones que estimen del caso.

Artículo 70.—Los interventores podrán concurrir a las Sesiones de la Junta Directiva, con voz, pero sin voto, y asistir a las mismas obligatoriamente cuando sean llamados por la Junta.

La Secretaría se encargará de notificarles las fechas y horas en que se celebren las sesiones, a la vez que lo haga a los miembros de la Junta Directiva.

Artículo 71.—Tanto la Junta Directiva como los Superintendentes y demás empleados superiores dependientes de la misma, prestarán a los interventores, toda clase de facilidades para el mejor desempeño de su cometido.

Artículo 72.—La Secretaría de Hacienda y la Contraloría General de la Nación, notificarán oportunamente a la Junta Directiva, los nombres de las personas designadas con el carácter de interventores, y el de cualquier cambio o sustitución de las mismas.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y efectos relativos, recomendándole acusar el recibo correspondiente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, 16 de noviembre de 1923.

El Secretario.—ALBERTO J. PANI.

Al C.....

TARIFAS

ARRENDAMIENTOS DE PROPIEDADES

Cuotas aplicables durante los cinco primeros años y después de la aprobación de esta Tarifa

Edificios para Almacenes Particulares

Los precios de arrendamiento de edificios destinados a este fin se calcularán a razón de:

- \$ 2.50 anual por metro cuadrado, cuando el contrato sea por más de un año.
- „ 2.65 anual por metro cuadrado, cuando el contrato sea por más de 6 meses.
- „ 2.83 anual por metro cuadrado, cuando el contrato sea por más de tres meses.
- „ 3.00 anual por metro cuadrado, cuando el contrato sea por más de 1 mes.

Si el arrendamiento es por un almacén tomado por entero, se hará un descuento de 20 0/0 a las cuotas anteriores. El descuento se reducirá a 15 0/0 cuando se trate de la mitad de un almacén, y a 10 0/0 cuando el espacio contratado sea la cuarta parte; siendo obligación del arrendatario hacer en estos últimos casos las divisiones necesarias, y retirarlas al vencimiento del contrato.

Terrenos para el Depósito de Mercancías

Para terrenos situados en la zona reservada para el depósito de petróleo combustible en tanques \$ 0.10 M2 anual

Por terrenos situados en la zona fijada para el depósito de carbones, minerales, piedra, mármol, ladrillo, cal y sal, y para la instalación de cargadores de

carbón y mineral, o para la fabricación y beneficio de los últimos materiales mencionados \$ 0.30 M2 anual

Terrenos situados en la zona fijada para el depósito de maderas e instalación de aserraderos y talleres para su manufactura 0.30 „ „

Terrenos comprendidos en la zona comercial para el depósito de mercancías:

Quando el arrendamiento es por más de un año \$ 1.20 M2 anual

Quando el arrendamiento es por más de 6 meses 1.30 „ „

Quando el arrendamiento es por más de 3 meses 1.40 „ „

Quando el arrendamiento es por más de 1 mes 1.50 „ „

Terrenos para la Construcción de Oficinas, Almacenes, Fábricas, etc.

Por metro cuadrado y año en la zona reservada para construcciones comerciales \$ 0.90

Por metro cuadrado y año en la zona industrial 0.75

NOTA.—Las tarifas para carga y descarga así como las del almacenaje están impresas y se proporcionarán al que las solicite.

INDICE

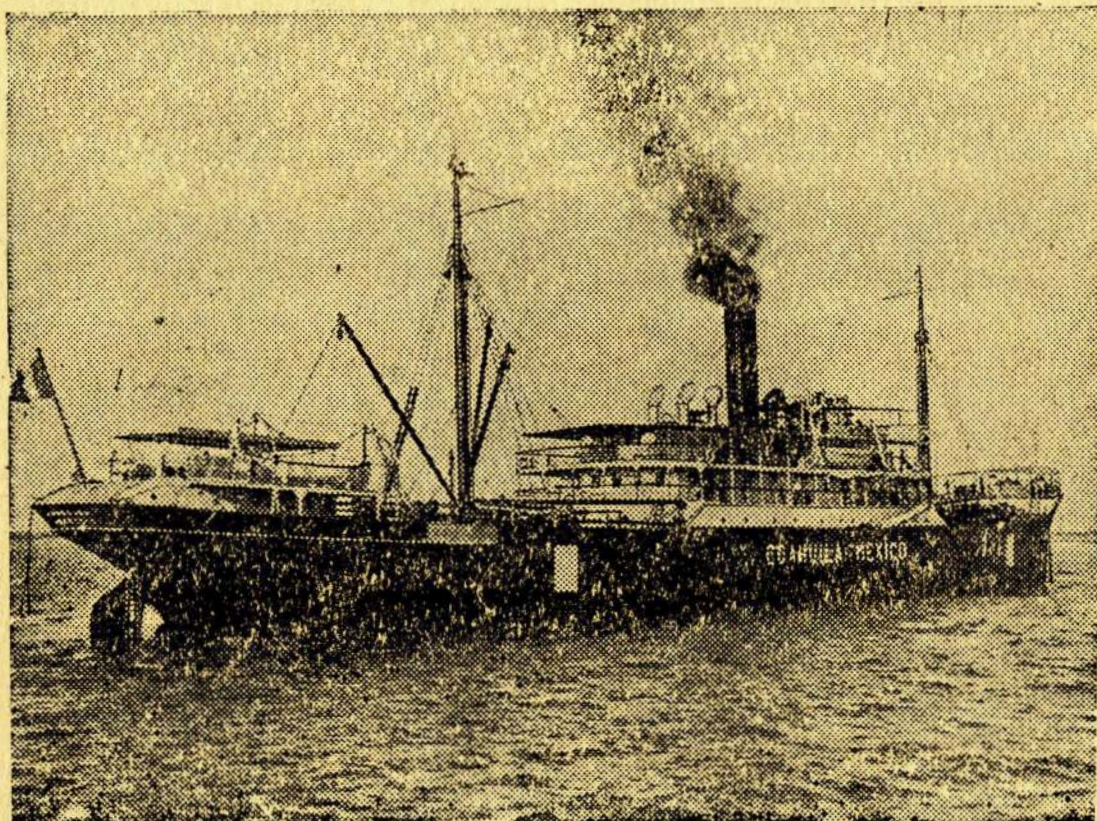
HISTORIA	3
EL POR QUE DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS ...	6
PUERTO LIBRE DE PUERTO MEXICO	7
PUERTO LIBRE DE SALINA CRUZ	12
PUERTO LIBRE DE RINCON ANTONIO	12
PUERTO LIBRE DE GUAYMAS	14
ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS	15
RECURSOS NATURALES DE LA ZONA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC ...	15
MEDIOS DE TRANSPORTE	33
CLIMATOLOGIA DEL ISTMO... ..	33
MANO DE OBRA	33
RECURSOS NATURALES DEL NOROESTE DE MEXICO ...	35
LEY QUE CREO LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS ...	36
ADICION A LA ORDENANZA GENERAL DE ADUANAS	40
REGLAMENTO SOBRE LA EXPLOTACION DE LOS PUERTOS LIBRES MEXI- CANOS	51
REGLAMENTO SOBRE LA JUNTA DIRECTIVA	68
TARIFAS	75

FE DE ERRATAS:

Debe decir toda la línea:

Pag.	Art.	Línea	
19	48	6a.	to libre, la que cobrará los derechos de exportación o
49	49	5a.	correos instaladas en el Puerto Fiscal enviarán a la sec-
50	53	2a.	cidas en un Puerto Libre viola las disposiciones de qu
50	pie de grabado		Modelo de haciendas en tierra caliente en el Istmo de Tehuantepec.
51	Circ. 264	2a.	forme a lo dispuesto por el artículo 7o. del decreto de 24
51	40.	4a.	La introducción de mercancías a cualquier parte de
51	40.	8a.	ría de Hacienda para el funcionamiento de los Puertos
52	60.	6a.	tira de los Puertos Libres y en última instancia, a la Se-
52	70.	32	ción esté prohibida, o que pudieran ser causa de epidemia
53	13	8a.	rendir una declaración de las cantidades de materias pri-
53	13	12a.	todos estos casos será facilitado por la Superintendencia.
53	14	2a.	nes de propiedad privada estarán siempre bajo la
53	15	7a.	nes, estiba de mercancías y depósitos de combustible
53	19	11a.	sada, pero cesando toda la responsabilidad por parte del De-
55	22	3a.	que graven la mercancía a su entrada cuando se presu-
55	28	15	tras las condiciones de espacio lo permitan, en el mismo
55	28	16	local en que la mercancía esté depositada. Si por limi-
55	30	1a.	Artículo 30.—Los gastos de introducción, movimiento
56	32	27	estado aparente de la mercancía y de sus envases;
56	32	28	i) la indicación de si la mercancía está gravada con
57	40	5a.	gir que la Superintendencia proceda a rematar en pública
57	41	4a.	la entrega del certificado de garantía (warrant), dispo-
58	44	13a.	dente del Puerto a disposición del tenedor del certifi-
58	50	12a.	y sin ningún valor entregando el de garantía al presta-
59	53	11a.	De haberse expedido un certificado de depósito, el de-
59	53	17a.	tancia no hubiere sido prevista, se computarán los
59	54	16	y derechos de cualquiera naturaleza que existieran en
60	59	3a.	más tardar dentro de los ocho días de constituido éste; de
60	63	1a.	Artículo 63.—Sobre las reclamaciones que le sean
60	68	19	hasta por el término del contrato.
61	72	8a.	nadas de la Superintendencia del Puerto Libre respec-
61	75	3a.	leza pudiera aumentar la prima de seguro de los edificios,
62	79	38	tación del muelle, edificio o edificios, según sea el caso,
62	83	4a.	car o embarcar. Por regla general los buques deberán
			abandonar el
62	83	11	gar a las que se encuentren en este último caso.
62	88	4a.	cita, la Superintendencia facilitará el número de jorna-
62	88	5a.	leros, wincheros y portaloneros que se pidan, cobrando
63	91	7a.	antes de zarpar, negándoseles en caso contrario el despa-
63	92	23	cargar la carga de los carros del ferrocarril o vehículos de
			otra clase.
63	92	25	mún o particulares, hasta el costado del buque pesándola
63	93	1a.	Artículo 93. — Los cobertizos se destinarán al depó-
63	94	12	intendencia.
63	94	13	Las mercancías especialmente peligrosas en caso de
64	95	1a.	Artículo 95.—El plazo para el uso libre de los cobertizos,
64	97	3a.	drán en cuenta las siguientes disposiciones especiales.
64	97	12	conveniencia del Puerto Libre, entonces el recargo no

CIA. NAVIERA MEXICANA DEL GOLFO, S. A. **CIA. NAVIERA MEXICANA DEL** **PACIFICO, S. A.**



En el Pacífico:

Vapores "MEXICO", "COAHUILA"
 "WASHINGTON", "ANAHUAC" "BO-
 LIVAR", "BONITA" y "UNION", ser-
 vicio de altura y cabotaje entre San
 Francisco, Salina Cruz y todos los
 puertos mexicanos del Pacífico y Gol-
 fo de California. — — — — —

En el Golfo de México:

Vapores "MOCTEZUMA", "JALISCO",
 "TEHUANTEPEC", "TAMAUJIPAS"
 y "TABASCO" servicio de altura y ca-
 botaje entre New Orleans, Tampico,
 Veracruz y demás puertos mexicanos
 del Golfo de México. — — — — —

SE EXPIDEN CONOCIMIENTOS CON FLETE DIRECTO DE CUALQUIER CIUDAD DEL INTE-
 RIOR DE LA REPUBLICA, A SAN PEDRO, SAN FRANCISCO Y NEW ORLEANS Y
 HASTA CUALQUIER PUNTO DE AMBOS LITORALES DE MEXICO

Gerente del Pacífico:
 LUIS G. IBERRI.
 Guaymas, Son.

SERVICIO ESPECIAL DE PASAJEROS
 Encargado de la Oficina en México,
 CARLOS M. DIAZ

Gerente del Golfo:
 MANUEL M. HERRASTI.
 Veracruz, Ver.

LINEAS EN CONECCION CON LOS PUERTOS LIBRES MEXICANOS