

# PORTS *and* HARBORS

JUNE 1959

Vol. 4 No. 2

**2nd Triennial Conference Number  
(Mexico City, MEXICO)**



**THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS**

**"Los Puertos Como Medio. La Amistad Como Fin."**

**The Second Triennial Conference  
of The  
International Association  
of  
Ports and Harbors**

**JUNE 22-25, 1959**

**at Hotel Continental Hilton, Mexico City, MEXICO**

Hosts: Secretaria de Marina (Ministry of Maritime Affairs)

**CONFERENCE PREPARATORY COMMITTEE**

- |                 |  |
|-----------------|--|
| President:      | Almirante Manuel Zermeno Araico<br>Secretario de la Secretaría de Marina.  |
| Vice President: | Contralmirante Ingeniero Naval Oliverio Orozco Vela<br>Subsecretario de la Secretaría de Marina.   |
| Vice President: | Vicealmirante Rigoberto Otal Briseno<br>Oficial Mayor de la Secretaría de Marina.  |
| Vice President: | Ing. Fidel Luna Herrera<br>Director General de la Dirección General de Obras Marítimas,<br>Secretaría de Marina.   |
| Vice President: | Ing. Rumberto Cos Maldonado<br>Subdirector de Obras Marítimas, Secretaría de Marina.   |
| Coordinators:   | Ing. Daniel Ocampo Sigüenza<br>Ing. Residente de Construcción de Puertos. Dirección General<br>de Obras Marítimas, Secretaría de Marina.<br>Director por México I.A.P.H. |
|                 | Ing. Mario E. Villanueva<br>Dirección General de Obras Marítimas, Secretaría de Marina.<br>Director Suplente por México I.A.P.H.   |

**Apartado Postal 7765, Mexico 1, D. F.**

**The Central Secretariat of the International Association  
of Ports and Harbors**

Rm. 715-A, N.Y.K. Bldg., 20, Maruncuchi 2, Chiyoda-ku, Tokyo, JAPAN

THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF  
PORTS AND HARBORS

OBJECTS AND PURPOSES

(Per Article 3 of Constitution)

The objects and purposes of this Association shall be:

- (a) To associate its members from all countries together in the common cause of mutual international friendship and understanding;
- (b) To exchange information relative to port and harbor organization, administration, management, development, operation and promotion;
- (c) To encourage, develop and promote waterborne commerce to and from all world ports and harbors; and
- (d) To encourage the standardization and simplification of procedure governing imports and exports and the clearance of vessels in international trade;—thereby promoting the peace in the world and the welfare of mankind.

UNDERTAKINGS

(Per Article 3 of Constitution)

This Association shall carry out the following undertakings in order to accomplish the objects and purposes specified in the foregoing Article:

- (a) The holding of conferences of the International Association of Ports and Harbors as provided in the By-Laws;
- (b) The publication of the minutes of Conferences, an official Association journal or other publication and other special publications concerning ports and harbors, as may be authorized by this Association;
- (c) The establishment of relations with other international organizations, associations and agencies on matters of mutual international interest concerning ports and harbors;
- (d) The establishment of a center or centers for the collection, tabulation and distribution of information concerning ports and harbors from throughout the world for the benefit of members of this Association and other interested persons;
- (e) The dissemination to ports and harbors, and governmental agencies and private operators thereof, of the accomplishments of this Association as expressed in resolutions, bills, reports of committees, and the published proceedings thereof;
- (f) The establishment of committees from among the membership of this Association for reference purposes of members engaging in the organization, administration, development, operation, utilization, management or promotion of ports, harbors and other waterfront facilities;
- (g) The assumption of other undertakings necessary to effectuate and realize the objects and purposes of this Association.

PORTS and  
HARBORS

PORTS AND HARBORS is quarterly published by the Central Secretariat of the International Association of Ports and Harbors as an official journal of the Association, to provide its members with information concerning port and harbor development in the world.

CONTENTS

JUNE, 1959

Vol. 4 No. 2

|   |    |
|---|----|
| Second Triennial Conference Opens .....   | 3  |
| Agenda for Conference .....   | 4  |
| List of Prospective Attendants .....  | 5  |
| Los Angeles and Nagoya Affiliated as Sister Cities and Ports .....  | 7  |
| Rasgos Generales de Los Puertos Mexicanos<br>(General Characteristics of Mexican Ports)<br>.....By Daniel Ocampo Siguenza ..... | 9  |
| Miscellaneous .....   | 24 |

THE INTERNATIONAL ASSOCIATION  
OF PORTS AND HARBORS

John-Iwar Dahlin, Director, Port of Helsingborg,  
Helsingborg, Sweden ..... First Vice President  
C.M. Chen, Adviser, Ministry of Communications,  
Taipei, Taiwan, China ..... Second Vice President  
Gaku Matsumoto, President, Japan Port and Harbor  
Association, Tokyo, Japan  
.....Chief of the Central Secretariat

Editor : Akira Ikeda

Published by  
The Central Secretariat of the International  
Association of Ports and Harbors  
Rm. 715-A, N.Y.K. Bldg.,  
20, Marunouchi 2, Chiyoda-ku, Tokyo, Japan

**IAPH SECOND TRIENNIAL CONFERENCE PREPARATORY COMMITTEE**  
**Of**  
**Secretaria de Marina (Ministry of Maritime Affairs), Mexico**

**President:**  
Almirante Manuel Zermenio  
Araico  
Secretario de la Secretaría de  
Marina.



**Vice President:**  
Contralmirante Ingeniero Naval  
Oliverio Orozco Vela  
Subsecretario de la Secretaría de  
Marina.



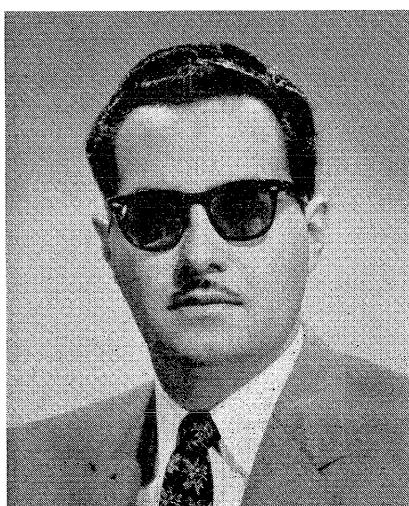
**Vice President:**  
Vicealmirante Rigoberto Otal  
Briseno  
Oficial Mayor de la Secretaría de  
Marina.



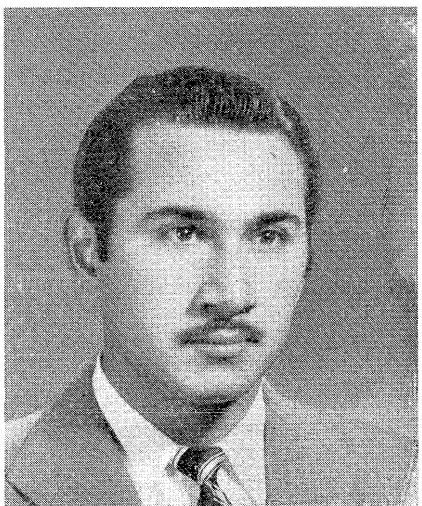
**Vice President:**  
Ing. Fidel Luna Herrera  
Director General de la Dirección  
General de Obras Marítimas,  
Secretaría de Marina.



**Vice President:**  
Ing. Rumberto Cos Maldonado  
Subdirector de Obras Marítimas,  
Secretaría de Marina.



**Coordinator:**  
Ing. Daniel Ocampo Sigüenza  
Dirección General de Obras Marítimas,  
Secretaría de Marina.  
Director por México I.A.P.H.



**Coordinator:**  
Ing. Mario E. Villanueva  
Dirección General de Obras Marítimas,  
Secretaría de Marina.  
Director Suplente por México I.A.P.H.

# SECOND TRIENNIAL CONFERENCE OPENS

**Mexico City, Mexico**

**June 22 - 25, 1959**

Port and maritime officials representing the member countries of this Association throughout the world will meet in a four-day conference at the Hotel Continental Hilton, Mexico City, Mexico, June 22 through 25, 1959, as guests of the Mexican Ministry of Maritime Affairs (Secretaria de Marina). This will be the Second Triennial Conference of this Association. The first conference was held in November, 1955, in Los Angeles City, following the formation of this Association as a permanent organization in the common benefits of all ports and harbors of the world.

## **Important Problems to Be Discussed**

As mentioned in the Agenda for the conference, given elsewhere in these pages, matters of importance for this Association in relation with its future activities will be presented to the present conference for deliberation. The operation experience for three years and odds since its formation has brought to the realization of the Association members the importance of emphasizing its activities especially on the Pacific basin areas, where a majority of mem-

ber ports are located at the present time. It is therefore requested that the attending members will discuss on the proposition of taking some proper measures "to promote international trade and to intensify the exchange of port information and materials between the ports and harbors bordering on the Pacific Ocean." This proposition will be essentially related with the functioning of the three Standing Committees, which form the backbone of the Association's activities.

For all the importance claimed by this proposition, however, it will by no means mean a limitation of the Association's activities. On the contrary, through its discus-



Photo shows civic center of Mexico City.

sion it is hoped to lay a sound basis for stepping up and expanding the activities in a more practical fashion than in the past, so that the Association may act up to its mission as an international organization of ports and harbors, effectively and efficiently.

#### **Support Extended by the Mexican Government**

The Second Triennial Conference with such significance as pointed out above, has now been realized first by the invitation extended by our Mexican Directors, Mr. Daniel Ocampo Siguenza and Mr. Mario E. Villanueva, to hold it in Mexico City. Through their good offices, it has been arranged that the Ministry of Maritime Affairs (Secretaria de Marina) will host the Conference, with the patronage of President A. Lopez Mateos of the Republic of Mexico.

With the acceptance of this invitation by this Association, the Ministry of Maritime Affairs organized a Conference Preparatory Committee with Admiral Manuel Zermeno Araico as President and four other top officials of the Ministry as Vice Presidents, while Mr. Daniel Ocampo Siguenza and Mr. Mario E. Villanueva acting as Coordinators.

Thus, all is now set for the gathering of members from many countries of the world in the beautiful city of Mexico, which we are confident, will be held with a great success in business as well as in further strengthening ties of mutual friendship and understanding for a greater development of the Association.

\* \* \*

#### **Extension to Eastern Canada**

It has been recently disclosed that nine Japanese shipping lines which are operating regular cargo-liner services to New York submitted to the Ministry of Transportation their plans to extend the services to Eastern Canada (Montreal and Quebec). The Iino Line has already extended its service since March and the Mitsui Line has decided to do so with the sailing of its liners in August. The N.Y.K. Line is now preparing for the extension of its service.

# **AGENDA for SECOND TRIENNIAL CONFERENCE of**

## **The Intern'l Association of Ports and Harbors**

**June 22-25, 1959, Mexico City**

1. Problem of whether or not it is proper to establish a regional secretariat of this Association as a means to promote international trade and to intensify the exchange of port information and materials between the ports and harbors bordering on the Pacific Ocean.
2. Matters to be definitely handled by the three Standing Committees, as provided for in Article VIII, Sec. 36, of the By-Laws of this Association:
  - (1) Committee on Port Administration and Utilization
  - (2) Committee on Commerce and International Relations
  - (3) Committee on Cooperation with Other International Organizations
3. Reasonable and proper harbor dues, tonnage dues, wharfage, etc.
4. Promotion of the use of containers for the purpose of speeding up cargo handling.
5. Free Discussion.

\* \* \* \* \*

#### **Re Item 1 of the Agenda**

This is aimed to obtain a statement of views of delegates participating in the Conference as to the advisability of setting up a regional secretariat for the Pacific as a subordinate organ of I.A.P.H. This question has been raised because of the fact that the majority of our present members are from ports and harbors bordering on the Pacific and that they are naturally most interested in the promotion of trade and the exchange of port information and materials among themselves.

#### **Re Item 2 of the Agenda**

This item is put in the Agenda in order to have the advice and opinions of the attending delegates to the forthcoming Conference as to the concrete nature of activities to be performed by the three Standing Committees, as provided for in Sec. 36 of the By-Laws of this Association.

#### **Re Item 3 of the Agenda**

The subject will be submitted for discussion at the Conference in order to assess the proper rates of various port dues and charges for adequately financing port operation. This question has arisen due to extreme discrepancies in the rates of harbor dues, tonnage dues, wharfages, etc. in different ports of the world.

#### **Re Item 4 of the Agenda**

With the increasing operation of high speed vessels, there has recently been a tendency for vessels to be tied up in harbors for a longer time than when they are at sea. Item 4 of the Draft Agenda is intended to have a fruitful discussion by the Conference delegates on the subject of promoting the use of containers for speeding up cargo handling in order to shorten the stay of vessels in harbors.

#### **Re Item 5 of the Agenda (Supplementary)**

There may be many other problems to be studied and discussed internationally by the members, for instance, such as are given in the following:

- ★ how to effect the quicker turnaround of vessels by breaking various bottlenecks in port operation and communication, etc.
- ★ how to make port facilities meet ever-changing shipping requirements.
- ★ how to raise necessary funds for improving port facilities from domestic and/or foreign sources.
- ★ how to develop efficiently the cargo handling methods peculiar to each port.
- ★ how to attain effective industrial relations in the field of harbor workers.
- ★ how to prevent port facilities from damages sustainable by dangerous cargoes or bunker fuels (e.g. nuclear power) and harbor water pollution caused by various factors, etc.

# List of Prospective Attendants

(as of May 25, 1959)

(Attendants from Mexico, host country, are excluded from this list)

| ASIAN REGION   |                         | AMERICAN REGION  |  |
|----------------|-------------------------|--|--|
| (AUSTRALIA)    |                         | Mr. Hiromi Furukawa  | Chief, Engineer Affairs Sec., Yawata Iron & Steel Co.            |
| Adelaide       | Mr. H.C. Meyer          | Commissioner & General Manager, South Australian Harbors Board.          | (PHILIPPINES)  |
| (CHINA—TAIWAN) | Lt. Gen. J.L. Huang     | Chairman, Board of Directors, China Merchants Steam Navigation Co., Ltd. | Manila   |
| Keelung        | Mr. Hsu Ren-shou        | Director, Keelung Harbor Bureau.   | Mr. Francisco A. Medrano   |
| Taipei         |                         |  | General Manager, Manila Port Service.                            |
| (JAPAN)        |                         |  | (THAILAND)   |
| Dokai          | Mr. Masaharu Kato       | Chief Secretariat, Dokai Port Authority.                                 | Bangkok  |
| Kobe           | Dr. Chujiro Haraguchi   | Mayor of Kobe.   | Mr. Kamol Bahalayodhin   |
|                | Mr. Kazuo Katayama      | Chief, Administration Dept., Port & Harbor Bureau, City of Kobe.         | Director, Port Authority of Thailand.                            |
| Kawasaki       | Mr. Hitoshi Jinnai      | Director, Port & Harbor Dept., City of Kawasaki.                         | (VIET-NAM)   |
| Nagoya         | Mr. Yasuro Iwata        | Chief, Planning Sec., Engineer Dept., Nagoya Port Authority.             | Saigon   |
|                | Mr. Matsuemon Kondo     | Member, Aichi Prefecture Assembly.                                       | Mr. Nguyen van Chieu   |
|                | Mr. Toru Akiyama        | President, Japan Airport Building Co.                                    | Chief of the Div. of Public Works, Port of Saigon.               |
| Tokyo          | Mr. Heiji Kan           | Chief Engineer, Port & Harbor Bureau, Tokyo Metropolis.                  | (U.S.A.)   |
|                | Mr. Jiro Mizuno         | Director, Reclamation Association.                                       | Alameda  |
|                | Mr. Toshiyuki Fukushima | Managing Director, Mizuno-Gumi Co.                                       | Mr. D.L. Dullum  |
|                | Mr. Noboru Kanase       | Vice-President, Nippon Express Co.                                       | President, Encinal Terminals, Alameda, California.               |
|                | Dr. Shigeru Samejima    | Chief, Secretariat Sec., Nippon Express Co.                              | Long Beach   |
| Yokohama       | Mr. Shohei Yamada       | Director, Japan Port & Harbor Association.                               | Mr. & Mrs. Joseph F. Bishop, accompanied by son                  |
| Yawata         | Mr. Tatsugoro Eguchi    | Director, Port & Harbor Bureau, City of Yokohama.                        | Mr. & Mrs. J. P. Davis   |
|                |                         | Manager, Civil Engineering Dept., Yawata Iron & Steel Co.                | Mr. & Mrs. M.W. Daubney  |
|                |                         |  | Secretary, Board of Harbor Commissioners, Port of Long Beach.    |
|                |                         |  | Mr. & Mrs. W. Jacobson   |
|                |                         |  | City Attorney, Office of the City Attorney.                      |
|                |                         |  | Mr. & Mrs. C.L. Vickers  |
|                |                         |  | General Manager, Port of Long Beach.                             |
|                |                         |  | Mrs. Alvin K. Maddy  |
|                |                         |  | Wife of Executive Secretary, Port of Long Beach.                 |
|                |                         |  | Los Angeles  |
|                |                         |  | Mr. Lloyd A. Menveg  |
|                |                         |  | President, Board of Harbor Commissioners, City of Los Angeles.   |
|                |                         |  | Mr. L.A. Hyland  |
|                |                         |  | Member, Board of Harbor Commissioners, City of Los Angeles.      |
|                |                         |  | Mr. R.K. Yeamans   |
|                |                         |  | " "  |
|                |                         |  | Mr. S.W. Isaacs  |
|                |                         |  | " "  |
|                |                         |  | Mr. R.M. Wilkinson   |
|                |                         |  | Secretary, Board of Harbor Commissioners, City of Los Angeles.   |
|                |                         |  | Mr. Arthur W. Nordstrom  |
|                |                         |  | Assistant City Attorney, Harbor Department, City of Los Angeles. |
|                |                         |  | Oakland  |
|                |                         |  | Mr. Dudley W. Frost  |
|                |                         |  | Executive Director, Port of Oakland.                             |

|                             |   |   |
|-----------------------------|---|---|
| Mr. & Mrs. Carl Hanson      | Member, Board of Port Commissioners, Port of Oakland.                     | <b>EUROPEAN REGION</b>  |
| Mr. & Mrs. J. Kerwin Rooney | Port Attorney, Port of Oakland.   | (FRANCE)<br>Saigon<br>Mr. Jacques Gruot General Delegate, Group of Consulting Engineers for South Eastern Asia.             |
| <b>Richmond</b>             |   | (LIBERIA)<br>Monrovia   |
| Mr. John P. Cox             | President, Parr-Richmond Terminal Company, Richmond, California           | Mr. Isaac David Member, House of Representatives, Liberia.  |
| Mr. Gerald J. Linares       | Executive Director, Parr-Richmond Terminal Company, Richmond, California. | (SWEDEN)<br>Helsingborg<br>Mr. John-Iwar Dahlin General Manager, Port of Helsingborg.                                       |
| <b>San Francisco</b>        |   |   |
| Mr. & Mrs. C.M. Smith       | Port Director, San Francisco Port Authority.                              | Mr. Gaku Matsumoto Chief, Central Secretariat, IAPH.<br>President, Japan Port & Harbor Association.                         |
| Mr. James Campbell          | Foreign Trade Operations Manager, San Francisco Port Authority.           | Dr. Shizuo Kuroda Senior Under Secretary, IAPH.   |
| <b>Stockton</b>             |   | Mr. Shotaro Yamamura Junior Under Secretary, IAPH.  |
| Mr. & Mrs. N.E. McGurk      | Commissioner, Port of Stockton  | Mr. Akira Ikeda Editor, "Ports and Harbors", IAPH.<br>Mr. Saburo Kikuchi Non-staff member, IAPH.<br>Mr. Minoru Watanabe do. |



Colorful Charros (Mexican Ranchers) regularly put on demonstrations of their skill in roping and horsemanship.

## **Los Angeles and Nagoya Affiliated as Sister Cities and Ports**

The City of Los Angeles March 31 gained a beautiful sister—Nagoya. And on the same day, similar adoption ceremonies made Nagoya and Los Angeles sister ports.

As a fitting climax to the new and important relationships between Japan's and the United States' Number 3 cities, the Honorable Kissen Kobayashi, Mayor of Nagoya, and the Goodwill Mission he heads, were honored at a banquet given by Los Angeles' Mayor Norris Poulson and the City Council.

During this banquet, which was attended by 140 civic leaders and business and shipping executives, Mayor Kobayashi was made an Honorary Commodore of the Port of Los Angeles.

The adoption was made official when Mayor Kobayashi and the Mission called on Mayor Poulson and the City Council last Tuesday morning and were told the city officials had passed a resolution making Nagoya a sister city. The official document said, in part:

"Whereas, Nagoya is now the third largest city of Japan, as Los Angeles is the third largest city of the United States, and

"Whereas, the Los Angeles City Council is keenly aware of the present and growing importance of the Port and City of Nagoya in world commerce, culture and trade, and

"Whereas, both cities attribute a large part of their industrial and commercial development to the growth of world trade between the two cities and through their ports,

"Now, therefore, be it resolved that the Los Angeles City Council extends congratulations and best wishes to Mayor Kobayashi and the Japanese delegates from Nagoya on the growth of their commerce and increased importance of their great city as achieved in recent years;

"Be it further resolved that in recognition of the esteem in which the City of Nagoya is held by the governing body of this city, the Mayor and City Council of Los Angeles declare and establish the City of Nagoya, Japan upon its

conurrence, a sister city of the City of Los Angeles."

In his concurring remarks, the Honorable Kobayashi admitted difficulty in expressing "his pleasure and gratitude on this attainment of my main purpose in crossing the Pacific Ocean and coming to the United States."

The Nagoya Mayor reported on preparations now going on "for a gala celebration on October 1st, in commemoration of both the 350th anniversary of the founding of Owari Nagoya as a castle town, and the 70th anniversary of the year in which Nagoya became a municipality." He then invited Mayor Poulson and the people of Los Angeles to "come to Nagoya to share in this celebration and to further establish goodwill among the citizens of both cities."

Mayor Kobayashi concluded: "I believe that true international goodwill begins primarily from people getting to know one another. . . . Through affiliations and 'handclasps' in the fields of industry, culture and education, we have an excellent opportunity to significantly contribute to the promotion of world peace."

The Board of Harbor Commissioners, at its meeting in the same afternoon, passed a similar resolution making Nagoya and Los Angeles sister ports.

Fittingly, Lloyd A. Menveg, president of the Los Angeles Board of Harbor Commissioners, proposed the toast at the evening banquet, honoring the City of Nagoya's Mayor and Goodwill Mission. He recalled his visit to Nagoya in the autumn of 1957 and said "I can tell you that we have acquired a very pretty sister, one we can be proud of."

Menveg cited the close similarities between the two cities in size and importance in the national scene of each and concluded that "both cities can attribute much of their industrial and population growth to their thriving ports and commerce with the world."

"Both of our cities are moving fast up the summit of civic greatness," he declared.



Photo shows Mayor K. Kobayashi of Nagoya in center, holding the engraved ship's bell signifying Honorary Commodore of the Port of Los Angeles, with Mayor Norris Poulson of Los Angeles at right and President A. Menveg, Los Angeles Board of Harbor Commissioners, at left.

It was also Board President Menveg who bestowed on Mayor Kobayashi the rank of Honorary Commodore of the Port of Los Angeles and an engraved ship's bell.

After the ceremony, Mayor Kobayashi and Nagoya goodwill mission joined the opening ceremony of California Trade Fair and also enjoyed the sightseeing trip to the Sister City, the City of Los Angeles and Los Angeles Harbor, the World biggest man-made port.

### **Mitsui to Begin St. Lawrence Service**

Consequent upon the opening of the St. Laurence Seaway, the Mitsui Steamship Company has decided to begin the direct service to Quebec and Montreal by using liners on the New York run. The Harunasan Maru (10,090 tons d.w.) is scheduled to sail from Kobe on July 30 and the Momijisan Maru on August 28.

### **Exhibition Ship Returns**

The Japanese exhibition ship Atlas Maru (10,447 tons d.w.) returned to Kobe on May 5 after completing a four months' tour of Central and South America. The ship left Tokyo on December 8, last year and called at 11 Latin American ports including Rio de Janeiro and Montevideo.

On her way home the ship called also San Francisco and Honolulu.

# GENERAL CHARACTERISTICS OF MEXICAN PORTS

The present article treats of outstanding features relative to Mexican ports. Zones of economic influence in and around the ports or hinterlands are given frequent references in order to give a good picture of port conditions of a country now in the process of active economic development.

This treatise is divided into three sections, namely,

I. Geographic picture of country;

II. Generalities concerning Mexican ports, connecting the first and last sections;

III. Specific descriptions of principal ports.

Whatever views that are here presented do not pretend to represent the official criticism and stand relative to these ports and other prevailing conditions.

## I. Geographic Picture

Mexico has a long coastline with its total length extending 9,219 kilometers, of which 6,608 kilometers correspond to the Pacific seacoast and 2,611 kilometers to Gulf of Mexico and the Caribbean Sea.

Since the total area of Mexico is 1,969,000 square kilometers, it means that for every 250 square kilometers of land there is a seacoast of one kilometer.

But, due to peculiar coastal and natural conditions, which require special improvement projects conforming to the littorals, the development of maritime industry has not been so easy as it might appear on the surface.

In the first place, the various mountain ranges constitute a natural blockade between the port zones and the hinterlands. Such mountain ranges include the vast Sierra Madre, West Sierra Madre and the South

Sierra Madre, all of which run to the seacoasts and cut communications between the coasts and the interiors.

Other mountain systems comprise the Sierra Volcanic Transversal, Poblano, and Sierra Madre Chiapas.

Only on the Isthmus of Tehuantepec is there an open space from the seabeaches to the interior, both to the Pacific and the Gulf of Mexico. Here on both sides, there stretch for nearly 200 kilometers spaces that have possibilities advantageous for interocean traffic. Thus, there exist the following plains which offer easy access to the seas:

Plains of the Northeast facing the Gulf of Mexico,

Plains of Papaloapan, and

Coastal area of Chiapas.

## II. Generalities about Mexican Ports

The Ministry of Maritime Affairs (Secretaria de Marina) has established Port Captaincies at 59 places: 26 are authorized by law, as "High Ports" for international traffic and merchandise, and the remainder for coastal navigation.

Among the 26 "High Ports" are Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Ciudad del Carmen, Campeche, Progreso, Cozumel, and Chetumal on the coasts of Gulf of Mexico and the Caribbean Sea.

On the Pacific seacoast are Ensenada, La Paz, Guaymas, Topolobampo, Mazatlan, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, and Salina Cruz.

The Littorals of the Gulf of Mexico are characterized by rivers which are joined to lagoons, the mouths of which are obstructed by sand bars. Consequently, their mouths are shallow and require special ef-

A gist in English of the article by Mr. Daniel Ocampo Siguenza, Civil Engineer, Direction General of Maritime Works, Ministry of Maritime Affairs, published in the next page, is conveniently given here.

—Editor.

forts to permit access to the upper reaches.

Accordingly, it is only such ports as Tampico, Veracruz, and Coatzacoalcos which have deep waters.

On the other hand, the conditions along the Pacific coast are better.

## III. Descriptions of Specific Principal Ports

Detail descriptions are given for the following ports:

### Pacific Seacoast

Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatean, Manzanillo, and Acapulco.

### Gulf of Mexico and Caribbean Sea Coasts

Tampico, Tuxpan, Veracruz, Frontera, Progreso, Coatzacoalcos.

### Isthmus of Tehuantepec

Salina Cruz (on the Pacific side) and Coatzacoalcos (on the Gulf of Mexico side).

In regard to the ports of this Isthmus, special mention is made of the fact that there exist excellent motor highways and railway connections between the ports and the interior.

Of these principal ports, Coatzacoalcos receives the most detail description.

In these descriptions of specific ports, the amounts of import and export cargoes, harbor facilities and improvement projects, and problems which require early solution, etc., are listed.

# Rasgos Generales De Los Puertos Mexicanos

DANIEL OCAMPO SIGUENZA

Ingeniero Civil, Dirección General de Obras Marítimas, Secretaría de Marina

En el presente artículo se trata de realizar una breve exposición de los rasgos sobresalientes que acusan los puertos mexicanos. Durante el curso de la exposición el lector podrá darse cuenta de la frecuente necesidad de hacer referencia a las zonas—de influencia económica de los puertos o hinterlands. La razón es que en un país en etapa de desarrollo, con muchas actividades específicas apenas en el caso presente el tema—portuario sin tener que referirse a los factores que directa o indirectamente se relacionan con él.

La exposición se ha dividido en tres secciones fundamentales: la

primera, denominada IMAGEN GEOGRAFICA trata de suministrar—los elementos esenciales para formar un concepto previo de las —características geográficas sobre-salientes para poder abordar posteriormente la descripción específica de los puertos, asunto que se realiza en la tercera sección para los puertos mexicanos que de primera intención pueden considerarse de mayor importancia. Como medio de unión de ambas secciones se elaboró la titulada GENERALIDADES ACERCA DE LOS PUERTOS MEXICANOS, que trata de vincular el—determinante geográfico con la descripción de

nuestros puertos.

Como aclaración final se anota que las opiniones que se ofrecen no pretenden ser necesariamente de criterio oficial en torno al asunto; conservando, por otra parte, solamente el carácter—de una exposición descriptiva.

## IMAGEN GEOGRAFICA

México es un país con gran extensión de litorales. La longitud de sus costas es de 9,219 kilómetros, de los cuales 6,608—corresponden al Pacífico y 2,611 al Mediterráneo Americano, incluyendo el Golfo de México y Mar del Caribe. Esta longitud, referida



General view of Port of Acapulco.

22-8-58.-14387

a superficie territorial de 1,969.000 kilómetros cuadrados, da un cociente de un kilómetro de litoral por cada 250 kilómetros cuadrados de territorio, índice solamente superado por países de características insulares o peninsulares. Sin embargo, el panorama aparentemente tan favorable al desenvolvimiento marítimo no lo es tanto, debido a las condiciones naturales del litoral que hacen costo las obras portuarias y la conformación del territorio.

Debido al bloqueo natural que ofrecen los dos ejes cordilleranos principales—Sierra Madre Oriental, Sierra Madre Occidental y Sierra Madre del Sur—que corren paralelamente a sus costas, el interior del territorio se encuentra en condiciones precarias—de comunicación con ambos litorales.

El panorama se complica aún más al considerar otros sistemas montanosos de importancia como son la Sierra Volcánica Transversal, el Sistema Montañoso Oaxaqueño—Poblano y la Sierra Madre de Chiapas.

Solamente en un sitio—el Istmo de Tehuantepec—se tienen litorales abiertos al interior tanto por el lado del Golfo de México como por el Pacífico. Además en este sitio se aproximan enmenos de 200 kilómetros ambos litorales, constituyendo un lugar—con posibilidades para el establecimiento ventajoso del tráfico interoceánico.

Por otra parte, como regiones geográficas de grandes recursos y que simultáneamente permiten una fácil comunicación con el—litoral se tienen: la llanura costera del Noroeste, la del Golfo—de México, la del Istmo de Tehuantepec; las llanuras del Papaloapan, del Grijalva-Usumacinta y la Costera de Chiapas.

En cambio, como regiones con relativas facilidades para el—desarrollo interno de las comunicaciones, pero con serias dificultades para su intercomunicación entre ellas y sobre todo con los—litorales se tienen: la Planicie Septentrional, la Altiplanicie Central, la Depresión del Balsas, la Depresión de Chiapas y la Altiplanicie de Chiapas. En sus condiciones naturales se establecen—condiciones antagónicas para la integración en unidades superiores constituyendo

por así decir un conjunto de comportamientos estancos.

La superposición de otros factores externos al anterior determinante de las barreras naturales interiores ha dado origen a—una gran diversificación de México que a su vez ha dado lugar a—una difícil e incompleta integración en la que afortunadamente se logran diálogos palpables.

Puede establecerse bajo este ángulo, que México ha venido—librando a través de sus comunicaciones una constante lucha en favor de dicha integración.

En consecuencia, el desarrollo de la industria de los transportes marítimos—y su imprescindible devivida: la actividad por tuaria—no es espontánea, por lo que es menester un tenaz y creciente esfuerzo y programas bien concebidos en la materia.

### **GENERALIDADES ACERCA DE LOS PUERTOS MEXICANOS**

La Secretaría de Marina ha establecido Capitanías de Puerto en 59 puntos de ambos litorales. De éstos 26 están facultados por la Ley para efectuar tráfico internacional de mercancías como—“puertos de altura” y otros 12 puertos de cabotaje están facultados para realizar igual tráfico, pero operando como subsidiarios—de otros puertos, disponiéndose en consecuencia con 38 puertos para ese objeto. El resto, o sean 21 son considerados solamente de

cabotaje.

Entre los puertos de altura mexicanos deben mencionarse, en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe: Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Ciudad del Carmen, Campeche, Progreso, Cozumel y Chetumal.

En el litoral del Océano Pacífico: Ensenada, La Paz, Grays, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel y Salina Cruz.

El litoral del Golfo de México se caracteriza por un conjunto de ríos y albuferas navegables cuyas desembocaduras, obstruidas por barras, ofrecen poca profundidad y requieren obras exteriores que permitan el acceso a embarcaciones de cierto calado.

Actualmente en este litoral solamente se cuenta con tres—puertos de acceso profundo: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos.

El litoral del Océano Pacífico ofrece condiciones mejores, pues por la proximidad de la Sierra se tienen algunas bahías naturales que ofrecen buenas condiciones, en otros casos se tienen—cordones litorales que albergan albuferas que se espera sean de—gran valor en el futuro para el establecimiento de puertos.

A continuación se trata de ofrecer una imagen sintética de los puertos mexicanos. Tratándose de un país en pleno proceso



Port of Ensenada.



CIA. MEXICANA DE FOTO. S.A.

11569

Port of Ensenada, Baja California.

de—desarrollo, será muy frecuente que es mencione, más que lo realizado, lo que falta por haderse. También con frecuencia se hace referencia a las que se denominan obras de hinterland, pues por encontrarnos en dicha etapa de desarrollo, se considera que la obra portuaria mexicana tiene dos tareas por realizar: la primera finca—su actuación en el litoral y se traduce en las obras más estrechamente portuarias, la segunda, podría decirse que es una labor de coordinación o promoción de obras en el hinterland de cada uno de los puertos con el objeto de acrecentar su interés económico y comercial. Esta actuación muchas veces desemboca en obras de muy diverso tipo, pero primordialmente en aquellas de vialidad terrestre como son caminos y promoción de ferrocarriles.

Para realizar esta exposición se mencionarán los puertos—más importantes de ambos litorales en el sentido de Norte a Sur.

## PUERTOS DEL LITORAL DEL OCEANO PACIFICO

### ENSENADA

Las obras marítimas de este puerto destacan en función de nuestra integración nacional y como poderoso factor para el desarrollo económico—del Estado de Baja California.

Han sido palpables los beneficios logrados por las obras portuarias recientemente ejecutadas en Ensenada, entre las cuales se tienen como fundamentales: en primer lugar el Rompeolas que con una longitud de—1,200 metros suministra abrigo en 120 hectáreas. Sin embargo, se tienen—planes para aumentar su longitud a 2,000 metros, lo que permitirá contar con una superficie abrigada de unas 250 hectáreas.

El frente de atraque está constituido por el Muelle de Cabotaje con 480 metros de longitud y que puede prestar servicio a barcos hasta de 24 pies de calado, pero

que se tiene proyectado ampliar a 850 metros de—longitud. Se tiene también el Muelle de Altura que deberá tener una longitud de 650 metros, hasta el momento se tienen en operación 150 metros.

Se vienen construyendo además cinco modernas bodegas en el muelle de Cabotaje. Se han realizado también obras de relleno para el establecimiento de patios, almacenes e instalaciones, se han emprendido obras de dragado, espigones de protección contra el azolva, etc. Se han efectuado obras en las zonas turística y de pesca industrial que promoverán la explotación más intensa de estas industrias.

Como obras de fomento del hinterland del puerto de Ensenada se consideran necesarias: ampliar la carretera Tijuana-Ensenada y mejoramiento de su trazo. Conclusión de la carretera Tecate-Ensenada, Carretera San Felipe-San Quintín, Ferrocarril Tecate-

San Quintín ó Lacumba-Ensenada,  
—Carretera el Mayor-Ensenada.

El movimiento de carga viene en aumento, durante el periodo—1953-1956 el puerto tuvo un movimiento de 176, 939 toneladas.

\* \* \*

### GUAYMAS

La bahía de Guaymas consta de una superficie de 2,460 hectáreas, dividida en el vaso del Este con 1,647 hectáreas y el vaso del Oeste, con 813 hectáreas. El vaso del Este se encuentra descubierto al ataque de los vientos y ofrece poca profundidad. El vaso del Oeste, se encuentra perfectamente abrigado por montañas y tiene un canal profundo—con ancho de 700 metros y utilizado como rada. Al norte de este vaso se localiza el puerto de Guaymas.

La conformación de la bahía, y las características de la boca dan origen a una superficie con excelente abrigo que hace innecesaria cualquier obra exterior.

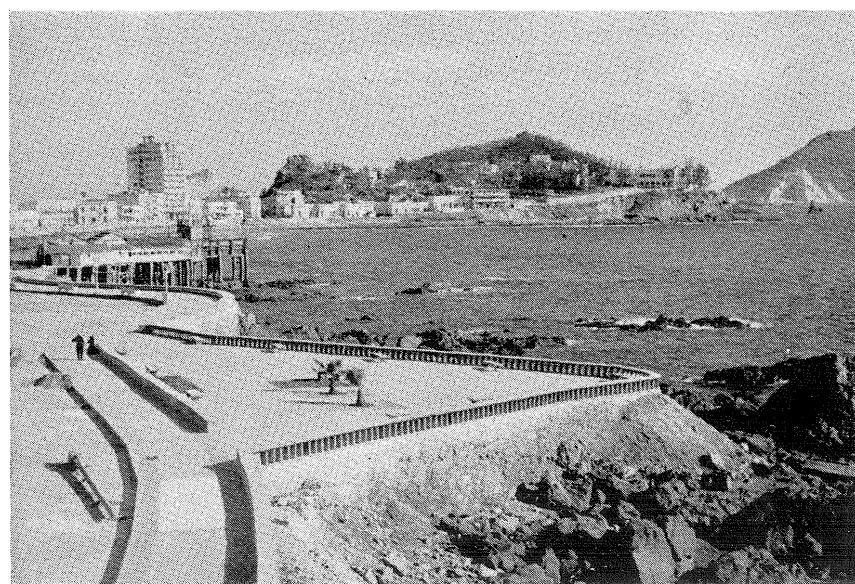
Debido a la carencia de superficies planas susceptibles de aprovechamiento para instalaciones portuarias, aunada a la escasa profundidad, se tuvo necesidad de emprender las obras del Muelle Patio,—con 67.70 hectáreas de superficie y que ofrecerá 2,612 metros de longitud de atraque. El Muelle Patio está concebido con gran previsión de espacios planos, en torno al Cerro de la Ardilla. El perímetro se destinará al servicio de carga marítima y el centro de esa superficie al fomento industrial.

Se han emprendido también otras obras como son la reconstrucción del Varadero Nacional y el camino Guaymas-Varadero Nacional.

\* \* \*

### TOPOLOBAMPO

Dentro de los puertos con mayores posibilidades en el litoral mexicano del Océano Pacífico debe



View of Paseo Klausen, Port of Mazatlán.

mencionarse el de Topolobampo. Situado en el extremo norte del Estado de Sinaloa, puede decirse que se localiza en el centro de gravedad de la unidad económica denominada del Noroeste de México, esta unidad regional se viene considerando constituida por la llanura costera de los estados de Sonora y Sinaloa. Grandes inversiones—se han venido realizando en aprovechar las aguas de los ríos Fuerte, Sinaloa, Ocorón, Mocorito y Culiacán, que beneficiarán una superficie de unas 700,000 hectáreas. El hinterland de Topolobampo abarca desde el río Mayo hasta el Culiacán, por lo que se considera como la salida natural—de la producción agrícola, primordialmente la producción triguera, de—esa zona.

El aprovechamiento de las posibilidades de generación de energía eléctrica permitirá el desarrollo de centros industriales de importancia. La terminación del ferrocarril Chihuahua-Pacífico ampliará enormemente las posibilidades del puerto, vinculando la totalidad del estado de Chihuahua a las enormes posibilidades del litoral del Pacífico.

Se han venido realizando las obras iniciales que permitirán—en

un futuro próximo desarrollar las favorables condiciones naturales de la bahía.

\* \* \*

### MAZATLÁN

Este puerto ha sido tradicionalmente uno de los que han contribuido al tráfico marítimo en el litoral mexicano del Océano Pacífico.

Debido a sus condiciones naturales que no permitían abrigo seguro, fué hasta años recientes, con la construcción de sus obras exteriores principalmente, cuando se vió el incremento notable de la actividad portuaria.

El sistema de abrigo actualmente se considera completo, encontrándose constituido por los rompeolas del Crestón, de la Isla de Chivos, los diques entre Vigía y Azada y entre Azada y Crestón.

La poca profundidad de la dársena impedía utilizar Mazatlán para tráfico de buques de gran calado, por lo que se emprendieron dragados en el canal de acceso.

Se emprendió la construcción de la Avenida Alemán, con 1,209 metros de longitud por 300 metros de ancho. El Paseo Klausen y el Paseo Centenario, que complementan una eficiente vialidad en el Puerto y que contribuyen a la

solución de los problemas urbanos.

El Estero de Urías constituye el eje a lo largo del cual se—alojan los muelles actuales e instalaciones portuarias. Sus posibilidades en cuanto a longitud de atraque no están agotadas y permitirán la posterior expansión del mismo.

El movimiento de carga general en el periodo 1953-1956 fué de 783,556 toneladas.

También, como en el caso de Topolobampo, la conexión vial entre los estados del interior y el litoral del Pacífico ofrece grandes perspectivas. Se esperan la próxima terminación del ferrocarril y carretera Durango-Mazatlán. Las obras de riego en la zona inmediata beneficiarán 400,000 hectáreas y producirán considerables excedentes exportables por el Puerto.

\* \* \*

### MANZANILLO

Manzanillo es el puerto del litoral del Pacífico que mejores conexiones ferrocarrileras ofrece con los estados del interior de la

República, la red ferrocarrilera se extiende, para citar solamente algunas, a las ciudades de Colima, Guadalajara, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Morelia, Pachuca, México, D.F. Puede decirse que ha venido funcionando como el puerto básico del Pacífico para los estados del Altiplano Mexicano. El hecho resulta aún más importante si se toma en cuenta que el grueso de la actividad económica del país se ha localizado durante varios siglos precisamente en esos estados centrales.

La Bahía de Manzanillo, con una gran extensión de 1,450 hectáreas, ofrece sin embargo pocas condiciones naturales de abrigo, por lo que la superficie abrigada es de solamente 30 hectáreas; La condición—portuaria de abrigo es proporcionada por un rompeolas de enrocamiento, cuya reciente prolongación ha mejorado notablemente las condiciones del puerto.

Se tiene el Muelle Fiscal con 230 metros de longitud por 60 metros

de ancho, su cubierta tiene 13,603 metros cuadrados, incluyendo—la superficie de bodegas de 162 metros por 30 metros.

Se ha construido un malecón con 310 metros de longitud en la banda Sur y 160 metros en la banda Poniente.

Dada la dificultad de alojar las nuevas instalaciones en la Bahía misma, se tienen planes para proceder a la construcción del puerto interior en la Laguna de Coyutlán, que ofrece una superficie de 1,000 hectáreas.

En sus estapas iniciales el puerto interior tendría una superficie de 84 hectáreas y comprendería las siguientes instalaciones esenciales: Muelle de Minerales, Muelle de Carga General, instalaciones para reparación de embarcaciones y dique seco.

La solución del puerto interior traería aparejada la obtención de superficies urbanizables de vital urgencia para la población actual y de reserva para el futuro crecimiento de la misma.



General view of Port of Mazatlán.

## ACAPULCO

La Bahía de Acapulco, con una superficie de 1,920 hectáreas, de abrigo inmejorable, gran profundidad y fácil acceso, puede decirse que constituye el sitio que mejores condiciones ofrece como puerto natural en todo el litoral mexicano. Desgraciadamente sus posibilidades como puerto comercial se han visto constantemente impedidas por el establecimiento en grado intensivo de la industria turística, al grado que actualmente se considera casi imposible poder llevar a cabo planes en gran escala que la orienten a la actividad portuaria comercial en la propia Bahía de Acapulco.

Se tienen planes para realizar obras interiores portuarias en la Bahía de Puerto Marqués, aledana a la Bahía de Acapulco. La primera etapa—del proyecto del puerto interior en Puerto Marqués llevaría a obtener una dársena de 51 hectáreas de superficie con 1,600 metros de longitud de muelles y 7,200 metros cuadrados de bodegas. El proyecto es suceptibles de ampliarse con dos dársenas más que aumentarán considerablemente la capacidad del puerto.

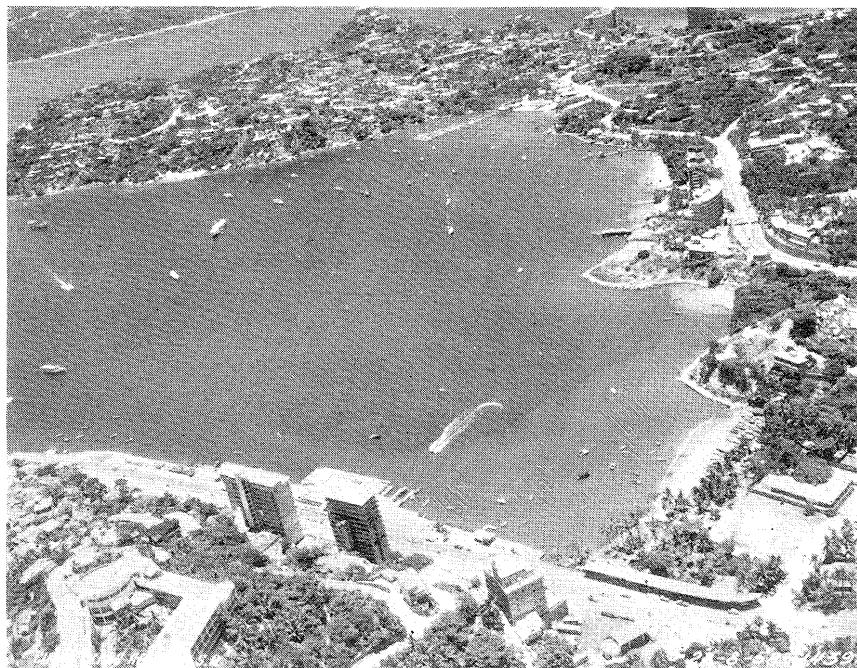
A pesar de la carencia de conexión ferrocarrilera, el puerto de Acapulco ha manifestado una posición creciente en cuanto al tráfico de mercancías en el Pacífico. Entre 1952 y 1956 se tuvo un total de 408,588 toneladas de cargo manejada por el Puerto. Los ingresos de Aduana fueron—de \$101.000.000. Refiriendo los ingresos aduanales al tonelaje de carga de importación y exportación se tienen \$478.00 por tonelada, cifra índice que pone de manifiesto la circulación de carga valiosa.

Además de las obras de acondicionamiento del Puerto Interior en la Bahía de Puerto Marqués, se considera de la mayor urgencia emprender—el ferrocarril Balsas-Acapulco, (Puerto Marqués), que generaría una fructífera conexión entre el núcleo vital de mayor importancia del país, cuyo centro de gravedad es la Ciudad de México, con el litoral del Pacífico.

### \* \* \*

## LA UNIDAD ISTMICA

Como se ha establecido al tratar brevemente las condiciones geográficas de México, solamente en



Scenic Port of Acapulco as viewed from air.



Historic Port of Acapulco is famous for its scenery and deep sea fishing.

el Istmo de Tehuantepec se tienen condiciones favorables para las comunicaciones interoceánicas. De hecho se tiene la carretera y el ferrocarril transístmico, cuyos puntos terminales,—desde el punto de vista que aquí interesa, son los puertos de Salina Cruz en el Océano Pacífico y Coatzacoalcos en el Golfo de México.

Por lo anterior se ha considerado acertado considerar a este conjunto como una unidad para su

estudio desde el punto de vista de los transportes, unidad cuyo concepto puede hacerse extensivo a muchos otros aspectos de la planeación económica. La zona de influencia económica de la unidad planteada tiene una población de 1.000.000 de habitantes y cubre una extensión de 50,000 kilómetros cuadrados, lo que implica una densidad de 20 habitantes por kilómetro cuadrado. Se considera una de las zonas con mayor riqueza

potencial en recursos naturales.

El ferrocarril transístmico denominado Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y sus dos terminales portuarias entraron en operación a principios de este siglo. La base de su operación la constituyó el movimiento de carga en tránsito proveniente del Hawái con destino a Europa. Se llegaron a mover más de 4,000.000 de toneladas de mercancías, llegándose a tener 56 trenes en marcha en una sola línea troncal de 302 kilómetros de longitud.—Al entrar en servicio el Canal de Panamá se anuló el tráfico interoceánico decayendo grandemente la operación de ambos puertos y el ferrocarril. Otros factores como lo es el problema del azolvamiento agrevaron la situación en lo tocante al puerto de Salina Cruz.

Sería sumamente largo el poder ofrecer en forma siquiera algo completa las visitudes que ha atravesado este conjunto para poder continuar operando. Sin embargo, queda apuntada la causa funda-

mental de su decadencia: el haber fincado la base de su operación, exclusivamente en carga en tránsito y por así decir en hinterlands virtuales fuera del control Nacional. De este hecho brevemente anotado surge naturalmente la única política sólida en torno a la cual se viene laborando, y que en términos generales consiste en la explotación de los recursos interiores que originen sólidas zonas de influencia para los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

\* \* \*

### SALINA CRUZ

El problema primordial para la existencia del puerto es el azolvamiento del antepuerto y bocana. Recientemente se condujo una "campana de medidas" y los estudios físicos indispensables para poder someter en un futuro próximo este problema a la técnica de modelos.

El dragado completo del entepuerto regeneraría una superficie de 60 hectáreas de aguas tran-

quilas.—Se ha efectuado la reconstrucción de un rompeolas.

Actualmente se tienen dos muelles de altura de 500 metros de longitud cada uno y las bodegas correspondientes.

Se han emprendido obras que permitirán poner en servicio al Dique Seco, que se espera pueda ser de gran importancia por el atractivo de la posición ventajosa del puerto de Salina Cruz, situado en el centro geográfico entre la costa de California en los Estados Unidos y los puertos de importancia comercial en la costa occidental de la América del Sur.

Entre 1953 y 1956 Salina Cruz tuvo un movimiento de 963,939 toneladas, en su mayoría carga emitida por el Puerto. Es el puerto de salida de combustibles para abastecer el litoral mexicano del Pacífico, primordialmente la región del Noroeste de México, una de las que acusan actualmente índices de desarrollo económico mas altos.



Port of Salina Cruz on the Pacific.



Above two photos show the harbor of Salina Cruz, Oaxaca, which is the southernmost port of Mexico on the Pacific coast. This man-made port is a trans-shipment point for petroleum products from the northern part to the western parts of the country. Coffee to the United States is also shipped from this port.

Con base en la idea anotada, la Secretaría de Marina ha venido conduciendo un plan para el mantenimiento de profundidades en el puerto, mediante dragados para el acceso de barcos petroleros, la construcción de un Muelle de reparaciones a flote, complemento del Dique Seco y los talleres del mismo con sus instalaciones necesarias.

El movimiento de combustibles se realiza entre Minatitlán y Salina

Cruz por medio de oleoducto, se efectúa intenso tráfico marítimo de combustibles entre Salina Cruz y Mazatlán, Guaymas y Ensenada.

También se espera se genere el tráfico marítimo asociado al embarque de azufre por los yacimientos de gran potencialidad que recientemente—han entrado en explotación en la región del Istmo.

Se consideran urgentes la modernización del Ferrocarril Na-

cional de Tehuantepec y el complemento de una red vial de caminos que alimenten al ferrocarril y a la carretera transístmica.

La planeación de los recursos naturales tendiente a su industrialización es prometedora en muy variados aspectos: agrícola, minero, ganadero y forestal.

### TUXPAN

El puerto de Tuxpan es el más cercano a la Capital de la República por lo que respecta al litoral del Golfo. Sin embargo su actividad deberá cimentarse en su propio hinterland, sin competencia ruinosa para Tampico y Veracruz que actualmente son básicos en este litoral. El hinterland de Tuxpan deberá integrarse a base de las huastecas Veracruzana e Hidalguense y deberá tener influencia en porciones de los Estados de Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí.

A sólo 75 kilómetros se localiza el centro de refinación de Poza Rica, ol que origina un movimiento petrolero de alguna importancia. La carga de barcos tanque se realiza mar afuera por medio de cargaderos.

La obra fundamental que se ha emprendido en este puerto ha sido la construcción de las escolleras, cuya acción permitirá el acceso a las embarcaciones al vencerse la formación de la barra. Para poder realizar esta obra hubo necesidad de emprender varias obras auxiliares, entre las cuales merecen mencionarse la vía férrea Tuxpan-La-Guadalupe, con 56 kilómetros de longitud, que hace posible el acareo de piedra entre la cantera de la Guadalupe y las Escolleras en construcción. Esta obra tendrá un aprovechamiento posterior pues deberá formar parte del tramo corto ferroviario México-Tuxpan.

Una conexión importante es el canal intercostero Tuxpan-Tampico, cuyo mejoramiento se efectuó en época reciente; este canal, puede tener una gran influencia económica si se prolonga hacia el norte de Tampico y hacia el Sur de Tuxpan hasta Gutiérrez Zamora o Nautla.

## TAMPICO

El puerto de Tampico, de carácter fluvial, se encuentra localizado en la márgen izquierda del río Pánuco, en el extremo sur del estado de Tamaulipas.

Se ha estimado en 15 kilómetros de longitud, el tramo de río—susceptible de dotar con instalaciones portuarias. Las posibilidades—de expansión aumentan notoriamente al considerar los vasos de las lagunas del Chijol, Pueblo Viejo, El Carpintero y El Chairel.

La boca del río Pánuco ha sido objeto de obras de encauzamiento desde fines del siglo pasado. Se tienen dos escolleras de enrocamiento que avanzan mar adentro hasta la profundidad de 10 metros. Dichas escolleras construidas originalmente a base de emparrillados de madera y piedra caliza, han sido objeto de reconstrucciones, la primera en el período 1934-1939 que puede considerarse fundamental y

la más reciente que consistió fundamentalmente en reparar la escollera Norte, estructura que sufre un severo ataque del oleaje en el caso de temporales.

El canal de navegación con profundidad de 30 pies tiene un ancho de 100 metros. La distancia entre escolleras es de 300 metros.

Tiene varios muelles petroleros y un Muelle Fiscal con 200 metros de longitud.

Desgraciadamente se ha centrado fundamentalmente hasta ahora, tanto la actividad portuaria como en la zona de influencia, en la explotación petrolera, dedicándole relativa poca atención a otros aspectos de la economía. Son palpables las crisis agudas que acarrean las bajas en la actividad de la industria petrolera.

El movimiento de carga en el período 1953-1956 ha sido de 20,380.162 toneladas, con enorme proporción de salidas de carga de exportación superior a los 11 mil-

tones de toneladas—reflejo de los grandes volúmenes de exportación de petróleo.

Entre las obras de reciente construcción se tienen: El Muelle de Metales, con 150 metros de longitud por 21 de ancho; se ha iniciado un segundo tramo que corresponderá al Muelle de Minerales y que también deberá tener 150 metros de longitud por 22 de ancho. Se tienen también el Muelle de Cítricos y el Muelle de Mercados con 103 metros y 83 metros de longitud respectivamente; también son estructuras de concreto.

Se han emprendido diversas obras en el Astillero, Reparación de la Escollera Norte y Reparaciones en el Muelle de Cabotaje.

El puerto está bien comunicado al interior por líneas ferroviarias y carreteras que lo unen a importantes ciudades como son El Mante, Ciudad Valles, Laredo. Además cuenta con una conexión sumamente valiosa con el puerto de Tuxpan por medio del canal intercostero Tuxpan-Tampico.

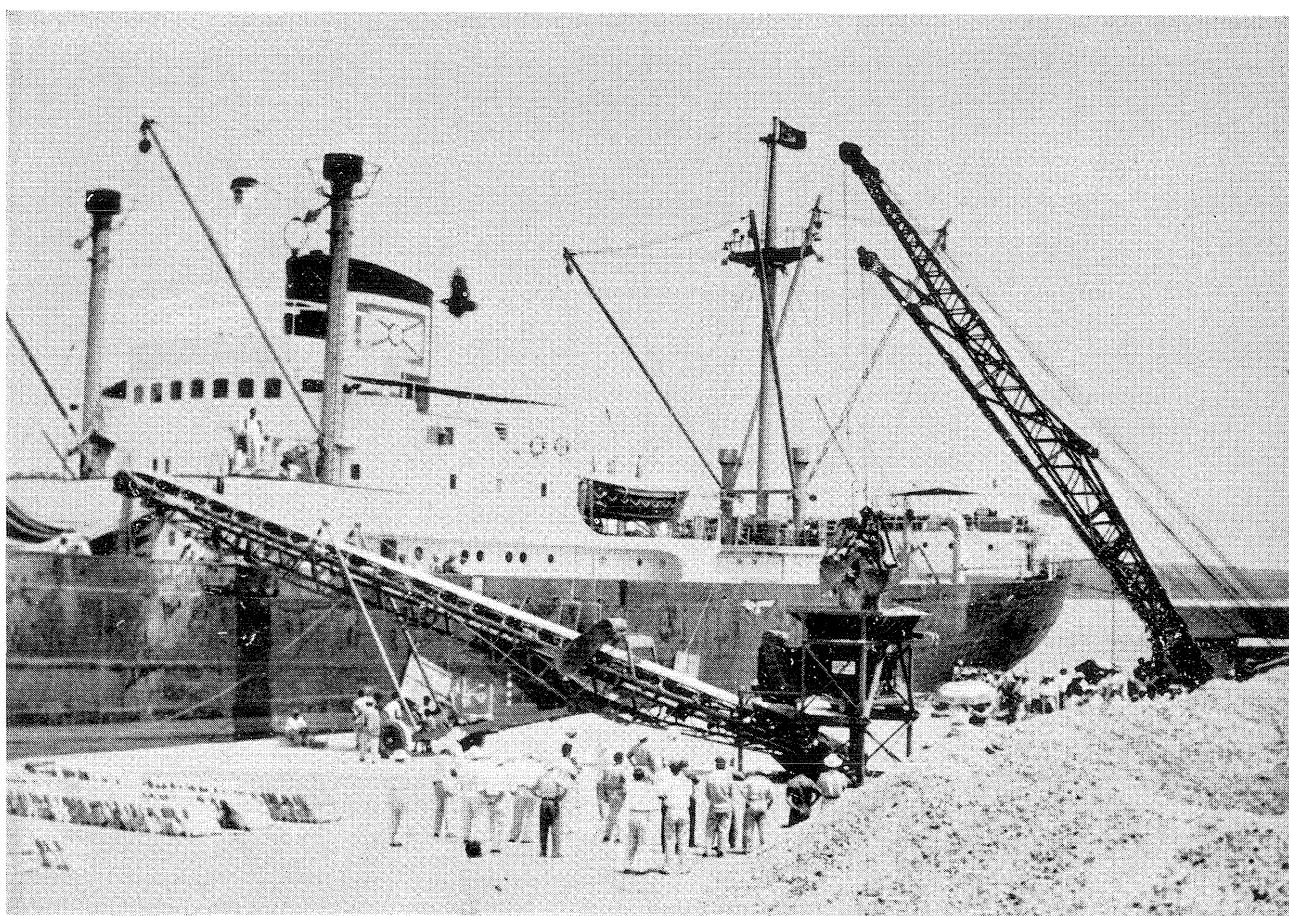


Photo shows loading a vessel with ores at the Minerals Wharf, Port of Tampico.

## VERACRUZ

El puerto de Veracruz ha mantenido desde la época de la Colonia, una situación de preponderancia en las relaciones comerciales y culturales de México. Fué hacia ese punto donde se realizaron los primeros caminos del país. También el primer ferrocarril (en 1871) tuvo como punto terminal ese puerto. Las primeras obras portuarias emprendidas por el Gobierno Federal (en 1882) fueron realizadas en Veracruz. La evolución paulatina e ininterrumpida del puerto es el resultado natural de su posición ventajosa con respecto a la Capital de la República que tradicionalmente ha sido el punto de asiento del núcleo de población más importante del país.

Veracruz es un puerto artificial construido apoyando las obras de abrigo en los bajos coralíferos existentes que se llaman Bajo de la Gallega y Bajo de Hornos. El recinto abrigado es de 210 hectá-

reas de superficie y paulatinamente se han venido construyendo muelles en el interior.

Actualmente se tienen 3,500 metros de longitud de atraque para embarcaciones con 26 pies de calado, longitud correspondiente a 5 muelles de espigón y tres paredes de traque. El sistema de muelles en espigón define un conjunto de cuatro dársenas.

Recientemente se terminó la construcción del escollerao de protección al muro del noroeste, que permitirá el aprovechamiento del lado interior como banda de atraque y de los patios anexos.

El movimiento de carga en los muelles se ha venido mecanizando paulatinamente, aunque se considera por abajo del nivel deseable.

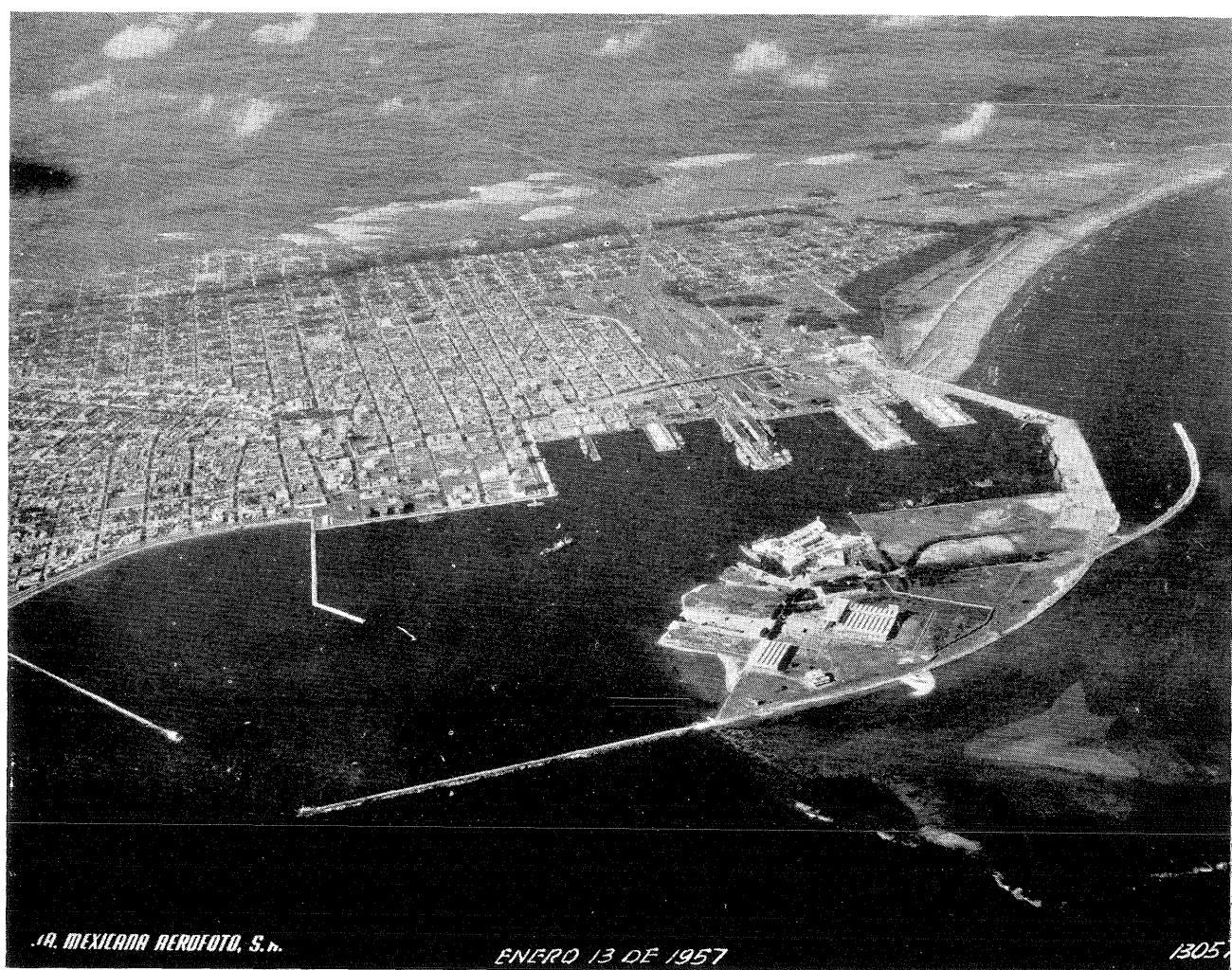
Numerosas han sido las obras de carácter urbano emprendidas por la Secretaría de Marina. Entre estas deben mencionarse la construcción del Boulevard "Manuel Avila Camacho" y el Boulevard

"Miguel Alemán".

En el período 1953-1956 el puerto de Veracruz manejó un total de 6.412.787 toneladas. Es un puerto receptor o consumidor que manifiesta gran descompensación en su movimiento de cabotaje a causa del petróleo que recibe por mar. Las salidas de exportación representan el 50% de las entradas de importación. Las mercancías importadas son en su gran mayoría productos manufacturados de consumo que generalmente son de alta densidad económica.

Por el factor básico de haber sido tradicionalmente el puerto fundamental para el centro del país, cuenta con una red amplia de ferrocarriles y carreteras que vinculan importantes ciudades del interior, entre las cuales se mencionan: Jalapa, Córdoba, Tehuacán, Puebla, Tlaxcala, Pachuca, Toluca y México, D.F.

\* \* \*



General view of the Port of Veracruz on the Gulf of Mexico.

## COATZACOALCOS

El puerto de Coatzacoalcos está situado en la desembocadura del río del mismo nombre. Es uno de los puntos terminales de la importante vía transístmica Salina-Cruz-Coatzacoalcos. El hinterland del puerto abarca ricas zonas de los estados de Veracruz, Oaxaca y Tabasco. Se cuenta con un amplio sistema de comunicaciones terrestres, ferrocarril y carretera al centro de la república a la denominada región del Sureste de México, además del sistema transístmico.

A pesar de la crisis originada por la apertura del canal de Suez, Coatzacoalcos nunca dejó de operar debido a las fuentes alimentadoras de su hinterland como son el petróleo, la agricultura y en época reciente el azufre. Actualmente se tiene un manejo de carga anual superior a 1.300.000 toneladas. En el período 1953-1956 se manejaron 3.880.000 toneladas.

Grandes esperanzas se tienen cifradas en este puerto como consecuencia del robustecimiento económico de su hinterland que contribuirá al desarrollo del propio puerto y de la unidad ístmica.

Las obras exteriores del puerto de Coatzacoalcos están constituidas por dos escolleras convergentes de enrocamiento, con longitudes originales de 1,400 metros y 1,250 metros, pero que debido a su reconstrucción se prolongaron a 1,550 metros y 1,270 metros, respectivamente. La distancia entre muelles es de 288 metros.

El puerto cuenta con 8 muelles principales ubicados en la margen izquierda del río, de los cuales 6 son los muelles fiscales antiguos, 1 de cabotaje y 1 de Puertos Libres. Los muelles son de estructura de acero con cubierta de madera, tienen 126 metros de longitud por 14 metros de ancho y se encuentran unidos por viaductos de 80 metros de longitud por 6.35 metros de ancho. La longitud total de muelles es de 1,330 metros, con profundidad de 33 pies! Cada muelle tiene una bodega de 126 metros de largo por 32.50 de ancho.

Cada muelle cuenta con 3 vías, la vía para grúas y la exterior para carros del ferrocarril y dos vías interiores a lo largo de cada muelle que se unen en el extremo sur para entrar al sistema de patios.



Photo shows city and harbor of Veracruz.

Se han efectuado obras tendientes a poner en operación el antiguo astillero para embarcaciones menores y de regular calado. Se han construido diversos talleres, edificios aledanos, instalaciones de agua, electricidad y contra incendio.

En impulso al mejoramiento urbano de la Ciudad, la Secretaría de Marina ha realizado diversas obras en la población, dentro de las cuales merecen mencionarse el boulevard riberero "Manuel Avila Camacho" diversas pavimentaciones en calles aledanas a la zona portuaria, etc.

En íntima conexión con el puerto de Coatzacoalcos se tiene la región de MINATITLAN, de gran importancia por la explotación petrolera y azufrera. Localizado a sólo 40 kilómetros aguas arriba de Coatzacoalcos y sobre el mismo río, ofrece óptimas condiciones para el empleo de la vía fluvial, es un punto perfectamente comunicado al centro y sur del país por la red vial, terrestre y aérea.

Con base en estas consideraciones se efectuó la construcción del muelle de Minatitlán, localizado en la margen izquierda del río Coatzacoalcos, con una longitud de 73 metros por 16.50 metros de ancho.

Se estiman necesarias la construcción del Muelle de Pesca y Planta de Refrigeración, Muelle de

Frutas y bodega refrigerada. Construcción de un varadero para embarcaciones de 250 toneladas y otro para embarcaciones de 2,000 toneladas, muelles adicionales de acabados y reparaciones a flore, dragados periódicos que mantengan en 33 pies el canal de acceso a la altura del arranque de las escolleras.

Numerosas e importantes son las obras de hinterland, con proyección económica en el Puerto, sin embargo debe mencionarse como fundamental la modernización del Ferrocarril Tehuantepec-Coatzacoalcos.

\* \* \*

## FRONTERA

El puerto de Frontera se localiza en la margen derecha del río Grijalva, a 10 kilómetros de su desembocadura en el Golfo de México.

Puede decirse que esta desembocadura aunada a la extensa red fluvial que concierne al puerto y a la red de carreteras de reciente creación deberá constituir la salida natural de las exportaciones de una extensa y rica zona del Sureste de México, en la que mayores perspectivas económicas se tienen. Básicamente el hinterland de Frontera estará constituido por la llanura aluvial del sistema de ríos Grijalva-Usumacinta. El potencial agrícola, ganadero, petro-

lero, openas ha podido explotarse en un mínimo por la falta de control del caudal de sus ríos. En época reciente se ha efectuado un programa intensivo de obras en la región que indudablemente culminarán en la necesidad imprescindible del acondicionamiento del puerto de Frontera.

Actualmente se tiene un Muelle Fiscal de reciente construcción, 300 metros de longitud por 15.50 metros de ancho.

Como se anotó brevemente, la desembocadura del río Grijalva es la salida natural de la región, pero la barra limita el calado de las embarcaciones, salvando esta barra se tienen buenas profundidades en una apreciable longitud de 54 kilómetros del río.

El mejoramiento de esta desembocadura se inició en 1911 con la apertura del denominado Canal Lateral, cuyo mantenimiento constante a base de dragados tuvo que abandonarse por incostabilidad. Otros factores adversos como son cierta depresión en el cultivo del plátano, producto al que fundamentalmente servía al puerto, originaron poca atención a esta desembocadura.

Fiel reflejo de esta situación es el movimiento de carga registrada en el período de 1953-1956 que fué solamente de 229.354 toneladas, en cambio en la época del auge plata-

nero se tuvieron movimientos de carga anuales del orden de 196.000 toneladas (año de 1936).

Recientemente se ha llegado a la conclusión de resolver el problema de esta desembocadura por medio de dos escolleras convergentes cuya construcción se inició en 1954. La construcción de estas escolleras se ha realizado a base de "cajones" de tablera metálica. Actualmente se tienen construidos 524 metros en la Escollera del Este y 168 metros en la Escollera del Oeste.

Coincidencialmente con el carácter de navegables que tienen algunos tramos de los ríos de este sistema Grijalva-Usumacinta, se estima será necesario emprender numerosas obras en la red como son muelles fluviales en Escobas, Villahermosa, Januta, Zapata, Tenosique, etc. dotados con bodegas refrigeradas para carga perecedera.

\* \* \*

### PROGRESO

Progreso está situado al Norte de la Península de Yucatán a gran proximidad de Mérida, capital del Estado. El suelo de la Península de Yucatán está constituido por roca caliza en su totalidad. Obligada por este factor, la actividad agrícola se ha orientado casi exclusivamente al cultivo del heneguén. El punto de salida de esta producción ha sido tradicionalmente el Puerto de Progreso, que se encuentra comunicado con el sistema ferrocarrilero de la Península y actualmente con el centro del país por

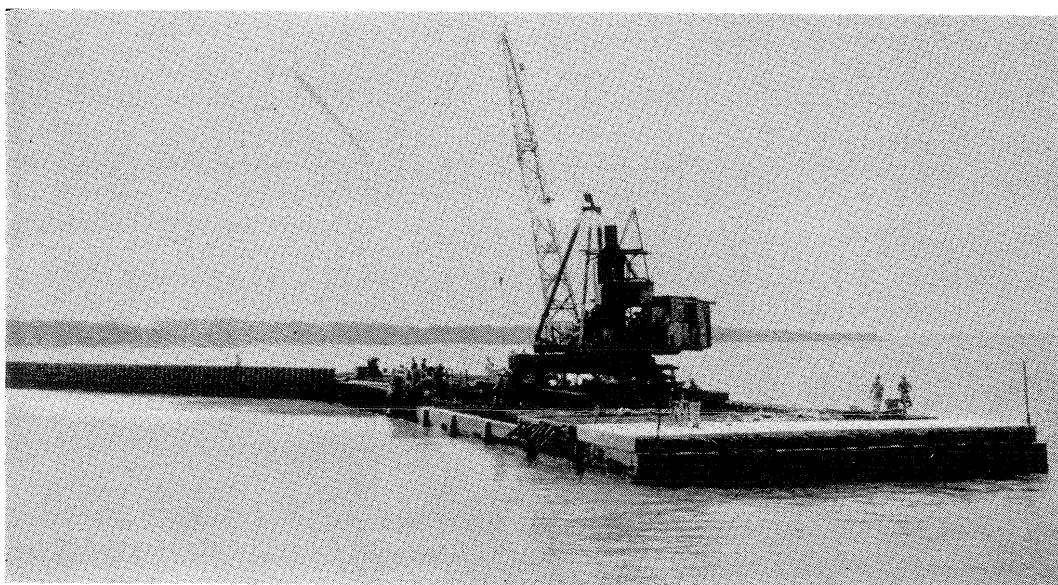
medio del ferrocarril del Sureste.

Para el movimiento de carga se cuenta con el Muelle Fiscal, que debido a la poca pendiente y profundidad de la playa tiene una longitud total de 2.100 metros. En su arranque se tiene 145 metros de enrocamiento y el resto, o sean 1.752 metros, es un viaducto con 10 metros de ancho que en su extremo tiene una cabeza de atraque de 205 metros de longitud por 50 metros de ancho. El calado es de 18 a 20 pies. En la cabeza de atraque se tienen 2 bodegas con capacidad para almacenar 35.000 pacas de henequén. El equipo de manejo de carga consiste en dos grúas de 7 toneladas, una grúa de 5 toneladas, cinco tractores apiladores y 6 carretillas con elevador hidráulico.

Como obras recientes deben mencionarse el Muelle de Pesca, formado por 110 metros de enrocamiento, 85 metros a base de pilas y superestructura de concreto y el atracadero propiamente, formado con pilotes y cubierta de concreto, con 145 metros de longitud y 13.50 de ancho. Se tienen 12 pies de calado en el extremo.

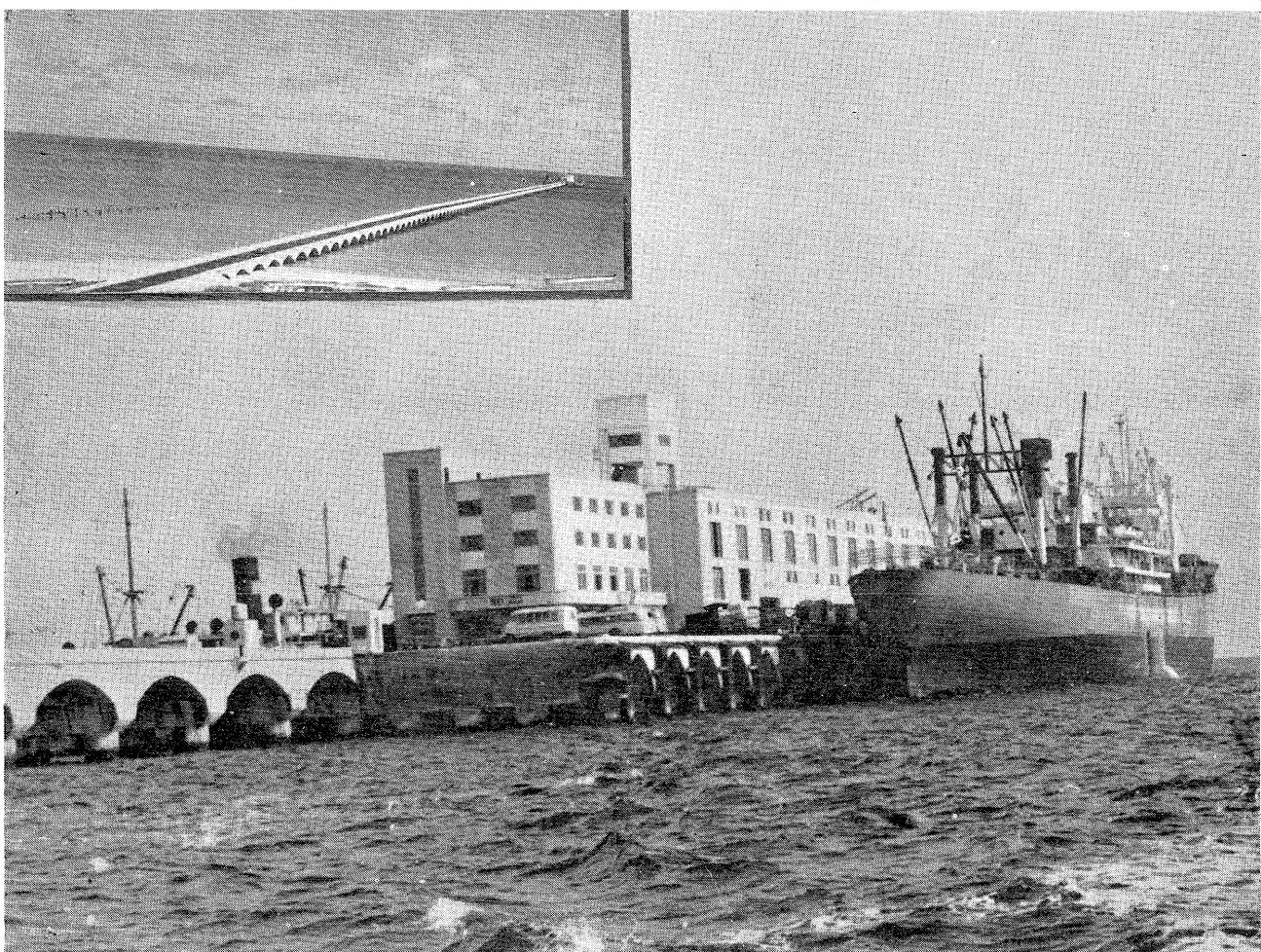
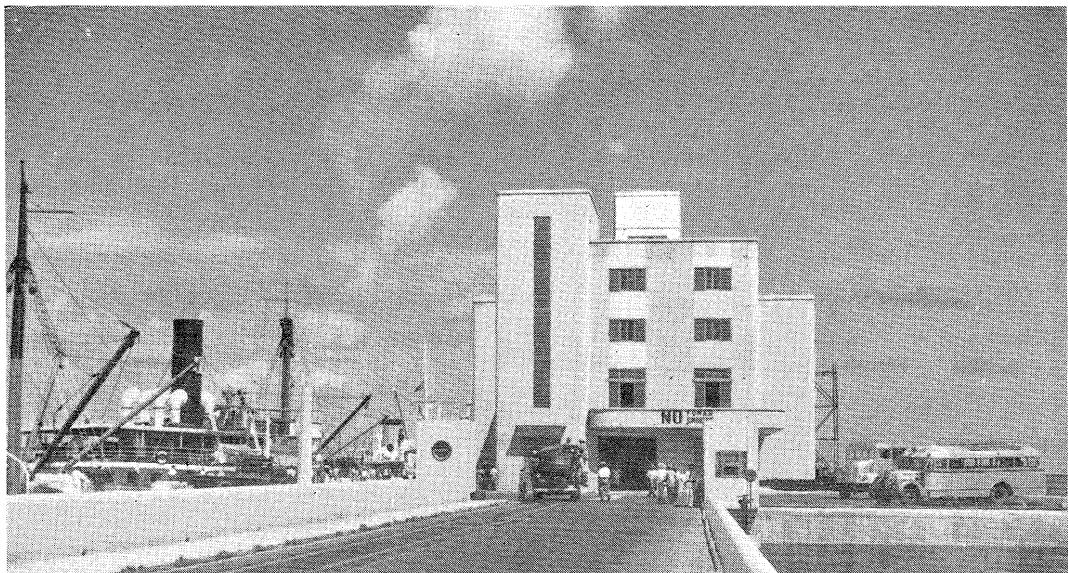
Se tiene una planta refrigeradora para 60 toneladas de almacenamiento mensual al operarse 2 toneladas diarias.

Se tienen planes para la construcción del Muelle de Cabotaje, que hasta hace poco utilizaba el Muelle Fiscal con graves inconvenientes de incomodidad por su altura. Deberá constar de dos partes esenciales: viaducto y atracadero. (Méjico, D.F., 7 de mayo de 1959)



Dredging works in the Port of Frontera.

Right photo shows  
Fiscal Pier and  
Warehouse, Port of  
Progreso, with stor-  
ing capacity of 3,500  
bales of henequin.



#### **Big Wharf Completed at Kawasaki Port**

A 190-meter wharf capable of accommodating a 20,000-tonner which was under construction at Kawasaki port as part of the improvement and expansion program of the port has been recently completed. With this the municipally operated wharves number three.

#### **Export ship figures exceed target**

According to the Ministry of Transportation, 38 vessels aggregating 763,233 tons gross (1,210,376 tons d.w.) were exported during 1958 fiscal year ended March 31 against the export target of 500,000 tons gross and the value amounted to \$188,198,388 against the target of \$145,000,000.

General view of wharf, warehouse and a part of viaduct, Port of Progreso. In photo on left upper corner is indicated general aspect of viaduct, extending 2,100 meters into the sea.

## **L.A. Commissioner Replaced**

Mayor Norris Poulson has appointed L.D. Hotchkiss, 66, to the Board of Harbor Commissioners.

According to Bernard J. Caughlin, general manager of Los Angeles Harbor, Hotchkiss, a former prominent newspaperman, will fill the vacancy created by the recent resignation of L.A. Hyland, vice president and general manager of Hughes Aircraft Co., Culver City.

Hyland served since July 1956 and his term would expire July 1, 1959. Reluctantly he resigned because of the pressure of business in favor of a commissioner

with more time.

The new commissioner was editor-in-chief of the Los Angeles Times, generally regarded as the most powerful paper on the U.S. West Coast, when he retired last year.

Hotchkiss has been a newspaperman and editor since 1916, except for time out for service in World War I. He holds A.B. degree in economics from Iowa State University.

## **Asian Dockworkers' Conference**

The international dockworkers' convention in the Pacific and Asia

was held in Tokyo for three days from May 11. Present at the convention were the representatives of dockworkers from the United States, Soviet Union, India, Australia, Indonesia, Cambodia and Japan. Mr. Harry Bridges, head of the International Longshoremen's and Warehousemen's Union attended the meeting.

## **Observation Ship Returns from Antarctic**

The Antarctic geophysical observation ship Soya returned to Tokyo after completing a five-month trip to the Antarctic.



Photo shows girls dressed in typical attire for dancing "el Sarabe", which may be considered the national folkloric dance because of its wide diffusion.

## New Port Appointments

Capt. John Rountree, U.S. Coast Guard, Ret., and former commander of the Eleventh Coast Guard District with headquarters in Long Beach, was appointed traffic manager of the Port of Long Beach, executive, March 1.

\* \* \*

An experienced engineer has been added to the Engineering Department's staff at the Port of Los Angeles, General Manager Bernard J. Caughlin has announced.

Caughlin said the appointment of Lawrence L. Whiteneck, 47, as administrative engineer was made to help this important department cope with its increasing work load as the port steadily expands its facilities. Whiteneck will report directly to Admiral Edward V. Dockweiler, chief harbor engineer.

## Trans-Pacific Passenger Liner Construction Plans

The Liberal-Democratic Party is studying the tentative plans for constructing trans-Pacific passenger liners drawn by the Ministry of Transportation and the N.Y.K. Line. With the intention to contribute to earning foreign currencies by promoting tourist industry, both the Government and the party are attaching importance to the construction of passenger liners. However, the creation of such a climate seems to have been stimulated chiefly by the recent entry of Orient & Pacific Lines' fleet in the Pacific passenger service. There are three plans of A, B, C, of which the planners consider plan B best. Its principal particulars are: two passenger ships (33,400 tons gross); speed 24 knots; output 61,000 h.p.; contract price ¥1,500 mn.; 200 first class and 1,000 tourist class passengers; and sailing time (Yokohama/San Francisco) 10 days 14 hours. Reportedly the Ministry of Transportation authorities are in support of the plan to build two passenger liners with government funds and to entrust their operation to the N.Y.K. Line.



A visit to the Pyramids of the Sun and Moon in Teotihuacan is rewarding adventure for those interested in ancient Mexican culture.

## Arrivals and Tonnage in Los Angeles

There have been 125 more ship arrivals and 838,497 more tons of cargo worked at Los Angeles Harbor during the first four months of this year than in the same period in 1958, according to the municipal port's regular monthly tabulation.

Arrivals in the first third of 1959 totaled 1483, an increase of nine percent over last year's 1358. Total commerce amounted to 7,256,195 tons, a 13 percent rise over the 6,417,698 tons recorded for the first four months of 1958.

Increases were noted for each of the four months in all the categories of cargo—general, fresh fish, softwood lumber and bulk oil.

|        | No. of ships | Gross tonnage | Speed    | Output      | Contract price |
|--------|--------------|---------------|----------|-------------|----------------|
| Plan A | 2            | 25,000 tons   | 22 knots | 36,000 h.p. | ¥ 7,500 mn.    |
| Plan B | 2            | 33,400 "      | 24 "     | 61,000 "    | ¥ 1,500 mn.    |
| Plan C | 2            | 37,800 "      | 26 "     | 82,000 "    | ¥14,000 mn.    |

|        | Passenger accommodation |       | Sailing time<br>(Yokohama-San Francisco) |
|--------|-------------------------|-------|--|
|        | first class .....       | 150   |  |
| Plan A | tourist class .....     | 802   | 11 days 10 hours                         |
| Plan B | first class .....       | 200   | 10 days 14 hours                         |
| Plan C | tourist class .....     | 1,000 |  |
|        | first class .....       | 200   | 9 days 14 hours                          |
|        | cabin class .....       | 200   |  |
|        | tourist class .....     | 800   |  |

## MISCELLANEOUS

### Improvement Projects for L. A. Port

Los Angeles voters have overwhelmingly approved a City Charter Amendment which authorizes the Los Angeles Harbor Department to issue revenue bonds, as needed, to expand and improve its facilities. The vote was 267,068 in favor; 75,744 against.

Under the provisions of this amendment, both the principal and interest on any and all bond issues must be paid solely from Harbor Department revenues.

High on the Harbor Department's list of planned projects, according to General Manager Bernard J. Caughlin, are:

- The replacement of several old shipping terminals in Outer Harbor with more modern facilities;
- The widening of many existing terminals;
- A lift-on, lift-off terminal;
- Several new general cargo terminals;
- A bulk loader.

Caughlin said the Harbor Department is currently engaged on three major projects.

First to be completed will be the supertanker terminal in Outer Harbor which is scheduled to be in operation by July 1. "This huge facility, the only one of its kind on the West Coast, will accommodate the largest tankships afloat today," Caughlin explained.

A general cargo terminal in West Basin is scheduled for completion early next year. And a cargo-passenger terminal on Main Channel, preferentially assigned to American President Lines, should be opened early in 1962.

With its recently acquired authority to issue revenue bonds, the Harbor Department is now in a position "to continue developing and expanding port facilities to keep pace with the growth of the Greater Los Angeles area," Caughlin pointed out.

At the same time, he reminded, the new financing plan will bring improvements which will be of immense economic value to the area served by the port.

"Over \$1 billion worth of imports and exports, creating jobs and serving industry, moved across our wharves last year. An estimated 11,000 factories in Greater Los Angeles alone are dependent on this harbor for the importation of their raw materials and semi-finished products, as well as the export of their output," Caughlin noted.

"More than 200,000 jobs are created, directly or indirectly, by the Harbor's operations. Workers directly concerned in the handling of cargo at the Port of Los Angeles have been paid a total of \$541 million in wages since World War II.

"And in the last four decades, nearly 800 million tons of cargo have moved through the port. Present trade tempo," he said, "is nearly 2 million tons a month."

### Port Survey Team Off to U.S.

The Japan Productivity Center has decided to send to the United States a team to survey the managements of ports and harbors. The team is scheduled to leave Tokyo on August 26 and to stay in that country for about 50 days. The team will invest: (1) the type and organization of port and harbor management; (2) the financial policies for port and harbor management; (3) the rationalization of facilities and their operation; (4) service industry. The team will be headed by Mr. Y. Yanagisawa, former director of the Port and Harbor Bureau of the Ministry of Transportation.

### Himeji Becomes Open Port

As the result of the revision of the Custom Duty Law, the port of Himeji in Hyogo Prefecture became an open port as from April 11. With big plants of the Fuji Iron Manufacturing Company and the Kansai Electric Power Company in its hinterland, the port is expected to make development in future. A wharf capable of berthing a 10,000-ton vessel is now

under construction in the Shikama area of the port.

### 40,000-Ton Drydock Completed

A 40,000-deadweight-ton drydock at the Kanagawa shipyard of the Hitachi Shipbuilding and Engineering Company, which has been under construction since April 1958 will be completed on June 5. The dock which has an overall length of 220 meters and a breadth of 30 meters, is the largest of its kind owned privately in the Kanto district. As its related equipment the dock will have a 1,200 h.p. tugboat, cranes and machine tools.

### Japan Productivity Center Team Off to America

An inspecting team of the Japan Productivity Center, headed by Mr. H. Honjo, left Tokyo for the United States on April 14. The team will inspect the dredging industry in principal ports and the operation of reclaimed lands there for about two months, and is scheduled to return in mid-June.

### Sailing Days to be Reduced

In order to speed up its regular New York service, the Yamashita Line has begun the direct service between Yokohama and New York with the sailing of March ships. As liners sail direct to New York with call at only Los Angeles for bunkering, they will be able to reduce their sailing time between Yokohama and New York to 22 days as in case of mariner-type ships.

### Yokohama Seamen's Building Nears Completion

The Yokohama Seamen's Building which is now under construction as hotel facilities for seamen and their family members is nearing completion. The 4-storied building with a basement floor (2,180 square meters) has 45 rooms, conference room, reception room and dining saloon equipped with modern facilities. The construction cost amounting to 90,000,000 yen is to be borne by Kanagawa Prefecture, the city of Yokohama and the Japan Shipowners Association.

# Tentative Program for 2nd Triennial Conference, IAPH

June 22 through 25, 1959, Mexico City

|                  |   |          |
|------------------|---|----------|
| June 21 (Sun.)   | Registration and delivery of documents.   |          |
|                  | Preparatory sessions of various assemblies of the Association which are considered to be necessary. |          |
| June 22 (Mon.)   | Opening session   | 10 to 13 |
|                  | Ranquet   | 14 " 16  |
|                  | Business session  | 17 " 19  |
|                  | Wine of honor   | 20 " 22  |
| June 23 (Tues.)  | Business session  | 10 " 13  |
|                  | Lunch or Mexican type food  | 14 " 16  |
|                  | Free afternoon  |          |
| June 24 (Wed.)   | Business session  | 10 " 13  |
|                  | Lunch   | 14 " 16  |
|                  | Business session  | 17 " 19  |
|                  | Exhibition of photographs and moving pictures regarding Mexican ports and general subjects          | 19 " 20  |
|                  | Night show (unfixed)  |          |
| June 25 (Thurs.) | Business session (closing)  | 10 " 13  |
|                  | Buffet  | 13 " 14  |
|                  | Free afternoon  |          |
|                  | Closing supper  | 23 to    |

## Tentative Program for Ladies

|                  |  |          |
|------------------|--|----------|
| June 22 (Mon.)   | Opening session  | 10 to 13 |
|                  | Banquet  | 14 " 16  |
|                  | Fashion-show   | 17 " 19  |
|                  | Wine of honor  | 20 " 22  |
| June 23 (Tues.)  | Visit to Museums   | 10 " 13  |
|                  | Food or lunch and some show (hippodrome)   | 14 " 18  |
|                  | Exhibition of photographs and moving pictures regarding Mexican ports and general subjects | 19 " 20  |
|                  | Night show (pending to determine)  |          |
| June 25 (Thurs.) | Visit to University Town, Flower garden of Pedregal, etc.                                  | 10 " 23  |
|                  | Buffet   | 13 " 14  |
|                  | Free afternoon   |          |
|                  | Closing supper   | 23 to    |



Photo, above, shows the Monument to Beethoven and the building called Lorre Latinoamericana. In photo, (right), is shown the fountain of Fray Bartolomé de las Casas located beside the Cathedral.

Cover: Reforma Boulevard, Mexico City, is entertainment itself. Cars honk a noisy protest at farmers herding turkeys to market. Aristocratic old mansions stand aloof alongside modern apartment houses. Farther along, the boulevard swerves around a succession of glorietas, circlets of flowers and trees and bubbling fountains.



**Central Secretariat of the International  
Association of Ports and Harbors**

Rm. 715-A, N.Y.K. Bldg., 20, Marunouchi 2,  
Chiyoda-ku, Tokyo, Japan