



SECRETARIA
DE
MARINA

H. ASOCIACION CULTURAL DE LAS CALIFORNIAS.
VIII SIMPOSIO ANUAL DE BAJA CALIFORNIA.
MAYO 9 DE 1970

HONORABLE AUDITORIO:

EL SEÑOR SECRETARIO DE MARINA, ALMIRANTE C.G. DON ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO, ME HA HONRADO DESIGNANDOME SU REPRESENTANTE, Y CONFIANDO A MI RESPONSABILIDAD EL CUMPLIR LA TAREA DE EXPONER ANTE USTEDES EL SIGUIENTE TEMA:

EL PUERTO DE ENSENADA, CLAVE DE LA INTEGRACION.

1.- BREVES ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO:

VARIADOS E INTERESANTES SON LOS ANTECEDENTES QUE DIERON VIDA A ESTE PUERTO. EL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1542, JUAN RODRIGUEZ CABRILLO ARRIBO A ENSENADA, LOCALIZADO EN LA PORCION NORTE DE LA BAHIA DE TODOS SANTOS; SITUADA GEOGRAFICAMENTE A LOS 31° 51' DE LATITUD NORTE Y 116° 38' DE LONGITUD OESTE, Y LA NOMBRA SAN MATEO. EN AQUEL ENTONCES, TRES GRUPOS TRIBALES PRINCIPALES HABITABAN LA PENINSULA: LOS PERICUES, LOS GUAYCURAS Y LOS COCHIMIES. A LA LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES, ESTOS GRUPOS FUERON DESPLAZANDOSE HACIA EL N Y SUS VESTIGIOS SE PIERDEN EN EL CHOQUE DE DOS CULTURAS, CUYA RESULTANTE, FUE EL EXTERMINIO SIN VIOLENCIAS, NUESTRO INDIGENA DESAPARECIO EN SILENCIO Y SE HUNDIO EN EL OLVIDO CON SU RUDIMENTARIA CIVILIZACION QUE APENAS SE SIGNIFICO: POR LA PESCA, RECOLECCION DE SEMILLAS Y RAICES Y LA CAZA. LA HABITACION, PRIMARIA EN EXTREMO, CONSISTIA EN GUARDEARSE BAJO ENRAMADAS, O EN CUEVAS, PARA PROTEGERSE DEL INVIERNO DE LAS LLUVIAS, O DE LOS RAYOS DEL SOL. EL VESTIDO SE LIMITABA A CENDALES PARA LAS MUJERES Y OCASIONALMENTE, PIELES DE CABRA. LOS VARONES VIVIAN Y MORIAN COMO NACIAN,... DESNUDOS. ERAN PUELGAROS Y CARECIAN DE FORMAS DE GOBIERNO. EN LAS GUERRAS Y CALEARIAS ACEPTABAN UNA ESPECIE DE MANDO TRANSITORIO QUE CARECIA DE ESTABILIDAD. LA POLIGAMIA LOS ALEJABA DE LOS SISTEMAS PATRIARCALES, Y EL NOMADISMO DE LOS MARIARCALES. SUS DESEMPEÑOS EN LA GUERRA ERAN GRANDEMENTE FEROCES, COMBATIAN FUNDAMENTALMENTE POR LOS ESCASOS MEDIOS DE SUBSISTENCIA DISPONIBLES, EN UN MEDIO HOSTIL, Y LLENO DE RESISTENCIAS NATURALES.

HACIA 1615, CARDONA REFIERE QUE SUS ACTIVIDADES PRINCIPALES ERAN MARITIMAS; SE DESPLAZABAN GRANDES DISTANCIAS EN FRAGILES EMBARCACIONES, DE MADEROS DELGADOS, SEMEJANTES A LAS QUE ACTUALMENTE UTILIZAN LOS INDIGENAS DEL TITIEACA EN PERU. SU LENGUAJE PREDOMINANTE, ENTONCES, ERA EL GUAYCURA Y EL COCHIMIE EN EL N, Y EL MUCHITI EN EL S.

HASTA ANTES DE 1697, LAS HUELLAS DE LA COLONIZACION SON INCIERTAS. LA LLEGADA DE SALVATIERRA INICIA LA OBRA DE LOS MISIONEROS, QUE AVANZA HASTA 1768 CON LOS JESUITAS, QUE SE PREOCUPARON BASICAMENTE DE INCORPORAR LOS GRUPOS INDIGENAS A LA CIVILIZACION; ORGANIZANDO LA ECONOMIA Y LAS EXPLOTACIONES DE LA TIERRA Y DEL HOMBRE. CARLOS III HIZO SALIR DE LA PENINSULA A LOS MISIONEROS JESUITAS, SUBSTITUYENDOS POR LOS FRANCISCANOS ENCABEZADOS POR JUNIPERO SERRA, FUNDADOR DE LA MISION DE SAN FERNANDO DE BELICATA EN ENSENADA. LOS DOMINICOS REFORZARON A LOS

MAYO 9 DE 1970.

FORMA CG-4-A

-2-



SECRETARIA
DE
MARINA

FRANCISCANOS, Y JUNTOS, APROVECHARON 14 DE LAS 18 MISIONES JESUITAS, QUE SE ENCONTRABAN RODEADAS DE CULTIVOS MEDITERRANEOS, COMO LA VIDA, OLIVO, HIGUERA, DATIL, TRIGO, ALGODON Y ALFALFA; YA SE CONOCIAN COMO ANIMALES DOMESTICOS, EL BURRO Y LA VACA, SE CONSTRUIAN LOS PRIMEROS AGUAJES Y SE CAVARON POZOS.

DE 1768 A 1790, SE SUCEDIERON EXPEDICIONES CIENTIFICAS QUE COMENTARON LA GEOGRAFIA DE LA BAJA CALIFORNIA, SUS HABITANTES, FLORA, FAUNA, Y RECURSOS NATURALES EN GENERAL. CONOCIMIENTOS QUE AL DIFUNDIRSE, DIERON LUGAR A LAS EXPEDICIONES COMERCIALES QUE FRUCTIFICARON CREANDO LAS EXPLOTACIONES DE NUTRIAS, LOBOS MARINOS Y BALLENAS; ESTA ULTIMA ACTIVIDAD SE INICIO VIGOROSAMENTE EN 1784. A PARTIR DE 1800, LAS EXPEDICIONES CIENTIFICAS, COMERCIALES Y FINANCIERAS, SE MULTIPLICARON EXTRAORDINARIAMENTE, SUS REFLEJOS DESPERTARON TAL INTERES EN LA CORONA ESPAÑOLA, QUE EN 1804 SE ORDENO SEPARAR LAS CALIFORNIAS EN DOS GOBIERNOS; LA ALTA, AL CARGO DEL CAPITAN JOSE JOAQUIN DE ARRILLAGA, Y LA BAJA, AL DEL CAPITAN FELIPE DE GODICHEA. EN MARZO DE ESE AÑO, EL ALFEREZ JOSE MANUEL RUIZ, OBTUVO DEL GOBERNADOR ARRILLAGA COMO PREMIO A SUS SERVICIOS EN LORETO Y OTROS SITIOS, UNA EXTENSION DE TIERRAS EN ENSENADA, DETERMINADA COMO "DOS SITIOS DE GANADO MAYOR", AL PRECIO DE UN PESO FUERTE CADA UNO. EL EQUIVALENTE DE ESA SUPERFICIE ES DE 3,511.22 HAS. MISMA QUE ACTUALMENTE CORRESPONDE A LA CIUDAD PUERTO QUE, DE 1804 A 1822, FUE OBJETO DE ESTUDIO Y PROYECTO DE URBANIZACION POR PARTE DEL YA CAPITAN RUIZ, QUE NO LLEGO A VER SU OBRA REALIZADA. CON POSTERIORIDAD A SU MUERTE, LOS DESCENDIENTES VENDIERON EL TOTAL DE LA SUPERFICIE AL SARGENTO FRANCISCO GASTELLUM, QUIEN LA ADQUIRIO EN 1851, POR LA CANTIDAD DE 800 "PESOS FUERTES". FUE ASI COMO EN 1851 SE INICIARON FORMALMENTE LAS OBRAS DE ORGANIZACION DE ENSENADA, PROYECTADAS POR RUIZ Y REJORADAS POR GASTELLUM, CON CARACTER DE CIUDAD PORTUARIA, COLRADA DE AIRES MARINOS DEL NOROCCIDENTE, PUEBLADA DE CAVIDTAS QUE INVADEN LAS ROMANTICAS Y RICAS PLAYAS; CIUDAD DE PESCADORES, CERIDA POR ELEVACIONES Y VALLES ACOTADOS, POR UN CIELO AZUL, Y UNA MAR MAS INTENSAMENTE ZARCA. AL PAISAJE MARITIMO SE LE RESPETO EN LOS PLANES URBANOS; LAS PRIMERAS PERSPECTIVAS DE ENSENADA, CONFUNDEN LOS EDIFICIOS CON LOS BUQUES, EN CUYOS MASTILES ONDEABA UN SOLO PABELLON; EL ESTANDARTE REAL DE ESPAÑA, EMPERO, LA CIUDAD APENAS LO ERA, UN PUÑADO DE CASUCHAS, UNOS CUANTOS BODEGONES, QUIZAS ALGUNA SALADORA, Y, LA VOLUNTAD DE VIVIR.

DE 1810 A 1822, EL MOVIMIENTO DE INDEPENDENCIA SE DEJO SENTIR EN BAJA CALIFORNIA, POR LA SUSPENSION DE PAGOS A LAS TROPAS VIRREINALES. EN 1815, LOS PRISIONEROS DE LA ALTA, ACUDIERON EN AUXILIO DE LA BAJA CALIFORNIA. EL 25 DE FEBRERO DE 1822, ANTE LA AMENAZA FILIBUSTERA DE COCHRANE, FERNANDO DE TOBA DECLARO LA LIBERTAD DEL TERRITORIO, BASADO EN EL ABANDONO. ES VERDAD QUE EL PLAN DE IGUALA NO SE CONOCIA AUN EN LAS CALIFORNIAS. EMPERO, EN LA CONSTITUCION DE 1824, LA PENINSULA FIGURA COMO PARTE DE LAS CALIFORNIAS, ENTONCES TERRITORIO DE LA NUEVA ESPAÑA, QUE, CON EL ADVENIMIENTO DE LA REPUBLICA, FUE GOBERNADO CONSTITUCIONALMENTE POR EL TTE. CORONEL JOSE MARIA DE ECHANDIA A PARTIR DE JUNIO DE 1825, ESTABLECIENDOSE EN SAN DIEGO, Y DEJANDO QUE EL GOBIERNO DE BAJA CALIFORNIA LO EJERCIERA POR TURNOS LA DIPUTACION. FUE ASI QUE, EN 1828, JOSE MARIA PATA SE NOMBRÓ GOBERNADOR; FUE SUBSTITUIDO POR EL CORONEL VICTORIA, Y ESTE, POR

MAYO 9 DE 1970.

-2-



SECRETARIA
DE
MARINA

EL TAMBIEN CORONEL MONTERDE, QUIEN APOYO LA DESAPARICION DE LOS MISIONEROS, QUE EN 1833, FUERON INCORPORADOS AL CLERO SECULAR. ES INTERESANTE, QUE A PARTIR DE ESTE HECHO, LOS NUCLEOS INDIGENAS DESAPAREZCAN DE BAJA CALIFORNIA CON MAYOR RAPIDEZ; COMO SI LOS MISIONEROS HUBIESEN SIDO FACTOR DE SU PERMANENCIA EN LA LUCHA POR SU INCORPORACION A LA CIVILIZACION, Y POR SU INTEGRACION RACIAL. A LA FECHA, ESTOS GRUPOS INDIGENAS, ABANDONADOS A UNA SUERTE INESCRUTABLE, SUBSISTEN EN PEQUEÑOS BARRIOS, BAJO EL SISTEMA SOCIAL DE CLANES ERRANTES, ENTRE MEXICALI, CUPACAH, TRINIDAD, TECATE Y SIERRA JUAREZ; ESPERANDO QUIZAS, QUE UNA SOÑADA INTEGRACION, CONCLUYA CON LOS MUNDOS ANTAGONICOS, Y SUBSISTA, Y SE PROYECTE, COMO UN TODO: NUESTRA RAZA. VIVEN A LA ESPERA DE QUE ESAS RAZAS, DESPROVISTAS DE PIRAMIDES Y DE TRADICIONES, DE CULTURAS ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Y DE RELIGIONES, PERO QUE FORMAN PARTE DEL NACIMIENTO DE ESTE PAIS, SEAN SOMETIDAS AL CINCEL DEL ESCULTOR DE NUESTRA NACIONALIDAD, Y DE SU OBRA, BROTE COMO REALIDAD SAGRADA DE MEXICO, LA INTEGRACION VERDADERA.

HASTA ANTES DE LA REVOLUCION, LAS DISTANCIAS Y LOS PROBLEMAS INTERNOS DEL GOBIERNO CENTRAL, HICIERON QUE LA PENINSULA SE MANTUVIESE POCO MENOS QUE EN EL OLVIDO; AL GRADO TAL, QUE EN 1835 EL GOBIERNO DE LOS E.U.A. SOLICITO DE MEXICO LA CESION DE YERBA BUENA, HOY BAHIA DE SAN FRANCISCO. EN 1842, DANIEL WEBSTER, EN SU PLAN DE TRES PUNTOS, SOMETIO AL ARBITRAJE DE INGLATERRA: 1/o.- LA COMPRA DE CALIFORNIA POR LOS E.U.A. 2/o. EL PAGO DE LAS RECLAMACIONES DE LOS CIUDADANOS NORTEAMERICANOS DEMANDANTES DE MEXICO. Y 3/o.- LOS LIMITES DE OREGON. TODAVIA ENTONCES, EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA CONCEPTABA LA BAJA CALIFORNIA COMO TERRITORIO SIN FUTURO ECONOMICO. EN 1845, EL PRESIDENTE POLK ENVIO A SLIDELL A OFRECER 40 MILLONES DE DOLARES POR LA CALIFORNIA; EL GOBIERNO DE MEXICO NO ACEPTO SIQUIERA ENTRAR EN NEGOCIACIONES POR LO CUAL, LA FLOTA NORTEAMERICANA BLOQUEO BAZATLAN EN SON DE GUERRA Y EL 7 DE JULIO DE 1846, JOHN DRAKE SLOAT OCUPO MONTERREY, MIENTRAS JONATHAN STEVENSON Y EL PRIMER BATALLON DE VOLUNTARIOS, TOMABAN ENSENADA.

EN 1847, LOS E.U.A. ESTABLECIERON EL BLOQUEO FORMAL DE LA PENINSULA, INICIANDO LAS INVASIONES QUE ORIGINARON LA ORGANIZACION DE LA GUARDIA NACIONAL ACAUDILLADA POR TEDDORO RIVEROLL, ENTONCES GOBERNADOR. DESTACA LA ACCION HERBICA DE PINEDA, QUE EL 2 DE FEBREDO DE 1847, RECHAZO EL DESEMBARCO EN MULEGE, Y EXTENDIO LA LUCHA DEFENSIVA HASTA EL 2 DE FEBRERO DE 1848 EN QUE LA FIRMA DE LOS TRATADOS DE GUADALUPE, DIO FIN A LA GUERRA. BAJA CALIFORNIA PERMANECIO BAJO LA SOBERANIA NACIONAL, AL ESTABLECIMIENTO DE LOS NUEVOS LIMITES DE CALIFORNIA, YA NORTEAMERICANA, SOBRE EL GILA Y EL COLORADO. EN MEXICO, A PESAR DE TANTAS VICISITUDES, AUN NO SE ADVERTIA COHESION NACIONAL. EN 1853, WALKER PRETENDIO CREAR LA REPUBLICA LIBRE DE SONORA Y BAJA CALIFORNIA, BASADO EN DICHA FALTA DE COHESION, Y EN LA EXPERIENCIA DE TEXAS; PARA ELLO, ARMO UNA FLOTA QUE PARTIO DE SAN FRANCISCO EL 16 DE OCTUBRE Y ARRIBO A LA PAZ EL 3 DE NOVIEMBRE; LANZANDO UN MANIFIESTO EL DIA 7; AL SER ATACADO POR PINEDA, Y AMAGADO POR BARQUEN DE LEON, WALKER EMBARCO Y NAVEGO HACIA EL N, ARRIBANDO A ENSENADA EL 29, LUGAR DONDE NUEVAMENTE LANZO SU MANIFIESTO. SE VIO NEUTILIZADO, Y EL 4 DE DICIEMBRE, CASTILLO NEGRETE LO SITIO, DERRIBANDOLO Y OBLIGANDOLO A RETIRARSE A SAN VICENTE, DONDE FORZO A



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970.

-4-

FORMA C G - 4 - A

LA POBLACION A JURAR SU BANDERA EL 27 DE FEBRERO DE 1854; MAS SU SITUACION ERA INCIERTA, Y EL 20 DE MARZO ENVIO TROPAS A SAN QUINTIN Y EL ROSARIO, CON ANIMO DE EXTENDER SU APARENTE DOMINIO, MARCHANDO EL MISMO WALKER, AL FRENTE DE TROPAS QUE SONO LE CONQUISTARIAN SONORA. EL MEDIO GEOGRAFICO LO DERROTO, Y VOLVIO A SAN DIEGO, DONDE SE ENTREGO A LAS AUTORIDADES NORTEAMERICANAS, QUIENES LE IMPUSIERON UNA MULTA DE 1,500 DLS. Y LO DEJARON EN LIBERTAD PARA INTENTAR LA AVENTURA DE NICARAGUA, EN BUSQUEDA DE LA GLORIA QUE NO OBTUVO EN BAJA CALIFORNIA.

MAS NO TERMINARON AUN LOS VAIVENES E INCERTIDUMBRES. BAJA CALIFORNIA SUFRIO A JUAN NAPOLEON ZERMAN, QUE TRATO DE APODERARSE DE LA PENINSULA, BAJO EL PRETEXTO DE SECUNDAR AL PARTIDO LIBERAL EN EL PLAN DE AYUTLA. ARMO TRES BUQUES Y ZARPO DE SAN FRANCISCO EL 11 DE OCTUBRE DE 1855, CON INTENCIONES DE BLOQUEAR LOS PUERTOS NACIONALES DEL PACIFICO; ARRIBO A LA PAZ EL 13 DE NOVIEMBRE, E INTIMIDO AL GRAL. JOSE MARIA BLANCARTE, CON LA AMENAZA DE UN GOBIERNO PROVISIONAL QUE EL PRESIDIRIA, APOYADO POR COMERCIANTES DE CALIFORNIA. BLANCARTE NO ACEPTO LA INTIMIDACION Y LO ATACO DERROTANDOLO. APREHENDIDO Y REMITIDO A MEXICO, ZERMAN FUE ABSUELTO POR COMOFORT, ABSOLUCION QUE LE PERMITIO GANAR A MEXICO UN JUICIO EN 1876, CONDENANDO AL PAIS AL PAGO DE UNA INDEMNIZACION DEL ORDEN DE \$ 210,000.00 POR HABERLO ACUSADO DE FILIBUSTERO Y PIRATA, DE CUYOS DELITOS HABIA SIDO ABSUELTO POR EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

EN VERDAD, DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX, EL GOBIERNO SE OLVIDO MAS RADICALMENTE DE LA BAJA CALIFORNIA Y DIO LUGAR CON ELLO, A LA CODICIA EXTRANJERA POR LA PENINSULA QUE, HACIENDO A UN LADO EL FILIBUSTERISMO, LA PROBLEMATICA DE UNA GUERRA EXTRANJERA, Y LAS POSIBILIDADES DE DECLARARLA INDEPENDIENTE, ENCONTRO EL CARINO LLANO Y LEGAL DE LAS CONCESIONES PARA EXPLOTAR LOS RECURSOS NATURALES Y SOMETER, POR LA PRESION ECONOMICA, A LOS PATRIOTAS BAJACALIFORNIANOS. ES VERGONZOZO CONFESAR QUE EN EL ULTIMO TERCIO DEL SIGLO XX, TAL CIRCUNSTANCIA SUBSISTA. LOS CHIVOS DE LA GUADALUPE SON YA UN RECUERDO; LA FOCA Y EL LOBO MARINO DE LAS BENITOS, APENAS EXISTEN; MULEGE, YA NO EXPLOTA LA CAÑA DE AZUCAR, NI SAN QUINTIN LAS SALINAS; EL CAÑAMO DE SABA CLARA Y LA ORCHILLA DE TIERRA DE HIRAY, SON DATOS DEL PASADO; COMO LA ALMEJA GIGANTE DE MAGDALENA, Y CASI EL ABULON Y LA LANGOSTA DE ENSENADA; LAS CALIZAS DEL MARMOL, EL COBRE DEL ALAMO, DE SAN VICENTE Y SANTA ROSALIA.

EN 1862, SE ORGANIZO EN SAN ANTONIO LA EXPLOTACION DE VETAS DE ORO Y PLATA EN EL "MINERAL EL TRIUNFO". EN 1864, SE OTORGO A LEESE LA CONCESION DE COLONIZAR LOS PARALELOS 24 A 31, CEDIENDO ASINCASI LA MITAD DE LA BAJA CALIFORNIA EN UNA DONACION QUE SE AMPLIO EN 1866, DEBIDO AL INCUMPLIMIENTO DE LEESE, PERMITIENDO EL TRASPASO A LA LOWER CALIFORNIA, CO. BAJO EL PRETEXTO DE Oponerse a la accion del GOBERNADOR FELIX GIBERT QUE, EL 29 DE SEPTIEMBRE DE 1865, HABIA COLOCADO BAJA CALIFORNIA BAJO EL REGIMEN DEL IMPERIO; PUES MAXIMILIANO LUCHABA ARDUAMENTE POR LA INTEGRIDAD TERRITORIAL, Y POR MANTENER LAS COSTAS BAJO ABSOLUTO CONTROL. EL CORONEL CLODDMIRO COTA SUBSTRAJO DEL REGIMEN IMPERIAL ESTAS TIERRAS EL 12 DE NOVIEMBRE DE 1865.



SECRETARIA
DE
MARINA

PERO EL TIEMPO PASO. EN 1871, LEESE NO HABIA CUMPLIDO AUN SU PARTE, Y EL 29 DE JUNIO, EL GOBIERNO DECLARO CADUCA UNA CONCESION QUE TAN LESIVA HUBIERA RESULTADO A MEXICO, SI LEESE SE HUBIERA LLEVADO ADELANTE SUS PROGRAMAS.

LAS TRIBULACIONES DE BAJA CALIFORNIA CONTINUARON. EL DEPARTAMENTO DE MARINA DE LOS E.U. ESTABLECIO EN PICHILINGUE UNA ESTACION CARBONERA, MEDIANTE TRATADO RATIFICADO EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1867, QUE OSTENSIBLEMENTE SE ORIENTO A LA INTERNACIONALIZACION DEL GOLFO DE CALIFORNIA. ESTE TRATADO, SE MANTUVO VIGENTE HASTA 1925, EN QUE FUE ANULADO POR EL GENERAL PLUTARCO ELIAS CALLES. POR OTRA PARTE, LA LEY DE COLONIZACION DE 1883, ABRIO NUEVAMENTE LAS PUERTAS A LA CODICIA; OTORGO A LAS EMPRESAS DESLINDADORAS 1/3 DE LOS TERRENOS DEMARCADOS COMO PAGO DE LOS TRABAJOS, DANDO PREFERENCIA A LAS MISMAS, PARA LA COMPRA DE LOS OTROS 2/3 DE LA SUPERFICIE DESLINDADA. ASI, EN 1888, ENTRE LAS CONCESIONES OTORGADAS SOBRESALEN: LUIS HULLER CON 5.5 MILLONES DE HAS. ADOLFO BULLE CON 710,000 HAS. FLORES, HALE Y CIA. CON 1.5 MILLONES DE HAS. Y PABLO RACEDO CON CASI 500,000 HAS. ES DECIR, QUE CUATRO DE LOS 30 CONCESIONARIOS PRINCIPALES, DISPONIAN DE 8.210 MILLONES DE HAS. EN BAJA CALIFORNIA.

RESALTA AQUI UN HECHO DE GRAN IMPORTANCIA PARA LA HISTORIA DE ENSENADA: HULLER, ASOCIADO CON EL MAYOR GEORGE SISSON, OBTUVO EL 21 DE JULIO DE 1884, UNA CONCESION PARA EXPLOTAR MINERALES Y PESCA, ENTRE LOS PARALELOS 29 Y 32o 42' INCLUYENDO ISLA DE CEDROS; PARA EL EFECTO, ASOCIARON A LAS EMPRESAS INTERNACIONAL CO. OF MEXICO, Y THE LOWER CALIFORNIA LAND ASSOCIATION; QUIENES PRODUJERON EL PRIMER ESTUDIO Y LA PRIMERA PLANEACION DEL PUERTO COMERCIAL DE ENSENADA, COMPLEMENTANDO MAS TECNICAMENTE LOS TRABAJOS DE RUIZ Y GASTELLUM. EN 1888, TRASPASARON LA CONCESION A LA FIRMA INGLESA-MEXICANA LAND AND COLONIZATION CO. PERO HULLER, CON APETITO INSACIABLE, TRATO ENTONCES DE APODERARSE DEL TOTAL DE LA PENINSULA Y ORGANIZO THE LOWER CALIFORNIA DEVELOPMENT CO. CON LA CUAL INTENTO UNA DE LAS JUGADAS MAS ESPECTACULARES DE LA HISTORIA EN LA VENTA DE TIERRAS. PERO TROPEZO CON ENSENADA, EL MANEADERO Y PUNTA BANDA, CUYOS HABITANTES NO SOLAMENTE LO HICIERON FRACASAR, SINO PIDIERON AL GOBIERNO DEL CENTRO LA REVOCACION DE LAS CONCESIONES.

BULLE DISPUSO, DESDE EL 26 DE JUNIO DE 1884, DE LOS TERRENOS ENTRE LOS PARALELOS 28 Y 29, REFRENDANDO LAS CONCESIONES EL 14 DE JULIO DE 1894 Y EL 29 DE JUNIO DE 1906. PERO YA EL GOBIERNO DEL CENTRO MOSTRABA MAYOR ATENCION, Y ADULIENDO INCUMPLIMIENTO Y FENECIMIENTO DE LOS PLAZOS, CANCELO ESTAS CONCESIONES LOS DIAS 13 DE JULIO de 1909 y de 1911, DANDO PIE A QUE EL 17 DE ABRIL DE 1917, SE DICTARA LA NULIDAD, AFECTANDO TAMBIEN A THE LOWER CALIFORNIA LAND ASSOCIATION, Y A THE SAN QUINTIN LAND AND TOWN CO. ENTRETANTO, FRACASARON LAS EXPEDICIONES FILIBUSTERAS DE 1888 Y 1890, ASI COMO LA INICIATIVA DE VANDERBERG QUE, AL TRAVES DEL CONGRESO NORTEAMERICANO, EL 21 DE ENERO DE 1886, SOLICITO AL GOBIERNO DE MEXICO LA VENTA DE BAJA CALIFORNIA EN FAVOR DE SU PAIS.

FLORES Y HALE, EL 31 DE MARZO DE 1883, RECIBIERON UNA FAJA PARALELA AL LITORAL DE 25 KMTS. DE ANCHURA, DESDE EL PARALE

MAYO 9 DE 1970.

FORMA CG-4-A

-6-

LO 29 HASTA CABO SAN LUCAS; INCLUYENDO ISLA MARGARITA, BAHIA - MAGDALENA, BAHIA DE ALMEJAS, LAS SALINAS "EL 40" Y "OJO DE LIEBRE"; ESTA CONCESION FUE TRASPASADA A THE CHARTERED CO. OF LOWER CALIFORNIA, PROPIEDAD DE THREE AMERICAN TRUST CO. QUE RESISTIO LA ANULACION DE 1917 SIENDO REVALIDADA POR ALVARO OBREGON EL 25 DE ABRIL DE 1921, PARA CANCELARLA EL 10 DE AGOSTO DEL MISMO AÑO, ANTE INCESANTES Y RENOVADAS INSISTENCIAS, DICHA CONCESION FUE RENOVADA EL 5 DE NOVIEMBRE DE 1926, DURANDO ACTIVA HASTA QUE EL 11 DE MAYO DE 1933, ABELARDO RODRIGUEZ ANULO POR DECRETO TODAS LAS CONCESIONES. LAS ADMINISTRACIONES DE RUIZ CORTINES Y LOPEZ MATEOS, RENOVARON LA CORRESPONDIENTE A OJO DE LIEBRE.

MACEDO FUE SITUADO ENTRE LOS PARALELOS 27 Y 28 HACIA EL E Y 24 Y 26 HACIA EL N, INCLUYENDO EL CONTRATO DEL SOLED, QUE OPERO EXHAUSTIVAMENTE DEL 17 DE JULIO DE 1855, HASTA 1954 EN QUE DESAPARECIO LA EMPRESA ALEGANDO INCOSTEABILIDAD. EL COLOFON ES QUE A SANTA ROSALIA LE DISTINGUE AHORA UN SOMBRIO PANORAMA QUE ABARCA POR IGUAL, AL PAISAJE, AL PUERTO, Y A SUS HOMBRES; LAS CALLES, OTORRA PLENAS DE ACTIVIDAD, YACEN DESIERTAS; DE NOCHE, LAS SOMBRAS HACEN OPRESIVO EL SILENCIO Y TERRIBLE LA OSCURIDAD. DE DIA, UN PUEBLO MELANCOLICO RECUERDA CON RENOR LOS AÑOS DE BONANZA, Y LA IMPREVISION DE LOS GOBIERNOS QUE NO SUPIERON EXIGIR PERMANENCIA EN LAS EXPLOTACIONES, AL TRAVES DE INDUSTRIAS - DE SUCESIVAS TRANSFORMACIONES. LO TEMIBLE DE SUS EXPRESIONES, ES QUE TIENEN RAZON. EN MINORIA, AUN SE VEN LOS VIEJOS EMPLEADOS FEDERALES, QUE EJERCEN LA BURDOCRACIA; AL POLITICO SEXENAL QUE BUSCA SU OPORTUNIDAD; Y AL MODESTO COMERCIANTE, (YA DESAPARECIERON LOS GRANDES COMERCIOS), QUE EN SU POBREZA, YA NO ESPERA RIQUEZAS POR SERVIR, SIMPLEMENTE, SIRVE. ESTOS TRES TIPOS SOBRESALIENTES EN SANTA ROSALIA, AL CONTRARIO DEL PUEBLO QUE SE ANGUSTIA, PASEAN POR LAS RUINAS DE LO QUE FUERA UN EMPORIO, POR LOS FRAGMENTOS RUTILADOS DE UN PAISAJE EUROPEO DE UNA VILLA MINERA CON PALACIOS DERRUIDOS, IGLESIAS DESIERTAS Y PLAZA DE ARMAS CUYAS BANCAS, LLENAS DE INSCRIPCIONES, SEMEJAN ABANDONADAS TUMBAS DE OLVIDADOS PANTEONES CON AMBIENTE EUROPEO DEL SIGLO XIX. ESTE PASADO, SOLO DE APENAS AYER, NOS HABLA DEL ESPLENDOR Y DE LAS RIQUEZAS QUE SE OBTUVIERON SOBRE INGENUAS CONCESIONES CUYOS REFLEJOS, SOLAMENTE SE OBSERVAN EN ALGUNOS PUEBLOS RUINOSOS DE SAN LUIS POTOSI, DE ZACATECAS, Y DEL RESUCITADO GUANAJUATO.

EL GOBIERNO NACIONAL, A LA VISTA DE TANTAS VICISITUDES, ADQUIRIO PREOCUPACION MONDA, Y HACIA 1892, EL ING. ROBINSON ROCKWOOD, INICIO ESTUDIOS FORMALES Y SISTEMATICOS EN EL TERRITORIO NORTE, PUES COMO ANTECEDENTES, EL 14 DE DICIEMBRE DE 1867, JOSE MARIA RANGEL, POR DECRETO PRESIDENCIAL, HABIA OBTENIDO QUE DICHO TERRITORIO FUERA INDEPENDIENTE DEL TERRITORIO SUR, Y DISPUSIERA DE GOBIERNO PROPIO, CAPAZ DE PROMOVER; LA CAPITAL HABIA PASADO DE SAN VICENTE A SANTO TOMAS EN 1851, A REAL DEL CASTILLO EN 1872, Y A ENSENADA EN 1882, BUSCANDO LA MEJOR LOCALIZACION PARA EJERCER CONTROL ADMINISTRATIVO. LOS ESTUDIOS INICIADOS POR ROCKWOOD, EN 1900 FUERON CONTINUADOS POR LA CALIFORNIA DEVELOPMENT CO. ORIGINANDO EL NACIMIENTO DE MEXICALI EN 1901, DENTRO DE TODAS LAS INCERIDUMBRES CONFLICTIVAS CON LA COLORADO RIVER LAND CO. QUE DURARON HASTA QUE, DE 1924 A 1927, ABELARDO RODRIGUEZ, GOBERNADOR DEL TERRITORIO, ADQUIRIO DIVERSAS PROPIEDADES PARA EL GOBIERNO, A EFECTO DE BUSCAR EL ARRAIGO A LA TIERRA DE COLONOS MEXICANOS, Y ORGANIZANDO AL MISMO TIEMPO, LOS TERRENOS



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970.

-7-

FORMA CG-4-A

NACIONALES, CON IGUAL FINALIDAD; ESTO, LO CONSOLIDO EL DECRETO PRESIDENCIAL DE 1947, CULMINANDO CON LA COMPRA DEL TOTAL DE LAS ACCIONES DE LA COLORADO RIVER POR NACIONAL FINANCIERA, ATENDIENDO A LAS GESTIONES REALIZADAS DURANTE LARGOS AÑOS POR EL GENERAL RODOLFO SANCHEZ TABOADA.

UN INTENTO DE COLONIZACION FUE REALIZADO EN ACCION CONJUNTA POR LOS GENERALES AVILA CAMACHO, LAZARO CARDENAS, RICO ISLAS Y SANCHEZ TABOADA, A PARTIR DE 1942, DISPONIENDO LOS PRIMEROS QUE MILITARES RETIRADOS FUESEN TRANSPORTADOS A LA PENINSULA Y DOTADOS DE TIERRAS. ESTA ACCION NO FUE PREPARADA COMO RECOMENDARA SANCHEZ TABOADA, Y LOGICAMENTE, UNA IDEA A TODAS LUCES PATRIOTICA, FUE CONDENADA AL FRACASO POR FALTA DE PLANES Y PROGRAMAS, DE ORGANIZACION Y DE CONTROLES.

EN MATERIA DE COMUNICACIONES, EL ABANDONO ERA TOTAL. EXISTIO HASTA 1910, UN INCREMENTO CONSTANTE EN LOS MOVIMIENTOS MARITIMOS DE ALTURA Y CABOTAJE; PERO HASTA LA II GUERRA, NO LLEGO A SER SUFICIENTEMENTE SIGNIFICATIVO POR LA FALTA DE PUERTOS, FACILIDADES Y POBLACION. A PESAR DE LO EVIDENTE DE LA COMUNICACION MARITIMA COMO FACTOR DE INTEGRACION, LOS GOBIERNOS NO TENIAN AUN LA TESIS DE QUE EL PUERTO ACTUA COMO INSTRUMENTO DE COHESION NACIONAL POR SU CARACTER UNITIVO, Y PORQUE SIRVE A TODAS LAS FORMAS DE VIDA DE LA COMUNIDAD.

FC / LAS COMUNICACIONES TERRESTRES OFRECIAN MAYORES ATRACTIVOS A LOS GOBERNANTES, Y EL 12 DE DICIEMBRE DE 1881, OLAS Y ROGERS, OBTUVIERON FACULTADES PARA CONSTRUIR EL FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA, COMPLEMENTADO CON RED TELEGRAFICA DESDE TIJUANA, Y CON RAMALES A MAGDALENA Y ALTAR. EL 24 DE ENERO DE 1892, GUILLERMO ANDRADE OBTUVO TAMBIEN FACULTADES PARA CONSTRUIR LA LINEA SANTA ISABEL A LA FRONTERA, ENTRONCANDO CON EL FERROCARRIL A SAN FRANCISCO, QUE A SU VEZ, DE 1901 A 1906, CONSTRUYO EL RAMAL SAN DIEGO-YUMA, BORDEANDO Y AUN PASANDO SOBRE TERRITORIO NACIONAL, PERO COMUNICANDO LA FRONTERA DE MEXICO DESDE TIJUANA, CON EL MUNDO EN GENERAL, BAJO LA EGIDA DE LOS FERROCARRILES NORTEAMERICANOS.

EN MATERIA DE CARRETERAS, ESCASOS ERAN LOS TRAZOS; PUEDE DECIRSE, QUE SALVO LOS CAMINOS REALES Y LAS BRECHAS DE LOS MISIONEROS, APENAS EXISTIAN OTRAS COMUNICACIONES TERRESTRES. LOS INDIOS, PROCEDENTES DE TIERRAS EXTRAÑAS; DURANTE SIGLOS HABIAN PERDIDO TODA COMUNICACION CON SUS LUGARES DE ORIGEN, Y NO GUARDABAN MEMORIA DE ELLOS. NO EXISTIA RASTRO ALGUNO QUE INDICARA SU PROCEDENCIA; COMO LOS HABITANTES DE OTRAS ZONAS, TAL VEZ CRUZARON EL ESTRECHO DE BEHRING, O QUIZAS LLEGARON POR EL PACIFICO; EL MISTERIO ENVOLVERA PARA SIEMPRE LAS RAZONES POR LAS CUALES CADA TRIBU, TOMO UN RUMBO, INVENTO UNA LENGUA, Y EN ALGUNOS CASOS, RELIGIONES, COSTUMBRES, Y HASTA CULTURAS. PERO EL INDIO BAJACALIFORNIANO NO DEJO TRADICIONES, NI HUELLAS SIQUIERA DE SU REMOTO PASADO. LOS ESPAÑOLES ENCONTRARON UNA TIERRA QUE NO TENIA CAMINOS Y CARECIA DE HISTORIA; PERO MENCHIDA DE FUTURO. ASI ABREN LOS CAMINOS A TIJUANA, SAN QUINTIN, SAN VICENTE, OJOS NEGROS, ETC., ETC... Y, SE ESPERA A QUE LA REVOLUCION CASI CUATRO SIGLOS MAS TARDE, EXTIENDA SU INFLUENCIA.



SECRETARIA
DE
MARINA

EN EFECTO, LA REVOLUCION AFECTO A LA BAJA CALIFORNIA POSITIVAMENTE. EN EL TERRITORIO ACTUABAN LOS FLORES MAGON, ANTONIO I. VILLARREAL Y LIBRADO RIBERA; QUE SE RELACIONARON EN CIERTA FORMA CON DICK FERRIS Y CARLYS RHYS PRYCE; CON LO CUAL, SE COMPRENDE LA INTERVENCION DE JOSE MARIA LEYVA CON LA INDUSTRIAL WORLD WORKERS, DERROTANDO A CELSO VEGA Y TOMANDO MEXICALI EL 29 DE ENERO DE 1911, CON FUERZAS AL MANDO DE WILLIAM STANLEY. TAMBIEN SE COMPRENDE QUE UNA VEZ MAS LA CODICIA SE DESPIERTE, Y QUE POR ELLO, EL 23 DE FEBRERO, EL SAN DIEGO NEWS RECOMENDÓ PUBLICAMENTE EL CONTROL POR E.U. DEL GOLFO DE SANTA CLARA, DESEMBOCADURA DEL COLORADO EN EL MAR DE CORTES, MEDIANTE COMPRA A MEXICO DE PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL. EL SAN DIEGO NEWS, PEDIA, QUE DE NO ACEPTAR MEXICO TAL COMPRA, ENTONCES, SE ESTABLECIERA UN GOBIERNO EN EL PUERTO DE ENSENADA, Y SE DECLARARA EL TERRITORIO SEGREGADO DE LA REPUBLICA; CON LO CUAL, DICHO GOBIERNO, SOLICITARIA SER ADMITIDO EN LOS ESTADOS DE LA UNION. EL 8 DE MAYO, FUERZAS NORTEAMERICANAS AL MANDO DE PRYCE, ATACARON TIJUANA EN INVASION FILIBUSTERA; 30,000 SOLDADOS DE FORTUNA AL MANDO DE PRYCE Y WOODS, RECIBIERON EL ENFRENTAMIENTO DE JOSE MARIA LARROQUE Y MIGUEL GUERRERO QUE DEFENDIERON LA PLAZA HASTA EL 9 DE MAYO EN QUE, A CONSECUENCIA DE LA DERROTA Y MUERTE DE LOS PALADINES, CAYO EN MANOS DE LOS FILIBUSTEROS. PRYCE AVANZO HACIA ENSENADA, Y ERA PREVISIBLE QUE ENCONTRARA LA PLAZA INERME, EMPERO, INESPERADAMENTE DESAPARECIO DEL PANORAMA Y FUE SUBSTITUIDO POR DICK FERRIS QUE, EL 2 DE JUNIO, PRETENDIÓ SER PROCLAMADO PRESIDENTE DE UNA NUEVA REPUBLICA SOCIALISTA.

ALARMADO MADERO, INTENTO SOLUCIONES PACIFICAS AL PROBLEMA, Y UTILIZO LOS SERVICIOS DE ABRAHAM GONZALEZ, QUIEN ENVIO A JOSE MARIA LEYVA, GONZALEZ MONROY Y JUAN SARABIA, A BUSCAR UNA TRANSACCION CON LOS MAGONISTAS; ASI SE LLEGO AL PACTO DE TIJUANA, Y EL 22, DE JUNIO, CELSO VEGA RECUPERO EL MANDO.

LOS ACONTECIMIENTOS DE 1913, ORIGINARON QUE EL CONDE NEL LUIS S. HERNANDEZ TRATARA DE SUMAR LA PENINSULA AL CONSTITUCIONALISMO, PERO NO TUVO EL EXITO APETECIDO Y EN 1915, SE INSTALO EN EL PODER ESTEBAN CANTU. ESTE GOBIERNO SE DEDICO A CONSTRUIR LA CARRETERA TIJUANA-MEXICALI; AL DESARROLLO DEL VALLE, Y A LA IMPLANTACION DEL SISTEMA EDUCACIONAL; APLICÓ CADUCIDAD A LOS DE RECHOS DE LA MEXICAN LAND AND COLONIZATION CO. Y A LA LOWER CALIFORNIA DEVELOPMENT CO.; TRASLADO LA CAPITAL A MEXICALI Y GOBERNO HASTA 1920 EN QUE APARECE ABELARDO RODRIGUEZ CON UNA COLUMNA EXPEDICIONARIA, ENVIADA A CONSECUENCIA DE LA NEGATIVA DE CANTU A ENTREGAR EL PODER A BALDOMERO ALMADA; ANTE LA PRESION DE RODRIGUEZ, CANTU HIZO ENTREGA AL EFIMERO MANDO DE LUIS SALAZAR. DESDE ENTONCES, BAJA CALIFORNIA DECURRIDO ENTRE DEVANEOS E INCERTIDUMBRES, HASTA QUE ABELARDO RODRIGUEZ APARECIO NUEVAMENTE EN ESCENA A FINES DE OCTUBRE DE 1923, FIGURANDO SOLIDAMENTE HASTA DICIEMBRE DE 1929, COMO EL GRAN CONSTRUCTOR DEL TERRITORIO. SU LABOR SE ORIENTO A CIMENTAR Y DESARROLLAR LA ECONOMIA; REALIZO NUMEROSAS OBRAS PUBLICAS Y CONSTITUYO MUNICIPIOS COMO EL DE TIJUANA EL 15 DE OCTUBRE DE 1925; ABRIO LA CARRETERA TIJUANA-ENSENADA, Y ESTABLECIO UN SERVICIO DE GUARDACOSTAS; REALIZO ESTUDIOS ENJUNTADOS QUE LE PERMITIERON PROMOVER MULTITUD DE INDUSTRIAS, ENTRE LAS CUALES DESTACAN LAS DE PESCA Y PRODUCTOS DEL MAR; SU ACCION FUE ENERGICA EN MATERIAS POLITICA, EDUCATIVA, SOCIAL Y ECONOMICA. COMO PROMOTOR, NO OLVIDO, Y EN 1933, YA PRESI



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970

-9-

FORMA CG-4-A

DENTE DE LA REPUBLICA, ESTABLECIO EL PERIMETRO LIBRE Y AUMENTO LAS SEGURIDADES EN TODOS LOS TERRENOS.

EN 1936, LAZARO CARDENAS, APOYADO EN LOS ANTECEDENTES RELATADOS, TENDIO LA MANO A LOS TERRITORIOS Y CON BASE EN EL SISTEMA VIAL NACIONAL, YA PLANEADO, PROCURO LIGARLOS AL CENTRO CON LA VIA MEXICALI-PUNTA PEÑASCO, E INTEGRARLOS A LA ECONOMIA DEL PAIS, APLICANDO LA REFORMA AGRARIA, TAMBIEN CARDENAS GUARDO PARA BAJA CALIFORNIA MUY FUERTES ANHELOS; EN 1922, LA EPOPEYA DE TIJUANA, GENEROSAMENTE MANTENIDA, FUE SEGUIDA POR LAS JUNTAS DE DEFENSA QUE PRODUJERON RESULTADOS POSITIVOS. LA POBLACION CRECIO BRUSCAMENTE CON LA PRESENCIA DE LAS FUERZAS ARMADAS DE AIRE, MAR Y TIERRA; SE ESTABLECIERON CAMPAMENTOS Y CUARTELES; LOS DESTACAMIENTOS OCUPARON REALMENTE LOS TERRITORIOS Y PROPORCIONARON SEGURIDAD, DESCUBRIENDO LA POTENCIALIDAD QUE HABRIA DE AFIRMAR EL FUTURO Y CONSOLIDAR LA NACIONALIDAD DE ESTAS TIERRAS COMO PARTE REAL DE MEXICO. EN 1944, EL TRATADO DE AGUAS DIO LUGAR A LA PRESA MORELOS TERMINADA EN 1948, Y AL FIN, CON FUNDAMENTO EN EL DESARROLLO LOGRADO Y EN LA INTEGRACION OBTENIDA, EL LIC. MIGUEL ALEMAN, EL 31 DE DICIEMBRE DE 1951, CREO EL ESTADO NUMERO 29 DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

COMO PUEDE OBSERVARSE, EL GOBIERNO FEDERAL PROMULGO MEDIDAS ADMINISTRATIVAS Y EFECTUO OBRAS MATERIALES EN BAJA CALIFORNIA, PRINCIPALMENTE A PARTIR DE LA REVOLUCION. LAS RAZONES SE ENCUENTRAN EN LOS ANTECEDENTES; LAS EXPERIENCIAS DEL PASADO ACENTUARON LA NECESIDAD DE INCREMENTAR Y CONSOLIDAR LOS OBJETIVOS DE INTEGRACION NACIONAL. FUE NECESARIO APOYAR Y FOMENTAR EL TURISMO, CONSIDERANDOLO COMO UNA INDUSTRIA CAPAZ DE TRANSFORMARSE EN FUENTE DE DIVISAS; TESIS QUE SE VIENE LOGRANDO FORTALECER MAS Y MAS CADA DIA. LA CONSTRUCCION DE LA PRESA RODRIGUEZ, ASEGURO POR LARGOS AÑOS EL DESARROLLO DE TIJUANA; EL DISTRITO DE RIEGO DEL RIO COLORADO, CREO UNA ZONA AGRICOLA DE GRAN POTENCIALIDAD, EN TIERRAS TRADICIONALMENTE ESTERILES. LA ERECCION DE LA ZONA LIBRE, FORTALECIO LA ECONOMIA REGIONAL, DESARROLLANDO EL COMERCIO Y DANDO NACIMIENTO A LA INDUSTRIA HOTELERA, Y DE MANERA INCIPIENTE, A LA DE TRANSFORMACION. CON LA REFORMA AGRARIA, SE AFECTO PRINCIPALMENTE AL GRUPO DE LATIFUNDISTAS EXTRANJEROS; PERO LO MAS IMPORTANTE, ES QUE LA REGION SUSTENTO UNA TESIS EJIDAL Y DE GRANJAS COLECTIVAS, CUYO EXITO FUE EJEMPLAR. SE HA PROSEGUIDO TENAZMENTE CON LA INTEGRACION NACIONAL, A BASE DE CAMINOS COMO EL PRIMER TRAMO DE LA CARRETERA PENINSULAR; LAS CARRETERAS TIJUANA-MEXICALI, Y LAS DE LIGA CON SONORA; LAS CARRETERAS TIJUANA-ENSENADA Y ENSENADA-TECATE-MEXICALI; LAS REDES VECINALES EN DIVERSOS MUNICIPIOS; LOS CAMINOS A SAN FELIPE Y LOS PROYECTOS COSTA A COSTA, ETC.. LOS AEROPUERTOS DE TIJUANA, ENSENADA MEXICALI, HAN RESUELTO SATISFACTORIAMENTE EL PROBLEMA DE IDENTIDAD, NECESARIO EN LA INTEGRACION NACIONAL. LOS ESTUDIOS SOCIOECONOMICOS, DIERON BASE A LOS PLANES DE DESARROLLO. LAS EXPLORACIONES GEOLOGICAS, CIENTIFICAS Y ECONOMICAS, PROPORCIONAN PERSPECTIVA Y AFIRMAN LA POTENCIALIDAD REGIONAL. SE HA REALIZADO UN PROFUNDO ANALISIS DEL PASADO COMO CIMIENTO DEL PRESENTE Y AUGURIO DEL PORVENIR. UN EXTRAORDINARIO ESFUERZO DEL SECRETARIO DE MARINA, APOYANDO AL DOCTOR CARDENAS DE LA PEÑA, ES LA PUBLICACION DEL MARAVILLOSO LIBRO TITULADO "VISION Y PRESENCIA DE BAJA CALIFORNIA", QUE ABARCA TODA LA GAMA DE CUESTIONES QUE IMPELEN A LA INTEGRACION COHERENTE DE LA NACION, AL TRAVES DE



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970.

-10-

FORMA CG-4-A

LA DEFINICION DEL SISTEMA PORTUARIO, COMO FACTOR.

TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS NARRADAS, OCASIONARON UN INCREMENTO DE POBLACION EN EL TERRITORIO NORTE, QUE EN EL DECENIO DE MAYOR CRECIMIENTO, 1940-1950, ALCANZO UN INDICE DE 28 187.5% LO CUAL, CONSOLIDO LA UNIDAD POLITICA Y ECONOMICA, TAN SUFICIENTEMENTE, COMO PARA QUE MIGUEL ALEMAN DECIDIERA TRANSFORMARLO EN NUEVO ESTADO DE LA FEDERACION, Y LO PROVEYERA DEL PUERTO MAS SEPTENTRIONAL Y OCCIDENTAL DE LA REPUBLICA; PUES ERA OBLIGADO CONTAR CON LA COYUNTURA DE QUE LA FALTA DE SERVICIOS PORTUARIOS, LA POSICION GEOGRAFICA, Y EL AISLAMIENTO RESULTANTE DE LA FALTA DE COMUNICACIONES MARITIMAS ADECUADAS, COMPLEMENTADAS CON LAS TERRESTRES Y AEREAS, ORIGINABA QUE EL MAYOR VOLUMEN DE LA PRODUCCION REGIONAL EXCEDENTE Y EL MAYOR TONELAJE DE LOS DEFICITS DE CONSUMO, SE MOVIERAN POR LOS PUERTOS NORTEAMERICANOS MAS PROXIMOS, Y NATURALMENTE, POR LOS SISTEMAS VIALES Y SERVICIOS DE TRANSPORTES DEL VECINO PAIS, HACIENDO DE LA BAJA CALIFORNIA, UN TRIBUTARIO EN TODOS LOS RENGLONES, ECONOMICO, COMERCIAL Y EDUCACIONAL, DE LOS E.U.A.

II.- RELACION DE LOS PROYECTOS CONOCIDOS.

LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS REALIZADOS POR LA INGLESA, O MEXICAN LAND AND COLONIZATION CO. EN 1888, FUERON RESULTADO DE LAS OBRAS PLANEADAS E INICIADAS POR RUIZ Y CASTELLON, SOBRE UN PUERTO TRADICIONAL DE PESCADORES. LOS ESTUDIOS DE LA INGLESA FUERON MAS AMBICIOSOS; PERO TALES PROYECTOS SUFRIERON INCONTABLES ALTERNATIVAS EN FUNCION DE LOS CAMBIOS TECNICOS Y CIENTIFICOS QUE SE PRESENTARON CON LA APARICION DEL VAPOR, Y LAS CONSIGUIENTES TRANSFORMACIONES PORTUARIAS.

COMO PUERTO PESQUERO MUY PEQUEÑO, LOS DESARROLLOS DE ENSENADA SE MOSTRABAN MUY LENTOS Y PRECARIOS. LA OPERACION FORMAL EN CABOTAJE, SE INICIO HACIA 1887, PERO RARAMENTE RECIBIA BUQUES DE GRAN PORTE, Y CUANDO ARRIBABAN, LOS METODOS OPERACIONALES, MUY PRIMITIVOS, HACIAN MUY COSTOSAS LAS ESTADIAS Y LAS MANIOBRAS. POR OTRA PARTE, LA ORGANIZACION DE LA UNION AMERICANA, HABIA DADO PREFERENCIA A LOS PUERTOS, POR LO TANTO LAS ZONAS PRODUCTORAS DE LA CALIFORNIA ERAN AUTOSUFICIENTES.

LOS PRIMEROS PROYECTOS, SURGIERON PUES, DE LAS APARENTEMENTE MAS FACILES REALIZACIONES, EN CONSECUENCIA, SE OPTO POR CONSTRUIR EN PUNTA VIGIA UN MUELLE SOBRE PILOTES DE CONCRETO REFORZADO, QUE JAMAS OPERO; UNA OLA SISMICA LO DESTRUYO A FINES DEL SIGLO PASADO. NO EXISTIENDO ORGANIZACION ECONOMICA Y ADMINISTRATIVA, EL REGIMEN COMERCIAL DEL PUERTO ERA AVENTURADO Y SALVO LA PESCA, NO SE PRESENTABAN OPORTUNIDADES COMERCIALES. POR TANTO, LOS ESTUDIOS DERIVARON AL APROVECHAMIENTO DE LA PROMESA QUE CONSTITUYE EL ESTERO DE PUNTA BANDA, SOBRE EL CUAL UN ESTUDIO PROMISORIO FUE FORMULADO. LA FALTA DE COMUNICACIONES Y EL ESTADO DE INSALUBRIDAD PRESENTADO POR LAS MARISMAS, DETERMINARON QUE NO FUESE ACEPTADO. EL ESTUDIO SE OLVIDO, RETORNANDO A LA IDEA DE QUE, EL SITIO ADECUADO ERA LA BAHIA TRADICIONAL. SE CONSTRUYERON DIVERSAS OBRAS QUE CONSISTIERON PRINCIPALMENTE EN MUELLES DE TIPO PROVISIONAL, DE OPERACION PRIMITIVA, Y DE USO ESTACIONAL, PARA MOVER LOS ELEMENTOS VITALES PARA LA POBLACION COMO ALIMENTOS, VESTIDOS, ARTICULOS DE PRIMERA NECESIDAD.



SECRETARIA
DE
MARINA

MATERIALES DE CONSTRUCCION, COMBUSTIBLES, ETC., QUE SE TRAIAN VIA SAN DIEGO DE SAN FRANCISCO Y LOS ANGELES, DE DONDE DEPENIA LA VIDA REGIONAL, PUES SALVO ALGUNAS VERDURAS FRESCAS, CARNES, PESCADOS Y VINO, TODO PROVENIA DEL VECINO PAIS. EL MAYOR VOLU- MEN DE CARGA QUE SALIA DEL PUERTO, ERA PESCADO Y ESCASOS MINE- RALES; TAL VEZ UN POCO DE VINO. LA VERDAD ES QUE LA COHESION NACIONAL, PARECIA OLVIDADA.

AL CREARSE EL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE MARINA, EL AÑO DE 1939, SE ORDENO UN ESTUDIO COMPLETO DEL PUERTO, A EFECTO DE PROYECTAR LAS OBRAS ADECUADAS. COMO SE HA DICHO, SOLAMENTE OPERABAN COMO FISCAL, EL MUELLE QUE FUERA DEL HOTEL PLAYA, IN- CONCLUSO, DESEQUIPADO, Y EXPLOTADO EN CONCESION POR LAS AGRUPA- CIONES OBRERAS QUE, POR LA TRANSITORIEDAD DEL MUELLE Y DE LAS CONCESIONES, JAMAS SE OCUPARON DEL MANTENIMIENTO Y MENOS AUN DE LAS REPARACIONES DE LA OBRA QUE EN ESAS FECHAS, YA SE ENCONTRA- BA EN PROCESO DE DEMOLICION. OPERABA TAMBIEN EL EX-MUELLE FISCAL, CONSTRUIDO A PRINCIPIOS DE SIGLO, PERO QUE, POR SU PESIMA LOCA- LIZACION, RESULTO INOPERANTE; POR LO QUE FUE CONCESIONADO A UNA EMPRESA PRIVADA QUE LO DESTINO EXCLUSIVAMENTE AL SERVICIO DE SUS BARCOS DE PESCA. POR ULTIMO, OTRO PEQUEÑO MUELLE DE PESCA, QUE APENAS CUMPLIA SU COMETIDO.

EL PANDORAMA, ERA APARENTEMENTE OSCURO. EL PUERTO NO EXISTIA EN LA MODERNA INTERPRETACION DEL CONCEPTO. EL ABRIGO DE LAS OBRAS ERA SUMAMENTE PRECARIO. LAS MANIOBRAS ERAN PRIMITIVAS Y LAS AGRUPACIONES OBRERAS COBRABAN CINCO OPERACIONES CON TARI- FAS INVERSAMENTE PROPORCIONALES AL VOLUMEN. LA CAPACIDAD DEL PUERTO ERA MUY REDUCIDA. A ENSENADA NO CONCURRIAN VIAS DE FERRO CARRIL Y EL UNICO MEDIO DE COMUNICACION ERA LA CARRETERA A TI- JUANA, CONSTRUIDA CON CARACTER TURISTICO Y NO DE TRANSITO PESA- DO. LAS COMUNICACIONES AEREAS ERAN PRACTICAMENTE NULAS. EL PE- QUEÑO AEROPUERTO APENAS RECIBIA AVIONETAS. EL DESARROLLO AGRI- COLA E INDUSTRIAL, SE ENCONTRABA DESORGANIZADO Y FALTO DE DIRÉ- CCION; LOS ESFUERZOS DE SANCHEZ TABOADA, APENAS EMPEZABAN A SER ENTENDIDOS POR PEQUEÑOS GRUPOS. LA INDUSTRIA DE LA PESCA SE MAN- TENIA ESTATICA, POCO DEFENDIDA, EXPLOTADA SIN PLAN Y PROXIMA A SUFRIR UNA CRISIS, PUES LAS FORTUNAS DE UNOS CUANTOS SE AMASABAN DESCONSIDERADAMENTE, SIN PRESERVAR LA RIQUEZA, DESORGANIZADAMEN- TE Y CON DESCONOCIMIENTO PLENO DEL POTENCIAL. EL MOVIMIENTO POR- TUARIO, LIGERAMENTE MAS ALTO QUE A PRINCIPIOS DEL SIGLO, APENAS HABIA AUMENTADO EN MATERIAS DE PESCA, VINOS Y FRUTALES. ENERGIA ELECTRICA, CARA Y ESCASA. SERVICIOS URBANOS INCOMPLETOS Y EN PE- SIMAS CONDICIONES. INDUSTRIA TURISTICA INCIPIENTE Y POBRE.

EL ING. SILVERIO RIVERA HOYER FUE COMISIONADO PARA REALIZAR EL ESTUDIO, PERO LAS EXIGENCIAS DE GUAYMAS, DETERMINA- RON QUE FUERA SUBSTITUIDO POR EL ING. EUGENIO URTUZASTEGUI, EL CUAL PRODUJO UN ANTEPROYECTO QUE MAS TARDE, YA CREADA LA SECRE- TARIA DE MARINA, FUE COMPLEMENTADO POR EL ING. FRANCISCO NOVOR EN 1942, ADQUIRIENDO "AL OTRO LADO" LOS MATERIALES NECESARIOS PARA CONSTRUIR LO QUE FUE EL MUELLE FISCAL AL SOCAIRE DE PUNTA VIGIA. EL SECRETARIO DE MARINA, GENERAL HERIBERTO JARA, CONSI- DERO QUE EL MUELLE PLANEADO ERA SOLAMENTE UN PALEATIVO Y NO UNA SOLUCION AL PROBLEMA DE ENSENADA. RECUERDO QUE EN UNA CONVERSA- CION INICIADA EN "EL CIPRES" Y CONTINUADA EN EL CAFE DEL MAR, HICE UNA RELACION DE LOS PROBLEMAS Y POTENCIALES POSIBLES Y EVI

MAYO 9 DE 1970

-12-



SECRETARIA
DE
MARINA

DENTES EN LA REGION, CONTEMPLADA DESDE EL DOBLE PUNTO DE VISTA PROMOCIONAL Y MILITAR. ES DECIR, COMO FACTOR EN LA COHESION NACIONAL Y EN EL PODER MARITIMO DE MEXICO. EL GENERAL JARA IMPRESIONADO FAVORABLEMENTE, ORDENO AL ING. SERGIO CARVALLO, RECIEN POST GRADUADO DE ANN HARBOR, SE TRASLADARA A ENSENADA. EL ING. AGUSTIN LIRA ARCINIEGA, ENTONCES DIRECTOR GENERAL DE OBRAS MARITIMAS, DIO LAS INSTRUCCIONES DEL CASO Y LE INDICO SE ASISTIERA CON LOS ELEMENTOS Y POSIBILIDADES QUE PUDIERAMOS OFRECERLE, YA QUE ENTONCES ME ENCARGABA DEL SERVICIO DE INGENIEROS DE LA SEGUNDA ZONA MILITAR, CON RESIDENCIA EN ESTE PUERTO. EL ESTUDIO FUE REALIZADO DE 1943 A 1944, SOBRE LA BASE DE UN ROMPEOLAS QUE ARRANCARIA DE PUNTA VIGIA, APROXIMADAMENTE EN LA LONGITUD Y DIRECCION CON QUE FUE CONSTRUIDO; DICHO ESTUDIO PERMITIO, POR PRIMERA VEZ EN MEXICO, LA UTILIZACION DEL METODO REVOLUCIONARIO IDEADO POR EL ING. ESPAÑOL RAMON IRIBARREN CAVANILLES. EMPERO, EL SOLO PROYECTO DE ROMPEOLAS, APENAS SATISFACIA LAS EXIGENCIAS DE SEGURIDAD; PUES SOLAMENTE CONSISTIA EN LA OBRA EXTERIOR. FALTABAN LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LAS OBRAS INTERIORES ACORDES CON EL HINTERLAND ESTUDIADO. PARA RESOLVER EL PROBLEMA CON LA URGENCIA QUE RECLAMABA EL CRECIENTE MOVIMIENTO PORTUARIO A CONSECUENCIA DE LA GUERRA, Y LA YA INMINENTE DESAPARICION DEL MUELLE DEL PLAYA, CUYO ESTADO ERA CRITICO, EL GENERAL JARA ORDENO LA INMEDIATA CONSTRUCCION DEL NUEVO MUELLE FISCAL, RESGUARDADO POR PUNTA VIGIA, INICIANDOLO CARVALLO EN 1945. CARVALLO FUE SUSTITUIDO POR EL ING. FEDERICO BIDEAU MARTIN A PRINCIPIOS DEL AÑO, CONTINUANDO LAS OBRAS DEL MUELLE Y CONSTRUYENDO EL EDIFICIO QUE ACTUALMENTE OCUPA EL SECTOR NAVAL.

EN JULIO DE 1945, AL RETIRARME DEL EJERCITO, FUI COMISIONADO POR LA SECRETARIA DE MARINA PARA REALIZAR TRABAJOS URGENTES EN VERACRUZ Y COATZACOALCOS; MOTIVO POR EL CUAL, LA CONCLUSION DE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS FUE DIFERIDA. AL INICIARSE 1946, SE ME ORDENO REGRESAR A ENSENADA, A EFECTO DE TERMINAR EL MUELLE FISCAL Y CONCLUIR LOS ESTUDIOS, PROCEEDIENDO A LA FORMULACION DEL PROYECTO INTEGRAL DEL PUERTO. 1946, PRACTICAMENTE TRANSCURRIDO EN DICHA ELABORACION Y EL PROYECTO FUE PRESENTADO EN AGOSTO, A LA CONSIDERACION DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS MARITIMAS, ING. AGUSTIN LIRA ARCINIEGA, QUIEN A SU VEZ LO ELEVO A LA DEL SECRETARIO DE MARINA, GENERAL JARA, PREVIA APROBACION DE LOS TECNICOS. PERO EL SEXENIO DEL GENERAL AVILA CAMACHO Y LA ADMINISTRACION DE JARA ESTABAN POR CONCLUIR; LA REALIZACION DE LAS OBRAS SE DEJO PENDIENTE PARA EL REGIMEN QUE PRESIDIRIA EL LIC. MIGUEL ALEMAN. ES DE HACER NOTAR QUE JUSTAMENTE EN ESE AÑO, DURANTE LAS MESAS REDONDAS DE VERACRUZ, FUE PUBLICADA LA PRIMERA POLITICA PORTUARIA MEXICANA, DEL ING. ROBERTO MENDOZA FRANCO, QUIEN PUSO ESPECIAL EMPENO EN DAR A CONOCER EL PROYECTO ENSENADA, EN UNA SINTESIS BAJO MI FIRMA. TAMBIEN, EL PROYECTO FUE PUESTO EN MANOS DEL LIC. ALEMAN DURANTE UNA VISITA COMO PRESIDENTE ELECTO A ENSENADA. EN DICIEMBRE, FUI COMISIONADO A NAYARIT PARA MAS TARDE PASAR A TAMPICO COMO DIRECTOR DEL PUERTO. DURANTE ALGUN TIEMPO EL PROYECTO ENSENADA SE MANTUVO ESTATICO, HASTA QUE EN DICIEMBRE DE 1948, FUI DESIGNADO DIRECTOR REGIONAL DEL PACIFICO NORTE, CON RESIDENCIA EN ESTE PUERTO, OCURRIENDO ENTONCES DOS SUCEOS TRASCEDENTALES; SE HIZO PUBLICO EL ESTUDIO COMO "PROYECTO DE PUERTO TIPO DE ENSENADA". SE LANZO FORMALMENTE LA TESIS MARCHA AL MAR, EN EL CLUB ROTARIO DE TIJUANA, DURANTE UN PROGRAMA

MAYO 9 DE 1970.

-13-



SECRETARIA
DE
MARINA

HA PRESENTADO POR JUAN GRUPPE. CIRCUNSTANCIAS POLITICAS IMPIDIERON QUE LAS OBRAS DEL PUERTO FUERAN CONTINUADAS. FUI TRASLADADO A VERACRUZ COMO DIRECTOR DE LAS OBRAS, Y FUE HASTA 1952 QUE EL LICENCIADO ALEMAN ORDENO QUE SE REALIZARAN POR CONTRATO SEGUN EL PROYECTO INICIAL, CON MODIFICACIONES ESTRUCTURALES PROPUESTAS POR LOS INGENIEROS: JOSE DE J. CLARK FLORES, ROBERTO MENDOZA FRANCO, ALBERTO J. FLORES Y LUIS CENDEJAS PAGUIA.

ENSENADA FUE DISEÑADO PARA MANEJAR UN MILLON DE TONS. ANUALES, EN RELACION CON LOS HINTERLANDS INMEDIATO Y LEJANO, EXHAUSTIVAMENTE ESTUDIADOS. SE TRATA DE UN PUERTO ACOTADO, QUE DEBIDO A LIMITACIONES PRESUPUESTALES, SE MANTIENE INCONCLUSO, NO OBSTANTE LA NECESIDAD IMPERIOSA DE CONTAR CON INSTALACIONES ESPECIALIZADAS PARA CARGAS UNITIZADAS, PETROLEO, PESCA Y CEREALES. LOS RAPIDOS CAMBIOS, Y LAS TRANSFORMACIONES QUE LAS CIENCIAS Y TECNICAS HAN EXIGIDO A LA MARINA MUNDIAL DURANTE LOS ULTIMOS 10 AÑOS, ASI COMO LA ATENTA ESPECTACION VIGILANTE DEL SECRETARIO DE MARINA, HAN OBLIGADO A REVISAR LOS PROYECTOS, Y CONSECUENTEMENTE A REAJUSTARLOS, RESPECTO A LAS NECESIDADES MODERNAS, MEDIANTE MEDIDAS PREVISORAS QUE GARANTICEN EFICIENCIA OPERACIONAL HASTA EL AÑO 2,000. CON RELACION AL REAJUSTE, A LA FECHA ES NECESARIO CONSTRUIR 240,00 MTS. DE LONGITUD DE ATRAQUE EN EL MUELLE DE ALTURA A 50° DE CALADO; LA CONTINUACION DEL ESPIGON DEL GALLO Y LA PROLONGACION DEL ROMPEOLAS; UNA BODEGA MECANIZADA PARA EL TRAVASE DE CEREALES; LOS PATIOS DE CONTAINERS Y CARGAS UNITIZADAS; MUELLES PARA LA PESCA INDUSTRIAL Y DEPORTIVA, QUE SE HAN DISEÑADO PARA SER CONSTRUIDOS POR LA INICIATIVA PRIVADA EN LONGITUDES DE ATRAQUE PROXIMAS A LOS MTS. 600.00 Y A PROFUNDIDADES VARIABLES CON LAS DIMENSIONES DE LAS FLOTAS.

AHORA, ENSENADA DISPONE DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES EN OPERACION: 1,200,00 MTS. DE ROMPEOLAS QUE PROPORCIONAN UNA SUPERFICIE PROTEGIDA DE 100 HAS. Y GARANTIZAN EL EMPLEO DE 1,009,00 MTS. DE LONGITUD DE ATRAQUE, CAPAZ DE ADMITIR 589 BUQUES ANUALES CON CALADOS VARIABLES DE 26° HASTA 35° EN MAREA BAJA, Y CON UTILIZACION DEL ORDEN DE 250 TONS./ML. LA CONSTRUCCION DEL NUEVO MUELLE QUE CERRARA EL PUERTO, PERMITIRA LA OPERACION DE BUQUES DE HASTA 105,000 TONS. Y LA MECANIZACION, QUE YA SE HA INICIADO, AUMENTARA LA UTILIZACION HASTA 500 TONS./ML. UNA SUPERFICIE CUBIERTA DE BODEGAS DE 12,057.00 M². CON CAPACIDAD PORTANTE DE HASTA 10 TONS./M². Y COEFICIENTE DE UTILIZACION DE 25 TONS./M². EL NUEVO MUELLE Y LA MECANIZACION DEL PUERTO, PERMITIRAN QUE DICHO COEFICIENTE SEA ELEVADO A 62 TONS./M². SE DISPONE ASIMISMO, DE UN COBERTIZO DE 30,000.00 M². CUYA CAPACIDAD PORTANTE ES DE 10 TONS./M². Y CUYO COEFICIENTE DE UTILIZACION HA SIDO DEL ORDEN DE 15 PACAS DE ALGODON O BORRA/M². EQUIVALENTES A UNAS 4 TONS./M². LA DIVERSIFICACION DE CARGAS, AL CONTAR CON EL NUEVO MUELLE Y LA MECANIZACION DEL PUERTO, PERMITIRAN QUE EL COEFICIENTE SEA ELEVADO A UNA MEDIA DE 50 TONS./M². EL RECINTO PORTUARIO CUENTA A LA FECHA CON 350,000.00 M². DE TERRENOS, CON CAPACIDAD PARA ALOJAR SERVICIOS PORTUARIOS, INDUSTRIAS, COMERCIOS, INSTALACIONES MARITIMAS CONEXAS CON LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y CON EL DESARROLLO REGIONAL; CON LAS NUEVAS OBRAS DISEÑADAS, SE OBTENDRAN ALREDEDOR DE 150,000.00 M². MAS DE TERRENOS GANADOS AL MAR Y RESGUARDADOS POR EL ROMPEOLAS, AUMENTANDO EL COEFICIENTE DE UTILIZACION DE LOS MUELLES. TODAS ESTAS



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970.

-14-

FORMA CG-4-A

obras realizadas en el puerto, SE HAN PUESTO AL SERVICIO DEL PUEBLO DESDE 1957, INTEGRANDOSE A LOS ESFUERZOS GUBERNAMENTALES QUE TRATAN DE COLACAR ENSENADA EN PARALELO CON EL RITMO ALCANZADO POR MEXICO EN LOS OTROS ORDENES DE LA VIDA NACIONAL, Y DANDO PASO A LA TESTIS ORDENADA POR LA LEY, DE APLICAR LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS, COMO ORGANOS COORDINADORES, QUE CULMINARAN COMPLEMENTANDO EL CONCEPTO UNIDAD MARITIMA, QUE COMO CONQUISTA REVOLUCIONARIA Y NO COMO ACCIDENTE ADMINISTRATIVO, DIO NACIMIENTO EN 1939 AL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE MARINA, Y EN 1940, A LA SECRETARIA DE MARINA, QUE FUNDA SU GESTA, EN LA IDEA DE UN MAS JUSTO Y EQUILIBRADO APROVECHAMIENTO DE NUESTROS RECURSOS DE LA MAR Y DE LAS COSTAS; EN NUESTRA PROPIA IDIOSINCRACIA, Y EN LA DILATADA EXPERIENCIA MUNDIAL, RECOGIDA CON ANSIEDAD PATRIOTICA. DE ESA EXPERIENCIA, NACIO LA CERTIDUMBRE DE QUE, NADA, O MUY POCO, SIRVE LA OBRA DE INGENIERIA MARITIMA, SI NO SE LA ACOMPAÑA DE LAS VENTAJAS DE UNA PLANEACION AVANZADA, NO SOLO EN LO QUE ATANE AL PUERTO EN SI, SINO TAMBIEN EN LA CALIDAD Y FORMA DE SU ADMINISTRACION Y OPERACION TECNICAS.

III.- OPERACION DEL PUERTO DE ENSENADA. LA ADMINISTRACION.

DADO QUE ENSENADA TIENE ENFRETE A OTROS PUERTOS CON QUIENES HABRA DE EQUIPARARSE COMERCIALMENTE, NO SOLO PARA DEFENDER EL PATRIMONIO NACIONAL, SINO PARA LOS ACTOS DE SOLIDARIDAD CONTINENTAL; Y ANTE QUIENES, POR RAZONES DE RECIPROCIDAD, TENDRA QUE RESISTIR LOS EMBATES DE ADMINISTRACIONES PORTUARIAS EXPERIMENTADAS, PODEROSAS, ASCENDENTES ECONOMICAMENTE, Y, CUYOS RESULTADOS Y BENEFICIOS, SON DEL TODO CONOCIDOS. POR ENDE, REQUIERE DE UNA ADMINISTRACION IDONEA, QUE SIENTE LAS BASES TECNICAS Y JURIDICAS QUE SUSTENTEN ESA NECESIDAD NACIONAL, CONTINENTAL, Y HUMANA. EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA HA APOYADO Y PROPICIADO, QUE EL SECRETARIO DE MARINA, AUTORICE LA CREACION, PRIMERO, DE UNA OFICINA DE OPERACION PORTUARIA, QUE ESTUDIA LOS FENOMENOS ECONOMICOS, POLITICOS Y SOCIALES QUE AFECTAN A ENSENADA, Y MAS TARDE, LA ADMINISTRACION PORTUARIA, DEMOSTRADAMENTE NECESIDAD IMPOSTERGABLE PARA PROPICIAR EL DESARROLLO REGIONAL.

EN EFECTO, YA SE HA VISTO, QUE LAS OBRAS E INSTALACIONES PORTUARIAS, SUBTRAJERON A ENSENADA DE UNA APARENTE E "INEXORABLE DECAIMIENTO", Y LE DIERON IMPULSO: 500,000 PACAS DE ALGODON Y BORRA, PRODUCTO MEDIO ANUAL DEL ESFUERZO DEL AGRICULTOR REGIONAL, HAN FORMADO UNA FUERZA ECONOMICA EN EL PUERTO, QUE PARA ORGULLO DE MEXICO, HA DEJADO DE CONSTITUIR SERVIDUMBRE Y TRIBUTO A INTERESES Y OBRAS AJENAS AL PAIS, PARA CONSTITUIRSE EN UN ASOCIADO POTENCIAL FRENTE A EMERGENCIAS RECIPROCAS. MAS DE 300,000 TONS. DE CARGA ANUAL MOVIDA POR EL PUERTO, REPRESENTAN \$ 8 MILLONES POR CONCEPTO DE MANIOBRAS; \$ 21 MILLONES POR FLETES TERRESTRES; \$ 18 MILLONES POR RECAUDACION ADUANAL MEDIA; ES DECIR, \$ 47 MILLONES ANUALES QUE MEXICO HA DEJADO DE TRIBUTAR AL EXTRANJERO, TRANSFORMANDOLOS EN FUENTES DE TRABAJO PERMANENTES PARA CASI 9,000 MEXICANOS QUE RECIBEN SUS MEDIOS DE VIDA AL TRAVES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA. MAS AUN, LOS INGRESOS PROPORCIONADOS POR CERCA DE 5,000 EMPLEOS GENERADOS POR EL PUERTO EN EL MINTERLAND EN FUENTES DE TRABAJO INDUSTRIALES CONSOLIDADAS, ASCIENDEN A \$ 25 MILLONES ANUALES.

MAYO 9 DE 1970.

FORMA CG-4-A

-15-



SECRETARIA
DE
MARINA

EL INCIPIENTE DESARROLLO INDUSTRIAL PRECONIZADO POR EL PROYECTO, HA SIDO ENRIQUECIDO POR LA ACCION DEL PUERTO SOBRE LOS PROMOTORES. LA RAMA DEL CEMENTO, HA DUPLICADO SU CAPACIDAD PRODUCTORA EN LOS ULTIMOS DOCE AÑOS, Y REQUIERE DE UNA NUEVA AMPLIACION EN LOS PROXIMOS CINCO AÑOS. LOS OTROS SECTORES, COMO LA PESCA, LA CONSTRUCCION NAVAL, LA PESCA DEPORTIVA Y EL TURISMO, HAN INCREMENTADO SUS ACTIVIDADES HASTA LOS LIMITES DE LO POSIBLE, A PESAR DE CARECER DE DIRECCION Y DE PLANEACION INTEGRAL. ES DECIR, QUE LA AMBICIOSA MEXICANIDAD DE LOS BAJACALIFORNIANOS, SUMADA AL PODER GENERADOR DEL PUERTO, HAN LOGRADO QUE LOS COMERCIOS, INDUSTRIAS Y GREMIOS OBREROS, HAYAN REALIZADO INVERSIONES PROVECHOSAS POR MAS DE \$ 150 MILLONES. LO QUE QUIERE DECIR QUE POR EL PUERTO, ENSENADA Y LA REGION RECIBEN ACTUALMENTE, UN BENEFICIO QUE SUPERA LOS \$ 75 MILLONES ANUALES, CASI EL 5% DE NUESTRAS RESERVAS, QUE YA NO SE TRIBUTAN, Y ENRIQUECEN LA REGION CON DESEMBOLOSOS DE CAPITAL FRESCO, EN FUENTES DE TRABAJO PERMANENTES QUE ELEVAN LOS NIVELES DE VIDA Y ABREN NUEVOS HORIZONTES. LOS TRABAJADORES PORTUARIOS HAN REALIZADO ESFUERZOS CONTINUADOS SUPERANDO LA EFICIENCIA DE SUS SERVICIOS; CON MECANIZACION PRIMARIA, CARENTE AUN DE TECNICA, HAN SOBREPASADO LA VELOCIDAD DE CARGA NORMAL DE 24 TONS./HORA, PARA ALCANZAR 48, CON TENDENCIA A LLEVAR AL IDEAL ACTUAL DE 65 TONS./HORA. CON LO CUAL, ENSENADA SERA EL PUERTO MAS EFICIENTE DEL PACIFICO Y, POR TANTO, AUMENTARAN LAS PERSPECTIVAS DE LOGRAR QUE LAS COMPETENCIAS AFECTEN MENOS CADA DIA AL MEJORAMIENTO ECONOMICO Y SOCIAL DE LA REGION. EL SECRETARIO DE MARINA, ATENTO A LOS VAIVENES QUE UNA SOLA CARGA COMO EL ALGODON, PRODUCEN EN MATERIA DE EXPORTACIONES Y MOVIMIENTOS PORTUARIOS, HA ORDENADO MECANIZAR EL PUERTO Y ADAPTAR LAS INSTALACIONES EXISTENTES A LA DIVERSIFICACION DE CARGAS, EMPEZANDO POR LOS CEREALES QUE, COMO EL TRIGO, SE PRODUCEN EN LA REGION, Y RECLAMAN TRANSPORTE A LOS SITIOS DE CONSUMO. ESTA MECANIZACION, SATISFACE ANHELOS LARGAMENTE ESPERADOS, Y BENEFICIARA FUNDAMENTALMENTE, A LAS ORGANIZACIONES OBRERAS, CONTRIBUYENDO A DEFENDER AL PUERTO DE LAS CONTINGENCIAS NORMALES EN MATERIA MARITIMA.

LA ZONA LIBRE, SIN ESTORBAR LA INDUSTRIALIZACION QUE SATISFACE LOS CONSUMOS LOCALES, ES CAPAZ DE LOGRAR ESE FENOMENO CROMATISTICO QUE LOS ECONOMISTAS LLAMAN "CAPTURAS", PROPICIANDO LA CREACION DE FUENTES DE OCUPACION; ESTABLECIENDO INDUSTRIAS DE TIPO DIVERSO, QUE ABSORBAN Y APLIQUEN LA FUERZA DE TRABAJO DISPONIBLE, PRINCIPALMENTE A BENIMANUFACTURAS, QUE TIENEN POSIBILIDADES EN EL MERCADO DE LOS 14 CONDADOS DE CALIFORNIA DE SUPERAR LOS DLS. 30 MILLONES ANUALES, QUE PODRAN REFORZAR LA ECONOMIA DEL ESTADO Y DE MEXICO. PARA ELLO, SE REQUIEREN ESPACIOS CONSIDERABLES, BIEN COMUNICADOS, CON FACILIDADES, CAPACES DE ATRAER NUMEROSAS PLANTAS INDUSTRIALES. MARINA HA ANALIZADO EL CONJUNTO, Y HA ENCONTRADO QUE LA UNICA ZONA FAVORABLE ES ENSENADA, EN EL RECINTO PORTUARIO, PARA GARANTIZAR PLENAMENTE LAS POSIBILIDADES DE CONTAR CON LAS SUPERFICIES NECESARIAS, LOS SERVICIOS INDISPENSABLES, LA VIALIDAD ADECUADA, Y LAS CARACTERISTICAS FISCALES CONVENIENTES. PREVIENDO ESTAS CIRCUNSTANCIAS, EL SECRETARIO DE MARINA HA ORDENADO REESTUDIAR EL PROBLEMA DE CONTAR CON AGUA Y ENERGIA SUFICIENTES EN EL RECINTO; YA OPERAN LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO; LA RED DE DISTRIBUCION PRONTO SERA REINSTALADA; EN BREVE FUNCIONARA LA NUEVA SUBESTACION ELECTRICA



SECRETARIA
DE
MARINA

QUE RECIBIRA ENERGIA A 13.2 KV, ADAPTANDOSE A LOS REQUERIMIENTOS DE LA C.F.E. CUYA ABIERTA Y DECIDIDA COLABORACION, ES DE HACERSE PUBLICA, CON GRATITUD.

GRANDES Y COMPLEJOS SON AUN LOS PROBLEMAS DEL PUERTO. EL PROGRAMA QUE EL SEÑOR SECRETARIO HA ORDENADO ELABORAR, LO EXPRESA AMPLIAMENTE; PERO ENSENADA SABE, QUE POR GRAVES QUE LOS PROBLEMAS SEAN, LA SECRETARIA DE MARINA SUPERARA TODO IMPEDIMENTO PARA RESOLVERLOS; TAL COMO HA VENIDO DEMOSTRANDO AL CONVERTIR LO QUIMERICO DE HACE 30 AÑOS, EN LA REALIDAD DE ESTE PUERTO, CUYA OPERACION, SE BASA EN LOS SIGUIENTES ESTUDIOS ECONOMICO-SOCIALES, CONFRONTADOS ACUBIOSAMENTE:

EL HINTERLAND DEL PUERTO COMPRENDE 79,000 KM2. QUE COMPUTAN LA SUPERFICIE DEL ESTADO, PARTE DEL TERRITORIO, Y SAN LUIS RIO COLORADO. DE LOS 650,000 HABITANTES, LA FUERZA DE TRABAJO ES DEL ORDEN DE 52,000 HOMBRES Y MUJERES, Y 1238 TRANSPORTISTAS, QUE OPERAN ESTACIONALMENTE CON TRABAJO ASEGURADO, LO MISMO QUE EL OBRERO PORTUARIO, DURANTE 173 DIAS DEL AÑO; CON LO CUAL, 4,610 HABITANTES DEL ESTADO SON AFECTADOS RUDAMENTE CUANDO EL MOVIMIENTO PORTUARIO SE REDUCE, ES DECIR, DURANTE 192 DIAS CADA AÑO, CARECEN DE TRABAJO PERMANENTE.

LA SUPERFICIE CULTIVABLE ES DE 450,000 HAS. DE LAS CUALES 135,000 SON DE TEMPORAL Y 315,000 DE RIEGO. LA PRODUCCION MANTIENE UNA MEDIA DE 650,000 TONS./AÑO EN UNA SUPERFICIE DE 300,000 HAS. QUE SE ENCONTRABAN EN CULTIVO EN 1954, REDUCIENDOSE A 250,000 HAS. TRAS LOS TRATADOS DE AGUA, PERO MANTENIENDO UNA POTENCIALIDAD ACTUAL DE LAS MISMAS 350,000 HAS. INCLUYENDO LAS IRRIGADAS CON AGUAS SUBYACENTES Y SAN LUIS RIO COLORADO. DEL TOTAL DE LA PRODUCCION, POR EL PUERTO SE HA MOVIDO UNA MEDIA DE 25% EXCEPTUANDO LOS AÑOS DE 1966 EN QUE SE MOVIO EL 27%, 1967 EL 22%, 1968 EL 15% Y 1969 EL 14%, LO CUAL DEMUESTRA UNA BAJA ALARMANTE, CUYA EXPLICACION SE OFRECE, PUES SI SE OBSERVA LA GRAFICA PORTUARIA, SE ENCUENTRAN LAS CONCLUSIONES:

1.- EL CABOTAJE MANTIENE TENDENCIA A CRECER, AUN CUANDO EXISTE DESEQUILIBRIO ENTRE LAS CARGAS DE ENTRADA Y SALIDA QUE MANTIENEN UNA RELACION 1:6 QUE SE EXPLICA POR LA INFLUENCIA DE LAS MATERIAS PRIMAS MOVIDAS POR CEMENTOS CALIFORNIA.

2.- LA ALTURA SE MANTIENE CON INCERTIDUMBRES Y ALTERNATIVAS, PERO LA TENDENCIA ES DECRECIENTE EN FUNCION DE LA MONOPRODUCCION; CIRCUNSTANCIA QUE NO DEPENDE DEL PUERTO, PERO QUE INFLUYE GRANDERENTE EN LAS ACTIVIDADES ECONOMICA Y PROMOCIONAL. LA RELACION ENTRE LAS CARGAS DE ENTRADA Y SALIDA ES DE 1:7 LO QUE IMPLICA UN GRAVE DESEQUILIBRIO Y DETERMINA LARGOS PERIODOS DE DESOCUPACION QUE AFECTAN A LAS ECONOMIAS PORTUARIA Y ESTATAL.

3.- EL TRIGO YA COMPITE CON EL ALGODON POR EL MEJOR RENDIMIENTO DEL CULTIVO, DEBIDO A LA TECNIFICACION, MECANIZACION, INTRODUCCION DE LA ESPECIE ENANA, PROCESO DE DESALINIZACION, Y A SU CALIDAD DE CULTIVO ALTERNADO. FUE DESPLAZADO POR EL ALGODON DEBIDO A LO FAVORABLE DEL CLIMA, PERO, A PARTIR DE 1960, HA RECUPERADO SU CONDICION TRADICIONAL, Y NO ES AVENTURADO ASEGURAR QUE, CON LA DIVERSIFICACION DE CULTIVOS Y EL MEJORAMIENTO DEL RENDIMIENTO, PODRA ALCANZAR COSTOS COMPETITORIOS EN LOS MERCADOS



SECRETARIA
DE
MARINA

MAYO 9 DE 1970.

-17-

FORMA CG-4-A

NACIONAL Y MUNDIAL. EL TRIGO SE HA DEBATIDO LARGAMENTE COMO UN PROBLEMA DE TRANSPORTE QUE SE AGUDIZA CUANDO EXISTE CRISIS EN EL PUERTO EN MATERIA DE TRABAJO. SIN EMBARGO, CUANDO SE PROMUEVE EL MOVIMIENTO, SURGEN IMPEDIMENTOS PROVENIENTES DE TARIFAS OBSOLETAS E INADECUADAS, FALTA DE CONSCIENCIA, E IGNORANCIA COLECTIVA DE LOS METODOS OPERACIONALES COORDINADOS TECNICAMENTE. EN AÑOS ANTERIORES, LA PRODUCCION SE MOVIO POR LAS VIAS SIGUIENTES: CONSUMO LOCAL, CON CAMIONES LOCALES 18.5%, LONG BEACH 32% EMPLEANDO TRAILERS, FERROCARRILES Y PUERTOS EXTRANJEROS; GUAYMAS, EMPLEANDO LOS FFCC. SONORA-BAJA CALIFORNIA Y DEL PACIFICO, AMBOS SUBSIDIADOS POR LA FEDERACION, MOVIO 49.5%. ES DECIR, QUE EL ESTADO Y EL PUERTO, NO RECIBIERON BENEFICIOS POR TALES MOVIMIENTOS. SAN QUINTIN, EN EL CICLO 68-69, MOVIO POR ENSENADA ALREDEDOR DE 3,900 TONS. DE TRIGO QUE REPRESENTAN EL 1.9% DEL TOTAL DE LA PRODUCCION DEL ESTADO.

4.- LA ALFALFA, HACIA 1957 SE PRODUJERON 466,700 TONS. PERO, COMO EL CULTIVO DEMANDA AGUA ABUNDANTE, LAS AREAS SE RESTRINGIERON, DESCENDIENDO LA PRODUCCION A UNA MEDIA DE 250,000 TONS. EMPERO, LAS NECESIDADES DE FORRAJES AUMENTAN CONSTANTEMENTE A UNA ESCALA FLUCTUANTE ENTRE 3.5% Y 4% ANUAL EN EL MUNDO, LO QUE ABRE LAS PUERTAS A LAS EXPORTACIONES. POR TANTO, CONDUCE A RENOVAR ESFUERZOS RECUPERAR LA PRODUCCION Y REABRIR EL MERCADO. PARECE INDICADO, SALVO EL CRITERIO DE LOS ESPECIALISTAS, EL COMBINAR LOS CULTIVOS DE ALFALFA, CON LA SIEMBRA DE RAMONES EN LAS ZONAS DE TEMPORAL; MANTENIENDO LA TENDENCIA A TRANSFORMAR EN PELLETS, A BASE DE PLANTAS SECADORAS DE BAJA TEMPERATURA, CUYA EFICIENCIA, ESTA REVOLUCIONANDO LA INDUSTRIA Y PRODUCTOS, AL MEJORAR POR SISTEMA, LOS CONTENIDOS PROTEINICOS Y VITAMINICOS DE LOS FORRAJES PELLETIZADOS. SE HABLA DE LA MODESTA SIGNIFICACION DE LA ALFALFA, SIN CONSIDERAR EL POTENCIAL A EXPORTAR, CUYA PROYECCION, EN CUANTO A CULTIVOS, TRANSFORMACIONES, ENSILADO, TRANSPORTES Y MOVIMIENTO PORTUARIO, SE SIGNIFICA EN OCUPACION PERMANENTE DE MANO DE OBRA, USO DE EQUIPOS, NUEVAS INSTALACIONES Y MAYOR INGRESO DE DIVISAS. LAS 17,000 TONS. QUE HOY SE PRETENDE EXPORTAR VIA ENSENADA, APENAS SIGNIFICAN FRENTE AL POTENCIAL QUE PARA 1980, ES POSIBLE ALCANZAR.

5.- LA CEBADA SE CULTIVA PRINCIPALMENTE EN TERRENOS DE TEMPORAL, Y ABASTECE ADECUADAMENTE A LA INDUSTRIA CERVECERA LOCAL CON UNA PRODUCCION PRACTICAMENTE INVARIABLE. LA DISTRIBUCION ES LOCAL Y NO OFRECE PERSPECTIVAS PORTUARIAS.

6.- EL MAIZ NO ES NI SERA PRODUCTO LOCAL. EL ABASTECIMIENTO ES PRINCIPALMENTE DE JALISCO, 30,000 TONS. POR FFCC. Y DE 9,000 A 15,000 TONS. VIA MARITIMA POR ENSENADA; EL RESTO, -- POR CAMION PROCEDENTE DEL INTERIOR DE E.U.A. HASTA LAS 50,000 TONS. DE CONSUMO MEDIO ANUAL. ES DECIR, QUE POR EL PUERTO SE RECIBE DEL 18% AL 30% DEL TOTAL ANUAL, PUDIENDO MANEJAR EL 100%.

7.- EL FRIJOL, CON UN CONSUMO DEL ORDEN DE 15,000 TMS. ANUALES, PRACTICAMENTE SE RECIBE VIA FFCC. E.U.A. LA PRODUCCION LOCAL ES INSUFICIENTE Y EL ABASTECIMIENTO NACIONAL ESCASO.

8.- EL AZUCAR, CUYA MEDIA DE CONSUMO ES DEL ORDEN DE 20,000 TONS. ANUALES, FUE MOVIMIENTO PORTUARIO PERDIDO POR DESCUIDO, IRRESPONSABILIDAD, FALTA DE MEDIOS MECANICOS PARA LA DES-



SECRETARIA
DE
MARINA

CARGA, Y CARENCIA ABSOLUTA DE COORDINACION. ACTUALMENTE SE RECIBE POR FERROCARRIL Y CAMION.

9.- EL ALGODON OCUPA CAPITULO APARTE, A PARTIR DE 1957, ENSENADA ATRAJO CASI EL TOTAL DE LA EXPORTACION QUE SALIA POR LONG BEACH Y SAN DIEGO PARA REEXPEDIRSE AL JAPON. EN LA ACTUALIDAD, EL PRODUCTO LO MANEJA CASI EXCLUSIVAMENTE EL PUERTO, A RAZON DE UN PROMEDIO DE 125,000 TONS. EN 500,000 PACAS ANUALES. A PESAR DE LA BAJA REGISTRADA EN LOS TRES ULTIMOS AÑOS, VITAL PARA LA ECONOMIA LOCAL, Y A PESAR DE LAS PERDIDAS ANUALES DE LA BORRA, QUE HA RECUPERADO LONG BEACH, ES DE ESPERAR QUE PARA 1971 EL ALGODON RECUPERE EL INDICE DE INCREMENTO DE 6% ANUAL, O SEA QUE RESULTAN ESPERABLES 150,000 TONS. CON 600,000 PACAS. LOS DERIVADOS Y SUBPRODUCTOS, SON DE CONSUMO LOCAL Y DE EXPORTACION TERRESTRE A CALIFORNIA Y ARIZONA, DONDE SE APLICAN A LA INDUSTRIA Y A LA ENGORDA DE GANADO. CONSECUENTEMENTE, NO INCREMENTARAN EL MOVIMIENTO PORTUARIO.

10.- EL ANALISIS DEL HINTERLAND DE ENSENADA, CONSIDERA QUE LOS LIMITES DEL INMEDIATO, LLEGAN A CABORCA Y SONOITA, A PARTIR DE DONDE, SAN DIEGO, SAN PEDRO O LONG BEACH Y GUAYMAS, RESULTAN COMPETIDORES EN RAZON DE QUE LOS COSTOS DE OPERACION, TRANSPORTES Y MANIOBRAS, SE EQUILIBRAN. SIN EMBARGO, LA EVALUACION DE LAS POSIBILIDADES INDUSTRIALES PARA ABASTECER EL MERCADO DE E.U. EN EL AREA DE INFLUENCIA LOGICA DE LA BAJA CALIFORNIA, SE EXTIENDE A LOS 14 CONDADOS DEL S DE CALIFORNIA, PARTE ARIZONA Y DE COLORADO, LO QUE SUGIERE POSIBILIDADES INSOSPECHADAS.

11.- EN MATERIA DE ALIMENTOS, LAS EXPORTACIONES BASICAS SON PRODUCTOS ENLATADOS, SARDINA, ATUN, ABULON Y PESCADO EN GENERAL; LANGOSTA VIVA Y COCIDA; PERCEBES; PESCADO FRESCO Y MARISCOS; ACEITUNAS, ALMENDRAS, UVAS, PASAS, DURAZNO, TOMATE, EJOTES, CHICHARROS, ALCACHOFAS, BROCOLIS, CHILE; CARNES DE RES, CERDO Y CARNERO; AVES; COLES DE BRUSELAS; HORTALIZAS, FLORES Y OTROS; ASIRISMO, VINO EN POCA CANTIDAD Y CERVEZA EN CANTIDADES APRECIABLES POR EL ALTO CONSUMO EN LOS E.U.A.

12.- LOS EXCEDENTES DE CEBADA, PAJAS, HARINOLINA, CAS CARILLA, ETC., ASI COMO OTRAS GRAMINEAS REGIONALES, ENCUADRAN LA POSIBILIDAD DE CREAR UNA INDUSTRIA DE DERIVADOS CON PREPARADOS PARA ALIMENTACION DE GANADO, CUYAS PERSPECTIVAS SON GRANDES; PUES EL ESTADO, ADEMAS DE LA ZONA CONOCIDA DE MEXICALI, SE ENCUENTRA PRACTICAMENTE INEXPLORADO, O MEJOR DICHO, DESCONOCIDO PARA TALES EFECTOS. POR EJEMPLO, LA MESA DE ANDRADE, LOS VALLES DE LAS PALMAS, VALLECITOS, GUADALUPE, LA TRINIDAD, GUERRERO, SAN QUINTIN CON SASI 6,000 HAS., EL ROSARIO CON MAS DE 2,000, Y OTROS SITIOS QUE CUENTAN CON POSIBILIDADES DE RIEGO POR GRAVEDAD O DISPONEN DE AGUAS SUBTERRANEAS, SON MUY POCO APROVECHADOS, NO OBSTANTE QUE ES POSIBLE ESTIMAR UNA SUPERFICIE TOTAL DE 160,000 HAS. CAPACITADAS PARA PRODUCIR; MAXIME SI SE RECURRE AL VIEJO PROCEDIMIENTO DE LOS MISIONEROS DE CREAR AGUAJES Y PEQUEÑOS ENBALSES. LOS MERCADOS LOCAL, NACIONAL Y DE E.U., OFRECEN TODO GENERO DE SEGURIDADES PARA ABSORBER LA PRODUCCION DEL TOTAL DEL AREA CULTIVABLE, Y AUN PARA UN SISTEMA DE COMPETENCIA, QUE NO DEBE DARSE, SINO OPTAR POR UNA DE COMPLEMENTACION. LAS VENTAJAS ESTAN PARA EL ESTADO, POR EL BAJO COSTO DE LA MANO DE OBRA EN CULTIVOS Y PROCESAMIENTOS, QUE LLEGA DE 0.40 a 0.50 DLS./HORA TRABAJADA,



SECRETARIA
DE
MARINA

FRENTE A 1.50 A 2.25 DLS./HORA TRABAJADA EN SAN DIEGO.

13.- LA ESPERANZA MINERA ES CAPITULO AL QUE LA SECRETARIA DE MARINA HA PUESTO ATENCION TAMBIEN. SE HAN ESTUDIADO, PARA PROMOVER OPORTUNAMENTE, EL APROVECHAMIENTO E INDUSTRIALIZACION DE LOS YACIMIENTOS AZUFREROS "EL APACHE" Y "LA AMAPOLA" LOCALIZADOS A LA ALTURA DE SAN FELIPE, QUE CONSISTEN, SEGUN LAS EXPLORACIONES PRELIMINARES Y LOS ESTIMADOS GEOLOGICOS, EN SOLFATORAS A LAS QUE SE ATRIBUYEN SOBRE 100 MILLONES DE TONELADAS, CONTENIENDO 50% AZUFRE Y 50% YESO. ES POSIBLE QUE EXPLORACIONES COMPLEMENTARIAS MEJOREN EL VOLUMEN Y CALIDADES ESTIMADAS. LOS YACIMIENTOS ESTAN COMUNICADOS POR CAMINO TRANSITABLE EN TODO TIEMPO A SAN FELIPE, Y DE ALLI, POR CARRETERA A MEXICALTI. INFORMES RECIENTES, HACEN PENSAR QUE EL CAMINO SAN FELIPE-ENSENADA, SERA REALIDAD PRONTO, DE SER ASI, SE ASEGURA AL PUERTO UN FUTURO INDUSTRIAL DE PRIMERA IMPORTANCIA CON LA INSTALACION LOGICA DE PLANTAS DE ACIDO SULFURICO, INSECTICIDAS, SULFATO DE COBRE, APROVECHAMIENTO DE LOS YACIMIENTOS CUPRIFEROS DE JUAREZ, REAL DEL CASTILLO, EL ALAMO, LA MARIANA, CALMALLI, SAN PEDRO MARTIR, CUCAPA Y EL MAYOR; PUES AUN CUANDO NO SE CONOCEN EXACTAMENTE LOS VOLUMENES DE TALES DEPOSITOS, LA TRADICION HACE CONCEBIR ESPERANZAS DE QUE SEAN DE CIERTA POTENCIALIDAD. POR OTRA PARTE, LOS INFORMES DE QUE DISPONE LA SEPANAL, SON AFIRMATIVOS Y AUMENTAN LA CONVENIENCIA DE UNA INDUSTRIA DE EXTRACCION Y REFINAMIENTO DEL COBRE, YA QUE EL CONTENIDO DE ORO Y PLATA, AUNQUE PEQUEÑO, EN GRANDES TONELAJES ADQUIERE SIGNIFICACION ECONOMICA.

14.- EL YESO PROPIAMENTE DICHO, SELENITA O SULFATO CALCICO HIDRATADO, SULFATO DE CALCIO ANHIDRO O KARSENITA, TIENEN GRANDES APLICACIONES EN LA INDUSTRIA, EN LA CONSTRUCCION, EN LA AGRICULTURA COMO ABONO Y MEJORADOR DE TIERRAS; MUY EFICAZ PARA EL CULTIVO DE LEGUMBRES; POR SU ACCION ANTIFILOXERICA, ES ALTAMENTE EFECTIVO PARA CULTIVOS DE CEREALES; EN LAS TIERRAS, SU APLICACION ES MUY VENTAJOSA PORQUE ACTUA COMO INSECTICIDA DE ACCION LENTA Y GRAN PERMANENCIA; ES MEJORADOR DE SUELOS Y ABSORBEDOR DE SALES; MUY CONOCIDO DESDE LA ANTIGUEDAD POR EL VIEJO EGIPTO Y DE CORROBORADA ACCION EN LOS CULTIVOS DEL NILO. TODO HACE PENSAR EN LAS POSIBILIDADES OFRECIDAS POR EL NW Y LA REGION ISTMOICA EN LO NACIONAL; EN MATERIA DE EXPORTACION, EL MERCADO ES ILIMITADO, Y LA UNICA VIA, EL PUERTO.

15.- LAS RESERVAS DE HIERRO, CUYOS MODESTOS VOLUMENES Y GRAN DISPERSION, NO OFRECEN OPORTUNIDADES PARA PROCESADO, SI PERMITEN AL ESTADO DISFRUTAR DE INGRESOS Y FUENTES DE TRABAJO PERMANENTES. ELLO, SI SON AUTORIZADAS LAS EXPLOTACIONES PARA EXPORTAR AL JAPON Y LOS E.U.A. COMO SI SE INSTALAN PLANTAS EN MANZANILLO Y PLAYA AZUL EN EL BAJO RIO BALSAS; PUES DE SER ASI, EL ESTADO DISFRUTARA PARA FINES ADECUADOS, DE UNA RIQUEZA INERTE QUE SE VUELVA DINAMICA, PARA PROMOVER EN LO ECONOMICO-SOCIAL. EL MINERAL DE HIERRO, COMO LA ROCA FOSFORICA, HABRAN DE ROVERSE POR INSTALACIONES ALTAMENTE ESPECIALIZADAS IN SITU, CONSECUENTEMENTE, SOLO BENEFICIARAN ENSENADA CON EL MOVIMIENTO MARITIMO PROPIO DEL PUERTO ALIMENTADOR PRINCIPAL Y ADEMAS, RENDIRAN FRUTOS EN LOS OTROS CAMPOS DE LA ECONOMIA DEL HINTERLAND.

16.- EN MATERIA DE PESCA, LOS PRODUCTOS SIGNIFICANTES SON POR SU VOLUMEN: LANGOSTA, ATUN, ABULON, SARDINA Y ALGAS MA-



SECRETARIA
DE
MARINA

RINAS, PRINCIPALMENTE, LA ESPECIE CELEDIUM. LAS TASAS DE CRECIMIENTO AJUSTADAS POR CURVAS SEMILOGARITMICAS, SON CORRESPONDIENTEMENTE: 23.67% PARA LA LANGOSTA; 62.82% ATUN; 36.96 % ABULON; 4.46 % SARDINA Y 40.64% ALGAS MARINAS. LOS PAISES PRINCIPALES DE INTERCAMBIO SON: E.U.A., JAPON, ALEMANIA, PAISES BAJOS, INGLATERRA, FRANCIA, BELGICA Y EL CANADA. EL ATUN Y LA SARDINA, SON FUNDAMENTALMENTE CONSUMO NACIONAL Y SU TRANSPORTE, BASICAMENTE MARITIMO; SU PROYECCION ES DE GRAN INTERES INDUSTRIAL Y PARA LA DIETA POPULAR, PUES AJUSTADA LA TASA DE CRECIMIENTO DE POBLACION A 3.1% ANUAL, LOS CONSUMOS DEBEN CORRESPONDER A 3.74% ATUN Y 12.60% SARDINA.

17.- LA INDUSTRIA PESQUERA DE ENSENADA, HA TENIDO VENTAS DE 10 MILLONES DLS. EXPORTANDO POR SAN DIEGO BLREDEDOR DEL 50%, POR LO CUAL, ES FACIL DEDUCIR QUE LOS MERCADOS OCCIDENTALES Y DEL SUR DE LOS E.U. CONTINUAN EN ACTIVIDAD CRECIENTE, EN BENEFICIO DE ENSENADA, CON LA SOLA LIMITACION DE LA DISPONIBILIDAD DE PESCA Y CALIDAD DE LOS PRODUCTOS, QUE A SU VEZ SE ACOTA POR LOS RECURSOS DE CAPITAL, PEQUEÑOS, Y PORQUE CUESTIONES POLITICO-ADMINISTRATIVAS, NO OTORGAN INCENTIVOS A LA INTEGRACION DE LA INDUSTRIA. EN EL MERCADO INTERNO, SUCEDE ALGO SEMEJANTE; LAS MISMAS CIRCUNSTANCIAS, MAS LA DEBIDA A LOS PRECIOS, QUE NO PUEDEN ABATIRSE POR LAS RAZONES EXPUESTAS, REDUCEN EXTRAORDINARIAMENTE LOS CONSUMOS, A PESAR DE QUE EL POTENCIAL ES INAUDITAMENTE GRANDE.

18.- LA CONDICION ECONOMICA ES CIERTAMENTE DEPRESIVA PARA ENSENADA; PERO SUS REFLEJOS RESULTAN SIGNIFICANTES PARA LAS ECONOMIAS REGIONAL Y NACIONAL; CONSECUENTEMENTE, LA SECRETARIA DE MARINA ESTUDIA, CON CARACTER URGENTE, SOLUCIONES INTEGRALES. LOS ANALISIS SOBRE LA DEMANDA, SE HAN ENCAMINADO A LA ESTIMACION DE LAS FUTURAS PRODUCCIONES, PARA DEDUCIR LOS MOVIMIENTOS PORTUARIOS ESPERABLES, POR LOS EXCEDENTES ADMISIBLES EN LA EMISION Y LOS CONSUMOS DIFERENCIALES ACEPTABLES PARA LOS PROXIMOS 30 AÑOS. SE TRATA ASIMISMO, DE ELIMINAR LOS FACTORES CIRCUNSTANCIALES -- QUE HAN INFLUIDO EN LA OPERACION DEL PUERTO, Y QUE MUESTREN TENDENCIAS A DESVIAR EL COMPORTAMIENTO DEL PROPIO PUERTO.

IV.- TESIS Y ORGANIZACION PLANEADAS POR EL SECRETARIO:

SE HAN EVALUADO Y ANALIZADO, LAS CONDICIONES POLITICAS Y ECONOMICAS IMPERANTES, CUYA POTENCIALIDAD PERMITA AL GOBIERNO GRAVITAR SOBRE LAS CAPACIDADES INTERNAS Y EXTERNAS DE SOSTENIMIENTO, BUSCANDO EL APROVECHAMIENTO DE LAS OPORTUNIDADES PARA AMPLIAR LAS BASES DE SUSTENTACION DE LA ECONOMIA, OBTENIENDO MAYORES RECURSOS INTERNOS, Y LUCHANDO POR MAS RECURSOS EXTERNOS. SE CONCLUYE QUE EL PAIS, A PARTIR DE LA CONQUISTA, HA VIVIDO BASADO EN TRADICIONES MAS ACCIDENTALES QUE GEOGRAFICAS, MAS PRODUCTO DE UN COLONIALISMO EXTRACTIVO, BASE NUESTRO PASADO, QUE DE UNA REALIDAD FISICA-ECONOMICA, FUNDAMENTO DE NUESTRO PORVENIR. AL EVALUAR LOS RECURSOS INTERNOS, SURGE LA RELACION HOMBRE/TIERRA CUYO CONOCIMIENTO SACUDIO A LA NACION, DESVIANDOLA DE ESAS TRADICIONES QUE ATAN, PARA VOLVERLA HACIA LA MAR Y DESCUBRIR, -- QUE PUEDE DISPONER DE HORIZONTES INFINITOS, Y DE UNA RELACION HOMBRE/RECURSOS, TAMBIEN INFINITA.

BROTA ASI LA NECESIDAD DE EXAMINAR EL ESTADO ACTUAL DE LAS RELACIONES ECONOMICAS INTERNACIONALES, SOBRE



SECRETARIA
DE
MARINA

LAS DIVERSAS POSIBILIDADES DE EVOLUCION, QUE CONDUZCAN A LA INTEGRACION MUNDIAL, EN AMBITOS DE RESPETO Y RECIPROCIDAD. LA INTEGRACION, ES UN IDEAL QUE PARTE DE LAS REALIDADES SOCIALES, ANIMADO POR UNA FUERZA VIVA QUE ACTUA AL TRAVES DE LAS VALORACIONES DE LOS PUEBLOS Y DE SUS ACTIVIDADES POLITICAS, FRENTE A VALENCIAS PURAMENTE HUMANAS. DE ESTE EXAMEN, MEXICO, DESDE EL INICIO DE SU VIDA INSTITUCIONAL, SE DESPRENDE QUE EMPRENDO LA TAREA DE LOGRAR UN SITIO INTERNACIONAL AL TRAVES DE SU PROPIA INTEGRACION. PARA ELLO, EL GOBIERNO ASUMIO LA RESPONSABILIDAD DE PLANEAR, PROGRAMAR, DIRIGIR, INVERTIR, PRODUCIR, DISTRIBUIR Y EN OCASIONES, COMERCIAR. EN LOS PLANES, NO PUDO EVITAR LA CENTRALIZACION, ARROGANDOSE LA OBLIGACION DE EXPLOTAR MEDIOS Y RECURSOS; CREO ORGANOS BURDECRATICOS ESPECIALIZADOS; EMPRESAS E INSTITUCIONES, QUE LE HAN PERMITIDO DESCUBRIR HASTA DONDE, ENTRE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA, EXISTE COMPLEMENTACION DE RECURSOS; ASI, ESTUDIA LOS TROPICALES, SUBTROPICALES, TEMPLADOS, ETC., ENFRENTANDOSE A CONDICIONES DE PRODUCCION VARIABLES.

RECIENTEMENTE, LA POLITICA GUBERNAMENTAL TRATA DE INCREMENTAR LA PRODUCCION DE ARTICULOS QUE TENGAN AMPLIAS OPORTUNIDADES EN EL MERCADO MUNDIAL; TROPIEZA CON PRODUCCION INDUSTRIAL DE COSTOS DISIMBOLOS EN RAMOS SEMEJANTES, BAJA ESPECIALIZACION INDUSTRIAL Y MERCADO INTERNO SIN CAPACIDAD CONSUMIDORA; ASIMISMO UNA POLITICA DE SUBSTITUCION DE IMPORTACIONES NO GRADUAL SINO VERTIGINOSA, BUSCA FORTALECER EL MERCADO DE LAS EXPORTACIONES. TODO ESTO, ORIGINA UN CIRCULO DE ACCIONES REFLEJAS, QUE SE HACE VICIOSO POR LA NATURALEZA CENTRIPETA Y RADIAL DE TALES ACCIONES; PUES AUNQUE CRECIENTES, LAS POSIBILIDADES INMEDIATAS DE COMERCIO EXTERIOR SON REDUCIDAS EN VIRTUD DE QUE LA INTERVENCION DE NUESTROS PRODUCTOS EN LOS MERCADOS LIBRES, ES PEQUENA EN RAZON DE LOS ELEVADOS COSTOS DE PRODUCCION. POR OTRA PARTE, EL MERCADO INTERNO SE CONSTRIE POR LA DEBIL CAPACIDAD DE COMPRA Y EL CONSIGUIENTE BAJO CONSUMO DEL SECTOR MAS NUMEROSO DE LA POBLACION, QUE NO PUEDE AMPARARSE EN LAS VENTAJAS DE UN APROVECHAMIENTO GRADUAL DEL MERCADO. POR OTRA PARTE, LA PRODUCCION NO ES SISTEMATICA Y COMPLEMENTARIA, RESPECTO Y ENTRE, LOS ESTADOS Y TERRITORIOS; SUBSISTEN LAS DISPARIDADES EN LAS TENDENCIAS, Y NO SE HA CUMPLIDO LA POLITICA INTEGRADORA QUE ESTABLECE COMPLEMENTACIONES Y COMPETENCIAS EMPRESARIALES, TRATANDO DE REJORAR LAS LOCALIZACIONES, Y REDUCIR LOS COSTOS COMPARATIVOS INCREMENTANDO LAS ESPECIALIZACIONES, SEGUN LAS AREAS DE LA GEOGRAFIA ECONOMICA DEL PAIS.

EL PROCESO DE INTEGRACION SE VE FRENADO POR LAS DISTANCIAS, que a veces CONSTITUYEN BARRERAS NATURALES; ASIMISMO, POR LAS AGLOMERACIONES HUMANAS Y DE RECURSOS, EN ALGUNAS REGIONES, QUE AGUDIZAN LOS PROBLEMAS LOCALES Y GENERALES. NUESTROS GOBIERNOS HAN TRATADO DE CREAR SOLIDARIDAD INDUSTRIAL, PERO ESTA, DEPENDE DEL GRADO DE INTEGRACION NACIONAL QUE SE LOGRE, CON EL APDOYO Y CONFIANZA DE LOS PROMOTORES Y DEL PUEBLO. ADEMÁS, PADecemos UN ESTADO DEFICITARIO EN MATERIA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, QUE OBSTACULIZA AL COMERCIO INTERNO. LA POLITICA DE TRANSPORTES, HOY EN REVISION, HACE QUE LA MARINA, LOS FERROCARRILES Y LAS CARRETERAS, SUFRAN LOS VAIVENES E INESTABILIDADES DIMANADAS DE LAS COMPETENCIAS, CUYA ACCION, SE REFLEJA PRINCIPALMENTE EN EL TESORO NACIONAL AL QUE SE EXPRESAN SUBSIDIOS; Y EN EL PUEBLO, CUYA CAPACIDAD DE COMPRA SE REDUCE A CONSECUENCIA DE LOS ALTOS COSTOS RESULTANTES.



SECRETARIA
DE
MARINA

LA ACCION CONJUNTA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, DERIVADA DE LA POLITICA DE INTEGRACION; CON CAPACIDAD DE ENFRENTARSE A LOS RIESGOS TRANSITORIOS QUE CORRESPONDEN A PERIODOS DEFICITARIOS, PROPIOS DE TODA PROMOCION Y DE TODO AJUSTE; REDUCIRA Y MINIMIZARA TALES CONTINGENCIAS, AL ACTUAR SOBRE EL INCREMENTO DE LAS FACILIDADES AL COMERCIO, Y CONSECUENTEMENTE, SOBRE LAS AMPLIACIONES DE LAS NEGOCIACIONES AL CRECER LOS MERCADOS INTERNOS COMO RESULTANTE DEL ABASTECIMIENTO OPORTUNO Y DE LA REDUCCION DE LOS COSTOS. DE TAL ACCION CONJUNTA, NACE EL CONCEPTO DE OPERACION Y ADMINISTRACION, QUE POR SU DESTINO, DADAS LAS CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS DEL PAIS, ES GENUINAMENTE PORTUARIO. EN EFECTO, MEXICO, COMO LA MAYOR PARTE DE LATINOAMERICA, POR RAZONES GEDECONOMICAS, SE OBLIGA A QUE EN MATERIA DE TRANSPORTES, ESTOS SEAN INDEFINIDA Y PREDOMINANTEMENTE MARITIMOS. MOVEMOS POR ESTA VIA MAS DEL 65% DE LAS CARGAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION; SIN EMBARGO, POR CIRCUNSTANCIAS DIRECTAMENTE RELACIONADAS CON LA OPERACION Y ADMINISTRACION PORTUARIAS, EL SISTEMA CARECE DE POPULARIDAD Y DE CREDITOS INTERNO Y EXTERIOR.

EL SEÑOR SECRETARIO DE MARINA, ALMIRANTE ANTONIO VAZ QUEZ DEL MERCADO, CREADOR DE LA MARINA, CON VISION CLARA DEL PROBLEMA TRATA DE FORMAR CONSCIENCIA FIRME DE LA RESPONSABILIDAD QUE ENTRAÑA EL CONCEPTO "ADMINISTRACION PORTUARIA DE MEXICO". HA FORMULADO UN ORDENAMIENTO QUE RIJA A TODOS LOS PUERTOS QUE EL EJECUTIVO DECIDA, CONTENIENDO, ADEMAS DE LAS FUNCIONES CARACTERISTICAS Y ORIENTACIONES ESPECIFICAS; POLITICAS, DECISIONES, AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD; COMPONIENDO UN TODO HOMOGENEO EN EL CUAL, EXISTE UNIDAD DE MANDO CON LINEAS CONVERGENTES Y CON INTERLINEACION ENTRE DEPENDENCIAS, DE TAL SUERTE, QUE EXISTA INTERCOOPERACION; DINAMIZANDO Y UNIFICANDO LAS ACTIVIDADES DEPARTAMENTALES SIN PREJUICIOS NI RECELLOS, Y ACENTUANDO EL ESPIRITU DE UNIDAD DE LA MARINA. ESTE ESFUERZO, LARGOS AÑOS CONTINUADO, PERMITE QUE LA NACION IMPLANTE SUS PROPIAS POLITICAS EN LA ACTUAL REVOLUCION MARITIMA QUE ALCANZA A MEXICO. POR ELLO, LA PREOCUPACION PERSONAL DEL SECRETARIO, ES LOGRAR QUE LOS ADMINISTRADORES PORTUARIOS SE CAPACITEN PARA PREDECIR FUTUROS Y PROPONER LAS MEJORAS NECESARIAS A LA INTEGRACION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, EN SU RELACION CON LAS PROMOCIONES COMERCIALES EN EL HINTERLAND, Y EN CONSECUENCIA, EN LAS TECNICAS DE MANEJO DE CARGAS, DE RELACIONES LABORALES, Y DE OPERACION Y ADMINISTRACION CIENTIFICAS.

CONSIDERADA ESENCIAL LA ADMINISTRACION PORTUARIA, ASUME FORMA ESTATAL CON TENDENCIA A EXTENDERSE A TODOS LOS PUERTOS NACIONALES. DISPONE DE UNA ESTRUCTURA ORGANICA GENERAL CON NORMAS PECULIARES PARA CADA PUERTO, SEGUN LO EXIJAN LAS CIRCUNSTANCIAS LOCALES; PERO TODO, ENCERRADO EN UN MARCO DE REGLAMENTACION QUE, APOYADO EN LA LEY, HA VENIDO ESTUDIANDOSE DURANTE LOS ULTIMOS CINCO AÑOS. EL CONTENIDO SE HA RELACIONADO CON LAS CIRCUNSTANCIAS CONTINENTALES E INTERNACIONALES QUE AFECTAN A MEXICO EN MATERIA DE EVOLUCION MARITIMA; SUS IMPLICACIONES ECONOMICAS, POLITICAS Y SOCIALES. ASIMISMO, SE HA REZELADO LO APROVECHABLE DE LAS VIEJAS EXPERIENCIAS MUNDIALES, DE LAS MODALIDADES PASADAS, CON LAS NUEVAS IDEAS Y EXPERIENCIAS OPERACIONALES Y ADMINISTRATIVAS, PRODUCTO DE LAS INNOVACIONES TECNICAS Y CIENTIFICAS; TODO ELLO, PARA LOGRAR INTEGRACION VERDADERA, COMO CIMIENTO DE LOS DESARROLLOS GENERALES.



SECRETARIA
DE
MARINA

LA ACTIVIDAD PORTUARIA VIENE HACIENDOSE MAS COMPLEJA DIA A DIA; ES MOVIDA RAPIDAMENTE POR LOS ACONTECIMIENTOS MUNDIALES QUE OBLIGAN A ESTUDIAR LAS TENDENCIAS DE LOS PUERTOS Y SUS CAPACIDADES, ANALIZANDOLAS A LARGO PLAZO, EN RELACION CON LOS PROBLEMAS FINANCIEROS QUE SE PLANTEAN A LA NACION, LAS PROPORCIONES QUE ESTA ACTIVIDAD TIENE HOY DIA, ERAN INIMAGINABLES APENAS DIEZ AÑOS ATRAS; LAS TRANSFORMACIONES DE LOS BUQUES EVOLUCIONAN LA CONSTRUCCION NAVAL; EL EMPLEO DE MOTORES CADA VEZ MAS CAPACES INFLUYE EN EL TRANSPORTE, EN LAS VIAS TERRESTRES, EN EL COMERCIO, EN LA INDUSTRIA, ETC., ETC., HACIENDO DE LOS PUERTOS, CADA DIA MAS LA CLAVE DEL FUTURO DE LA HUMANIDAD.

EMPERO, EN MATERIA PORTUARIA, LOS PROBLEMAS, CONOCIDOS APENAS, SE TORNAN NUEVAMENTE INCOGNITAS; LAS TECNICAS RECIENTEMENTE APLICADAS, SE TRANSFORMAN; LAS INSTALACIONES, ANTES DE SER CONCLUIDAS, SE VUELVEN OBSOLETAS; LAS PROFUNDIDADES ALCANZADAS COMO DOCTRINARIAS, RESULTAN INSUFICIENTES PARA LOS NUEVOS BUQUES; MAS TODAVIA, SI PIENSA AHORA EN LOS BARCOS QUE SURCARAN LOS MARES ANTES DE DIEZ AÑOS. LAS INDUSTRIAS, POR RAZONES DE ECONOMIA DE TRANSPORTE, SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE RELOCALIZACION EN LAS COSTAS Y A INMEDIACIONES DE LOS PUERTOS. ES POR TODO ELLO QUE LOS PLANES DE LA SECRETARIA DE MARINA SE PROYECTAN A LARGO PLAZO, Y EN ESOS PLANES, LAS ADMINISTRACIONES SE PROGRAMAN TECNIFICADAS, AMPLIANDO LOS CONCEPTOS OPERACIONALES, Y MULTIPLICANDO LAS NECESIDADES DE PROMOCION.

ENTRE LOS PROBLEMAS MAS GRAVES DE LOS PUERTOS, LAS FACILIDADES, LAS PROFUNDIDADES, DIMENSIONES DE LAS DARSENAS, LONGITUDES DE ATRAQUE, MUELLES ESPECIALIZADOS, SUPERFICIES DE LOS TERRAPLENES, EQUIPAMIENTO Y MECANIZACION, SON TAREAS MUY COSTOSAS DE CUMPLIR; RECIENTEMENTE, PARECEN OBSOLETAS CUANDO APENAS SE TERMINAN, Y ESCASAS CUANDO APENAS SE LOGRAN. ELLO, EN VIRTUD DE QUE LAS PREVISIONES NO SON OPORTUNAS Y LAS VISIONES OFICIALES QUE SE TIENEN DEL PROBLEMA, SON MAS BIEN ESTRECHAS Y LIMITADAS, QUE AMPLIAS Y LEJANAS. ANTES DE 1939, YA LA MARINA CLAMABA ANGUSTIOSAMENTE POR SER COMPRENDIDA Y 1939 FUE UNA ESPERANZA QUE LENTAMENTE VA CRISTALIZANDO. PERO NO ES SUFICIENTE. A PARTIR DE LA II GUERRA MUNDIAL, EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MUNDIAL HA SIDO VERTIGINOSO; TANTO PARA REPONER MAS DE 30 MILLONES DE TONELADAS PERDIDAS, COMO PARA LLENAR LAS EXIGENCIAS IMPOSTERGABLES DEL TRANSPORTE. EN LOS ULTIMOS 10 AÑOS, LOS AVANCES TECNICOS Y CIENTIFICOS PROVOCARON UNA REVOLUCION QUE A LA FECHA, HACE QUE NAVEGUEN Y SE CONSTRUYAN NUMEROSOS BUQUES CON DESPLAZAMIENTOS DE 312,000 y 350,000 TONS. QUE LOS BARCOS DE 85,000 Y 105,000 TONS. SEAN NORMALES, Y QUE SE PROYECTEN LOS QUE DESPLAZARAN 525,000 TONS. PERO ESOS AVANCES EXIGEN NUEVAS POLITICAS, NUEVAS TECNICAS Y ESPECIFICACIONES EN LA CONSTRUCCION NAVAL, MEJORANDO LAS PROPORCIONES Y REDUCIENDO LOS CALADOS QUE HOY DEBANDAN PROFUNDIDADES VARIABLES ENTRE 50' Y 65' OBLIGANDO A LOS PUERTOS A ADAPTARSE Y A CONSTRUIR CARGADEROS MAR ABIERTO PARA CALADOS DE 85' A 90'. EN ESTAS ADAPTACIONES TRABAJAN TODAS LAS NACIONES DE LA TIERRA, CON PROGRAMAS QUE CONCLUIRAN EN 1980, 1982, Y AÑO 2000. TODO LO ANTERIOR, HACE QUE SE CONSIDERE LA ANGUSTIA CON QUE EL SECRETARIO DE MARINA TRATA DE MEJORAR NUESTROS PROGRAMAS PORTUARIOS, EVITANDO EL RIESGO DE QUE MEXICO PERMANEZCA AJENO AL DESARROLLO DE TODOS LOS PAISES; ES DECIR, QUE JUNTAMENTE CON LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS, SE PLANEA EL -



SECRETARIA
DE
MARINA

FUTURO, REVISANDO DOCTRINAS, POLITICAS, PROCEDIMIENTOS, TECNICAS, METODOS, SISTEMAS, EDUCACIONES, Y SOBRE TODO, PREPARANDO HOMBRES, AL EFECTO, SE APOYA EN LOS SECTORES BASICOS DE LA MARINA, SIN LOS CUALES ES INCONCEBIBLE EL PODER MARITIMO DE MEXICO: MARINA MERCANTE, PUERTOS, Y MARINA ARRADA.

EL VIEJO CONCEPTO DE PUERTO, VALIDO HASTA 1958, HA EVOLUCIONADO CON LA MARINA. NO ES YA LA TERMINAL DE UN BARCO AL QUE SE PROPORCIONA ABRIGO Y SEGURIDAD PARA TOMAR O DEJAR CARGAS. ES UN ESLABON EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES, CUYA MISION ES REDUCIR AL MINIMO EL TOTAL DE LOS COSTOS, EL TIEMPO DE LA CARGA EN TRANSITO Y LAS ESTADIAS DE BARCOS Y EQUIPOS TERRESTRES. ELLO OBLIGA A REORGANIZAR EL MANEJO DE LAS CARGAS Y ESTANDARIZAR LAS UNIDADES DE CARGA, REDUCIENDO ADEMAS, EL NUMERO DE LOS PUERTOS DE ESCALA. TODO ESTO, SIN EXCLUIR SU ACCION PROMOTORA.

DURANTE LA COLONIA, Y MAS TARDE LA INDEPENDENCIA, REFORMA, DICTADURA Y REVOLUCION, EL PROCESO DE LIBERACION DE LOS PUERTOS PARA DESTINARLOS A EXPORTACIONES DE MATERIAS PRIMAS O PARA IMPORTACIONES DE PRODUCTOS ELABORADOS, PRACTICAMENTE SE MANIFESTO CONTRA EL CABOTAJE. ES VERDAD QUE EL PROBLEMA NO ES PRIVATIVO DE MEXICO; EN LA MAYORIA DE LAS NACIONES EL CABOTAJE HA DECLINADO, EXCEPTO PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS VOLUMINOSAS COMO AZUCAR, CEREALES Y ARROZ EN BULTOS UNIFORMES O A GRANEL; PETROLEO, SAL MINERALES Y CONCENTRADOS MANEJADOS EN FARDOS, BILLETES O A GRANEL. PERO LA DECLINACION SE DEBE NORMALMENTE A LA EXISTENCIA DE CARRETERAS Y FERROCARRILES MAS O MENOS PARALELOS A LAS COSTAS, QUE OFRECEN UN CAMINO ALTERNATIVO AL TRANSPORTE; POR TANTO, LA DECLINACION HA SIDO MAS PRONUNCIADA RESPECTO A LA CARGA GENERAL, A CONSECUENCIA DEL MEJOR SERVICIO OFRECIDO POR LOS CARIONES POR SUS ENTREGAS "PUERTA A PUERTA". EMPERO, EN LOS ARRASTRES A GRAN DISTANCIA, EL COSTO DEL CABOTAJE ES NATURALMENTE MUCHO MAS BARATO QUE EL DE LOS CARIONES, PERO ESTA VENTAJA SE PIERDE POR LOS COSTOS PORTUARIOS EN QUE SE INCURRE AL TRANSFERIR LAS CARGAS DE UNO A OTRO SISTEMA, Y A CONSECUENCIA DE LAS DILATADAS ESTADIAS DE LOS BUQUES. SIN EMBARGO, DEPENDIENDO DE LA LOCALIZACION Y DE LA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO, EL CABOTAJE PUEDE OFRECER UNA MUY SERIA COMPETENCIA CON CARGAS UNITIZADAS O CONTAINERIZADAS, A LOS CARIONES Y FERROCARRILES, SI EL SISTEMA ACTUA COMO ALIMENTADOR. PERO NO ES TAL LA PROYECCION DE LA MARINA. ESTA BUSCA COORDINACION Y COMPLEMENTACION DE LOS SISTEMAS Y NO COMPETENCIAS RUINOSAS.

EL HECHO DE CREAR LAS ADMINISTRACIONES, SUPONE UN AVANCE MAS EN EL PLANEAMIENTO DE LAS EXPANSIONES PORTUARIAS; PRECISAMENTE POR APOYARSE EN BASES REGIONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES, DE LAS CUALES EMERJA EL SISTEMA DE TRANSPORTES INTERCOMPLEMENTARIOS, MAS ECONOMICOS. ESTO REVISTE MAXIMA IMPORTANCIA EN LAS REGIONES DE MERCADOS REDUCIDOS; EMPERO, LA PLANEACION NO PODRA EJECUTARLA LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS LOCALES, MUY A PESAR DEL IMPORTANTE PAPEL QUE JUEGAN, PORQUE TALES PLANEACIONES DEBEN SER A ESCALA NACIONAL; LO QUE EXPLICA EL CARACTER CENTRAL QUE SE IMPRIME A DICHS ORGANISMOS, CUYA IMPLANTACION, DEPENDE DE LAS CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES DE CADA REGION EN SU COMPLEJA RELACION CON LOS ESTUDIOS DE ALCANCE NACIONAL EN MATERIAS DE TRANSPORTE; CON LOS NECESARIOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS, LOS AJUSTES EN LAS FUERZAS DE TRABAJO, Y LOS CONTROLES ADMINISTRATIVOS.



SECRETARIA
DE
MARINA

HISTORICAMENTE, NUESTROS PUERTOS FUERON ESTABLECIDOS PARA SATISFACER NECESIDADES INCENTES DEL COLONIAJE EXTRACTIVO, O EXIGENCIAS MILITARES. MAS TARDE, A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVIII, LA SITUACION EUROPEA Y LA DECADENCIA ESPAÑOLA, PERMITIERON QUE LA NUEVA ESPAÑA SE ORGANIZARA COMERCIALMENTE, Y EN CONSECUENCIA, SE ORGANIZO LA PRIMERA FLOTA MERCANTE CUYO AUGE NO SE HIZO ESPERAR; PERO LA CORTE DE MADRID ANSIABA QUE LA NUEVA ESPAÑA ENTRASE CON SUS FUERZAS EN LA GUERRA DE SUCESION Y ALEGANDO UNA SUPUESTA AMENAZA DE LAS FLOTAS ALIADAS COMPUESTAS POR LOS IMPERIALES, INGLESES Y HOLANDESES, QUE BUSCABAN LA HEGEMONIA MARITIMA, ORDENO QUE LA FLOTA DE LA NUEVA ESPAÑA, PROVISTA DE DINERO (OCHO MILLONES) SE INCORPORARA A LA ARMADA FRANCESA. LA FLOTA FUE ARMADA PRECIPITADAMENTE Y PARTIO RUABO A CADIZ DONDE YA ERA ESPERADA POR LOS INGLESES; PARA EVADIRLOS, ANCLÓ EN VIGO Y SE CONFIO A LA DEFENSA DE LA ARMADA FRANCESA QUE LA ABANDONO Y PERMITIO QUE FUERA DESTRUIDA POR LOS INGLESES, QUE SIMULTANEAMENTE, Y SABRIENDO QUE LA NUEVA ESPAÑA SE ENCONTRABA INERRE AL CARECER DE FLOTA, ORDENARON A SUS PIRATAS TOMAR BELICE QUE PERDIDOS PARA SIEMPRE Y CON ELLA, ESPAÑA PERDIO EN BENEFICIO DE INGLATERRA, EL PREDOMINIO DE LOS MARES. A FINALES DEL SIGLO UN INTENTO SE HIZO PARA RECUPERAR EL COMERCIO CON EL PERU, QUE EN TONCES ERA VITAL PARA LA NUEVA ESPAÑA; UNA NUEVA FLOTA, MUY PEQUEÑA, FUE PUESTA EN SERVICIO, EMPRENTANDOSE AL YA DEFINITIVO PODERIO INGLÉS; CONSECUENTEMENTE, PERDIMOS ESE COMERCIO. ENTRE INCERTIDUMBRES Y VAIVENES QUE SE ORIGINABAN EN EUROPA, LOS PUERTOS PERDIERON ACTIVIDAD HASTA QUE EN EL MEXICO INDEPENDIENTE Y BAJO LA DICTADURA, FUERON REESTABLECIDOS COMO PARTE COMPLEMENTARIA DE LA OPERACION FERROCARRILERA. LAMENTABLEMENTE SE OLVIDO LA FUNCION PRIMORDIAL DEL PUERTO, COMO OCURRIO EN TAMPICO, COAZACALCOS, SALINA CRUZ Y VERACRUZ. DESDE LA CREACION DEL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE MARINA EN 1939, TAL PROCEDER SE ANULO EN RAZON DE QUE AL PPLICAR LA TESIS MARITIMA, FUE FAVORECIDA POR LA IMPORTANCIA ADQUIRIDA POR LA TRANSPORTACION, AL, Y DEL PUERTO, POR CARRETERA; LO QUE HIZO PALPABLE QUE LA ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL ERA OBSOLETA E INAPROPIADA. EN OTRAS EXPERIENCIAS, ACAPULCO Y PROGRESO, LOS PUERTOS VENIAN UTILIZANDOSE PARA VENDER O COMPRAR CARGAS, Y COLECTAR IMPUESTOS, SIN IMPORTAR LA ECONOMIA NI LA FUNCION DE HACER EFICIENTE LA TRANSFERENCIA DE LAS CARGAS; LO QUE EXPLICA LA TRADICIONAL YA INTERVENCION ADMINISTRATIVA DE LAS AUTORIDADES ADUANALES, QUE SOLO TIENEN UN INTERES MARGINAL EN LA RECEPCION, EXPEDICION, Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS. SU INTERES BASICO SON LOS IMPUESTOS.

POR OTRA PARTE, SE HA ESTUDIADO LA POSIBILIDAD DE OPERAR LOS PUERTOS POR MEDIO DE AGENCIAS AUTONOMAS O COMERCIALES. ACUMULANDO LAS EXPERIENCIAS DE LAS EXTINTAS COMPANIAS TERMINALES. EL RESULTADO FINAL, ES QUE ESTAS NO RESUELVEN LOS PROBLEMAS DE COMPETENCIA MARITIMO-CARRETERA-FERROCARRIL; NO ELIMINAN LAS DILACIONES ADUANALES; NO PUEDEN ESTRUCTURARSE, EN RAZON DEL INTERES PRIVADO, DE MANERA TAL QUE PROVEJAN LOS INTERESES DE LOS USUARIOS, DE CONJUNTO CON LOS DE LOS OBREROS, Y CON LOS DE LA NACION; NO PUEDEN PROMOVER LA EFICIENCIA EN EL MANEJO Y EN EL TRANSPORTE DE LAS CARGAS, PORQUE PRIVAN LOS INTERESES PARTICULARES Y CARECEN DE AUTORIDAD OFICIAL Y MORAL. POR TANTO, LA POLITICA DEL SECRETARIO DE MARINA, ES CREAR ORGANISMOS CUYA EFICIENCIA, HAGA VIABLE LA EMPRESA FINANCIERA QUE EL PUERTO DEBE SUPONER, EN INTERES NACIONAL. LA TESIS, QUE LOS USUARIOS DEBEN



SECRETARIA
DE
MARINA

PAGAR TASAS RELATIVAS AL COSTO DE LOS SERVICIOS RECIBIDOS, Y PRODUCIR INGRESOS QUE CUBRAN TODOS LOS GASTOS, INCLUYENDO UNA RACIONAL AMORTIZACION DE LAS INVERSIONES; ESTA POLITICA, ESENCIAL PARA ASEGURAR UNA MEJOR DISTRIBUCION ECONOMICA Y UNA MAS SENSATA LOCALIZACION INDUSTRIAL, EVITARA EL PAGO FORZADO DE LOS SOBRECOSTOS NO CUBIERTOS POR LOS BENEFICIARIOS.

LA CREACION DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS SE LLEVA AL CABO, A SABIENDAS DE QUE LOS CAMBIOS, ACELERADAMENTE UNIFORMES EN MATERIA MARITIMA DE LOS ULTIMOS 10 AÑOS, CONSTITUYEN UN PROBLEMA QUE LAS ADMINISTRACIONES Y LA SECRETARIA ENCARARAN, PARA AJUSTAR LOS PROGRAMAS A LA RAPIDEZ CON QUE TALES CAMBIOS SE EFECTUAN, TOMANDO OPORTUNAS PROVIDENCIAS EN TODOS LOS ORDENES. SE PARTE DEL PRINCIPIO DE QUE LOS PUERTOS NO OFRECEN LAS FACILIDADES QUE PIDEN LOS CAPITANES, ARMAADORES Y AGENTES DE BUQUES; Y QUE ESTAS FALLAS, SON MOTIVOS PARA ELEVARE LOS GASTOS Y ENCARECER LAS CARGAS. POR TANTO, EL OBJETIVO ES MEJORAR LOS SERVICIOS, Y ENTRAR EN LOS CAMPOS DE LA COMPETENCIA RACIONAL, VENCRIENDO LAS RESISTENCIAS Y ANULANDO LAS COLABORACIONES NEGATIVAS, PROVENIENTES DE INTERESES BASTARDOS.

NO SE HAN OLVIDADO LOS CAMBIOS EN LAS PERSPECTIVAS DE TRABAJO EN LOS MUELLES. LAS PRESIONES SOCIALES, INDUSTRIALES Y COMERCIALES, SON JUSTAS E IRREFRAGABLES. EXISTE CONSCIENCIA EN EL DERECHO DE LOS OBREROS PORTUARIOS A TENER TRABAJO PERMANENTE, BAJO CONDICIONES SIMILARES AL TRABAJADOR DE LA INDUSTRIA. SIN EMBARGO, HAY QUE CONTAR CON LAS INCERTIDUMBRES DEL TRAFICO Y CON LA NECESIDAD DE OPERAR BAJO UN SISTEMA, A LA PAR ECONOMICO Y EFECTIVO, QUE PREVEA LAS EPOCAS DE AUJE Y DEPRESION. PARA ASEGURAR EL BIENESTAR SOCIAL DEL OBRERO, QUE, EN DICIEMBRE DE 1966, PEDIA LA MODIFICACION DEL ARTICULO 124 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, A EFECTO DE QUE SE LE RETIRASE EL CALIFICATIVO DE CONCESIONARIO Y PATRON. LAS ADMINISTRACIONES RECOGEN EL PROBLEMA, QUE ES UN VERDADERO DESAFIO SOCIAL, Y PROPONEN LAS SOLUCIONES PARCIALES O GENERALES, EN CADA CASO Y EN CADA PUERTO. EL PRIMER PASO A DAR, ES EL REGISTRO REGULADOR DE LA FUERZA DE TRABAJO PORTUARIA, QUE EVITE LOS MALES SOCIALES COMO EL "CUIJE", EL "OCASIONAL", Y EL INEPTO, DANDO PASO A LA ANSIADA SEGURIDAD SOCIAL QUE PROTEJA INSTITUCIONALMENTE AL OBRERO Y SU FAMILIA.

SI BIEN LOS PUERTOS NO DETERMINAN SINO OCASIONALMENTE EL PROCESO DE TRANSPORTE, SON AFECTADOS POR EL. CONSECUENTEMENTE, DEBEN INFLUIR DIRECTAMENTE SOBRE LAS TECNICAS DE MANEJO DE LAS CARGAS, INTRODUCIENDO SISTEMAS Y MEJORANDO LAS RELACIONES LABORALES, AL TRAVES DE UNA OPERACION ADECUADA Y DE UNA ADMINISTRACION IDONEA.

PREOCUPA HONDAMENTE LA UNITIZACION Y LA CONTAINERIZACION DE LAS CARGAS, YA QUE EVIDENTEMENTE NUESTROS PUERTOS Y NUESTROS OBREROS PORTUARIOS, NO SE ENCUENTRAN PREPARADOS PARA SU ADVENIMIENTO, NI EN INSTALACIONES, PROFUNDIDADES, EQUIPOS, AREAS, ATRACADEROS, Y HOMBRES ADIESTRADOS. LAS SOLUCIONES POR PUERTO Y PARA EL SISTEMA PORTUARIO, SE BUSCAN A BASE DE REGIONALIZACION POR MEDIO DE LAS ADMINISTRACIONES, QUE OPERARAN, SISTEMATIZANDO LAS UNIDADES DE CARGA, ENTRENANDO Y EDUCANDO AL PERSONAL, Y MANTENIENDOSE A LA ESPECTATIVA DE LA EVOLUCION DE LA CONSTRUCCION NAVAL. ASIMISMO, PREOCUPA LA DISPERSION DE RES



SECRETARIA
DE
MARINA

RESPONSABILIDADES EN EL MANEJO DE LOS PUERTOS, LO QUE HACE, QUE LOS CONTROLES GUBERNAMENTALES NO SEAN DEL TODO EFICIENTES. CONSECUENTEMENTE, LA ADMINISTRACION ACTUARA COMO COORDINADOR SISTEMATICO, PUES PARA 1983, ESPERAMOS DUPLICAR NUESTRO MOVIMIENTO DE CARGA, POR LO QUE ES EVIDENTE QUE DEBEN TOMARSE PROVIDENCIAS, PARA NO QUEDAR A LA ZAGA DE LOS PUERTOS MUNDIALES, NI AL MARGEN DE LA INTEGRACION ECONOMICA DE LA COMUNIDAD MUNDIAL.

EL SECRETARIO DE MARINA, AVIZORANDO EL PORVENIR, DESEA QUE LA MARINA VIERTA SUS PROPIOS CONCEPTOS, IDEALES E INQUIETUDES, FINCADOS SOBRE LA ASPIRACION SUPREMA DE LA INTEGRACION NACIONAL; ES DECIR, SOBRE LA UNIDAD FISICA, HISTORICA Y MORAL DE MEXICO, QUE LA REVOLUCION, EN SUS PROGRAMAS, HA TRATADO DE ALCANZAR.

EL PUERTO SIRVE A TODAS LAS FORMAS DE VIDA DEL PAIS, POR ELLO, DEBE AUMENTAR LAS FACILIDADES, TRANSFORMANDOSE EN PROMOTOR DE NUEVAS ACTIVIDADES ECONOMICAS; CUIDANDO DE ANTICIPAR DEBIDAMENTE SU DESARROLLO AL DESARROLLO DE LAS DEMAS ACTIVIDADES REGIONALES, PARA QUE, AL CONFRONTARSE DEMANDAS DE SERVICIOS, ESTOS SE ENCUENTREN DISPONIBLES EN LAS MEDIDAS DESEADAS, Y DECUADAS A LOS REQUERIMIENTOS. UN EJEMPLO DE ELLO, ES LA MECANIZACION DEL PUERTO DE ENSENADA, CAPACITANDOLO PARA TRASVASAR CEREALES COMO TRIGO, MAIZ Y FRIJOL; PELLETS DE ALFALFA Y OTROS PRODUCTOS SIMILARES, PROPIOS O RESEBARRADOS EN LA REGION.

EL SECRETARIO DE MARINA IMPLANTA BASES TECNICAS Y JURIDICAS QUE PERMITAN ATENDER, CON OPORTUNIDAD Y EFICIENCIA, LAS NECESIDADES DEL PUERTO; LO QUE INCLUYE ADAPTAR LA TERMINOLOGIA PORTUARIA A LAS EXIGENCIAS MODERNAS INTERNACIONALES, REDUCIENDO, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, LA COMPLICADA Y MULTIPLE DOCUMENTACION A EFECTO DE AGILIZAR LA OPERACION POR MEDIO DE UN ORGANISMO ADMINISTRATIVO EFICAZ, QUE SE ADAPTE A LA GRAN VARIEDAD DE ACTIVIDADES, DE TAL SUERTE, QUE TODOS LOS INTEGRANTES APORTEN SUS ESFUERZOS PARA LOGRAR OBJETIVOS COMUNES, QUE FAVOREZCAN A LA NACION EN TODOS LOS ORDENES, HACIENDO ATRACTIVO EL PUERTO AL COMERCIO Y A LA NAVEGACION.

LOS CONCEPTOS, "OPERACION" Y "ADMINISTRACION", AUN SIENDO OBJETIVOS, REQUIEREN DEFINIRSE PARA LA MEJOR INTERPRETACION DE LA DOCTRINA Y POLITICA PLANTEADAS. OPERACION, SIGNIFICA LA INTERVENCION TECNIFICADA EN TODAS Y CADA UNA, DE LAS MANIOBRAS, MANEJOS Y TRANSFERENCIAS, QUE SE REALICEN CON LOS BUQUES Y CARGAS, INCLUYENDO EL ENTRENAMIENTO DEL PERSONAL OBRERO; DISEÑO Y MANEJO DEL EQUIPO Y MAQUINARIA; INSTALACIONES Y SERVICIOS. ADMINISTRACIONES, EN CONSECUENCIA, LA INTERVENCION TECNIFICADA EN TODO CUANTO SE RELACIONA CON AVISOS, RECEPCIONES, DESPACHOS, DOCUMENTACION, CONTROLES, TARIFAS, CUOTAS, DERECHOS, SERVICIOS, PROMOCIONES, ESTADISTICAS, ESTUDIOS, CONCESIONES, PERMISOS, Y TODO CUANTO SE RELACIONA CON EL BARCO, LA CARGA, LA ACTIVIDAD ECONOMICA Y LOS TRANSPORTES EN EL HINTERLAND Y EN EL RECINTO PORTUARIOS.

POR LO EXPUESTO, EL SEÑOR SECRETARIO DE MARINA HA PROPUESTO AL PRIMER MAGISTRADO DE LA NACION; ANTE LA REALIDAD DE QUE LOS PUERTOS CONSTITUYEN UN ELEMENTO ESENCIAL PARA EL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS, Y SON BASE PARA APROVECHAR EL POTENCIAL MARI-TIMO Y ACELERAR EL DESARROLLO DE LOS COMERCIOS INTERIOR Y EXTERIOR, INTEGRANDO EL SISTEMA DE TRANSPORTES; TAMBIEN BASADO



SECRETARIA
DE
MARINA

EN QUE LAS ACTIVIDADES DE LOS CONSIGNATARIOS, ARMADORES, DESTINATARIOS, AGENTES DE BUQUES Y OTROS USUARIOS, REQUIEREN DE SERVICIOS QUE COMPLEMENTEN LOS QUE PRESTAN A LA NAVEGACION Y AL COMERCIO MARITIMOS; ASIMISMO, PORQUE LOS MANIOBRISTAS REALIZAN ACTIVIDADES CONEXAS DE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION, PRESTANDO SERVICIOS PORTUARIOS; TOMANDO EN CUENTA TAMBIEN, QUE LOS ORDENAMIENTOS VIGENTES ASIGNAN A DIVERSAS DEPENDENCIAS MATERIAS ESPECIFICAS PARA SU INTERVENCION EN EL PUERTO; SE REQUIERE DE UN ORGANISMO COORDINADOR, QUE CONTEMPLE INTEGRALMENTE LA OPERACION, Y ARMONICE LOS INTERESES Y ACTIVIDADES DEL CONJUNTO, CONSIDERADO COMO UNIDAD; POR ULTIMO, COMO LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, ENCOMIENDA A LA SECRETARIA DE MARINA ESTAS FUNCIONES EN LOS PUERTOS, DISPONIENDO LA COORDINACION ENTRE LA AUTORIDAD MARITIMA Y CUALESQUIERA OTRAS QUE EJERZAN, O DEBAN EJERCER, FUNCIONES EN LOS PUERTOS; RESULTA INDISPENSABLE PRECISAR LAS NORMAS A QUE DEBE SUJETARSE DICHA COORDINACION, ADECUANDOLA A LOS REQUERIMIENTOS MODERNOS, DENTRO DE LO PREVISTO EN LOS ARTICULOS 27, 47, Y 48, DE LA CITADA LEY. POR LO TANTO, A RESERVA DE LO QUE A SU TIEMPO DISPONGA EL JEFE DEL EJECUTIVO, EL SECRETARIO DE MARINA HA PROPUESTO ASIGNAR EN PRINCIPIO, COMO TORICA GENERAL DE LAS ADMINISTRACIONES, LOS FINES QUE A CONTINUACION SE EXPRESAN:

a.- COORDINAR LAS ACTIVIDADES CONEXAS DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARITIMOS, ADOPTANDO LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA DE LOS PUERTOS Y MEJORAR SUS ECONOMIAS.

b.- OPERAR LOS BIENES E INSTALACIONES DE USO PUBLICO, EJERCIENDO LAS FUNCIONES CONEXAS DE LA OPERACION PORTUARIA, NO RESERVADAS A OTRAS DEPENDENCIAS DEL EJECUTIVO.

c.- PRESTAR DIRECTAMENTE LOS SERVICIOS PORTUARIOS, QUE NO SE ENCUENTREN PERMISIONADOS O CONCESIONADOS, Y PERCIBIR LOS INGRESOS DERIVADOS DE ELLOS, LOS DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS QUE OTORQUE LA SECRETARIA DE MARINA SOBRE RECINTOS PORTUARIOS, Y LOS QUE OBTenga AL EJERCER LAS FUNCIONES QUE LA LEY LES ASIGNA.

d.- VIGILAR, QUE LA PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS, SE AJUSTE A LO PREVISTO EN LAS NORMAS APLICABLES, Y QUE LOS PAGOS SE EFECTUEN DE ACUERDO CON LAS TARIFAS EN VIGOR.

e.- PROMOVER EL TRAFICO EN LAS TERMINALES Y PREVER LAS NECESIDADES CON LA OPORTUNIDAD DEBIDA, A EFECTO DE SATISFACER LAS DEMANDAS DE SERVICIOS PROPIAS DE LAS PROMOCIONES.

f.- TODOS LOS DEMAS DERIVADOS DE LAS NORMAS APLICABLES, DEL REGLAMENTO QUE SE AUTORICE, Y DE LAS DISPOSICIONES Y FINALIDADES QUE LES ASIGNE LA SECRETARIA DE MARINA, DENTRO DE SUS ATRIBUCIONES.

SE HA ESTUDIADO LA MAS CONVENIENTE INTEGRACION DE LAS ADMINISTRACIONES, LLEGANDO EN PRINCIPIO A LA SIGUIENTE:

1.- UN ADMINISTRADOR DESIGNADO POR EL SECRETARIO DE MARINA, Y SU ALTERNADO DIRECTAMENTE A ESTE, QUE ESTARA AL FRENTE Y SERA RESPONSABLE DE LA ADMINISTRACION.

MAYO 9 DE 1970.

-29-



SECRETARIA
DE
MARINA

II.- CUATRO DEPARTAMENTOS CONSIDERADOS INDISPENSABLES QUE SON:
a.- DE TRAFICO.
b.- TECNICO.
c.- DE SERVICIOS.
d.- ADMINISTRATIVO.

III.- UNA JUNTA COORDINADORA CONSTITUIDA CON LOS REPRESENTANTES DE LAS DEPENDENCIAS DE LAS SECRETARIAS DE ESTADO ESTABLECIDAS EN EL PUERTO, QUE ESTUDIARA LAS CUESTIONES QUE AFECTEN A LA ADMINISTRACION PUBLICA, O A LOS INTERESES DEL GOBIERNO FEDERAL.

IV.- UNA COMISION CONSULTIVA, FORMADA CON REPRESENTANTES DE LAS ENTIDADES PUBLICAS; DE LAS ASOCIACIONES DE TRABAJADORES; DE PERMISIONARIOS; DE USUARIOS, Y DE LOS SECTORES INTERESADOS EN LAS ACTIVIDADES DEL PUERTO, QUE ESTUDIARA LAS CUESTIONES QUE AFECTEN A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO Y A LOS INTERESES DE LOS OBREROS, DE LOS USUARIOS, Y DEL GOBIERNO FEDERAL.

EVIDENTEMENTE, la planeacion economica y social de MEXICO, ACELERA LA EFICIENCIA EN LA UTILIZACION DE LOS BIENES. LA MARINA ES, O DEBE SER, EL PRINCIPAL APORTADOR DE LOS RECURSOS INTERNOS Y EXTERNOS, DIRECTOS E INDIRECTOS. TAL APORTACION CRECE:

1.- POR LA ESTABILIDAD POLITICA, ECONOMICA Y SOCIAL, QUE PERMITEN EL PROGRESO ORDENADO Y PERMANENTE.

2.- POR LA COMPLEMENTACION ECONOMICA REGIONAL, NACIONAL, E INTERNACIONAL, QUE ASEGURA EL EQUILIBRIO ENTRE BIENES Y USOS.

3.- POR LA ORGANIZACION DE LAS FUERZAS DINAMICAS REQUERIDAS PARA ATENDER A LAS CRECIENTES DEMANDAS DEL PAIS, DE AMERICA, Y DEL MUNDO.

DE LO ANTERIOR, RESULTA INCONTRAVERTIBLE LA INTERVENCION PERMANENTE Y CRECIENTE DE LA MARINA EN LA PLANEACION NACIONAL; EN EL INCREMENTO DE LOS RECURSOS EXTERNOS, Y EN LA INTEGRACION EN TODOS LOS ORDENES; COADYUVANDO AL FORTALECIMIENTO DE LAS INSTITUCIONES EXISTENTES, AL CREAR LAS ADMINISTRACIONES COMO ORGANOS NECESARIOS PARA COORDINAR AL CONJUNTO DE INTERESES NACIONALES, POLITICO-ECONOMICOS, CON LOS PLANES CRECIENTEMENTE EXIGENTES DE LA EXISTENCIA COLECTIVA CONTINENTAL Y MUNDIAL; PUES EN NUESTROS DIAS, EL DESARROLLO SOCIAL DEBE SER PARALELO AL DESARROLLO ACCELERADO DE LAS CIENCIAS Y DE LAS TECNICAS; CONSECUENTEMENTE, SE FORJA UNA FUERZA CUYO APROVECHAMIENTO Y ORIENTACION EN SENTIDO INTEGRADOR, REDUNDARA EN UN UNIFORMEMENTE ACCELERADO CRECIMIENTO, CONSTANTE Y EQUILIBRADO, QUE REDUCIRA AL MINIMO LAS DIFERENCIAS HOY PATENTES, ENTRE LOS DIVERSOS ESTRATOS ECONOMICOS DE MEXICO. COMO LA MARINA, INSISTO, SIRVE A TODAS LAS FORMAS Y MANIFESTACIONES DE VIDA EN EL TOTAL DE NUESTRO TERRITORIO Y AGUAS, LOGICO ES QUE SU PAPEL, TRASPASE LAS FRONTERAS DE LA INCOMPRESION Y PENETRE DE LLENDO, EN EL PLANTEAMIENTO Y RESOLUCION DE TODOS LOS PROBLEMAS QUE AFECTAN AL PAIS.

COMO PUEDE OBSERVARSE, LA PROGRAMATICA EXPUESTA ALREDEDOR DE LA OPERACION Y ADMINISTRACION PORTUARIA, ESTABLECE PREVISIONES, ACTUALIDAD Y PROYECCION. SE BASA EN EL PASADO, PERO ANALIZA EL PRESENTE DE TAL SUERTE, QUE LE ES DABLE FRAGUAR EL FU-

MAYO 9 DE 1970.

FORMA C.G. 4-A

-30-



SECRETARIA
DE
MARINA

TURO SOBRE MUY SOLIDOS CIENTOS. EL SENTIDO ESPACIAL DE SUS OBJETIVOS, GIRA EN EL INTERIOR DE LA ORGANICA SECRETARIAL, COMO PARTE DEL COMPLEJO GUBERNAMENTAL. SU PROFUNDIDAD EN LOS ACONTECIMIENTOS, CON APOYO EN EL PASADO Y ANALISIS DEL PRESENTE, PERMITE DAR SENTIDO A LAS INFLUENCIAS DE ESTOS SOBRE LA ORGANICA SECRETARIAL, IMPRIMIENDOLES INDISCUTIBLE PRIORIDAD SOBRE LOS INTERESES Y METODOS TRADICIONALES, A FIN DE ASEGURAR EL FUTURO. COMO EXPONE UN CLARO SENTIDO DEL NUMERO DE ELEMENTOS MORALES, MATERIALES Y HUMANOS, COMPROMETIDOS EN LAS TRANSFORMACIONES TECNICAS Y CIENTIFICAS DE LOS ULTIMOS AÑOS, ES LOGICO QUE PROPONGA LAS TRANSFORMACIONES Y ADAPTACIONES GUBERNAMENTALES, CONSIDERADAS BASICAS EN LOS MODERNOS DESARROLLOS. DISPONIENDO DE AMPLIO SENTIDO DE LA PROPORCION ENTRE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL GOBIERNO, ESTABLECE A ESCALA NATURAL, LAS DIFERENCIAS EN RITMOS Y DIMENSIONES QUE LOS SEPARAN COMO ORGANOS FUNCIONALES, PROPONIENDO SU EQUILIBRIO EN EL SENTIDO MAS AMPLIO DEL CONCEPTO. CONCEBE LAS CUALIDADES Y LAS CUANTIAS DE LAS NOVEDADES EN LOS CAMPOS DE LA TRANSPORTACION, DEL COMERCIO, DE LA INDUSTRIA Y DE LAS EXIGENCIAS HUMANAS PARA, SIN ADOPER LA UNIDAD GUBERNAMENTAL, ASEGURAR Y MEJORAR LA UNIDAD INTERNA, DISTINGUIENDO LAS ADAPTACIONES PURAMENTE PERFECCIONISTAS, DE LAS CORRESPONDIENTES A LOS CRECIMIENTOS PROPIOS DE LA EVOLUCION MARITIMA MUNDIAL QUE AFECTA A TODAS LAS COMPONENTES DE LA ECONOMIA. PERCIBE CON SENSIBILIDAD EL MOVIMIENTO DE LOS DESARROLLOS SOCIALES, Y LAS AGITACIONES OCULTAS BAJO CALMAS APARENTES; LOS DESENVOLVIMIENTOS VERTIGINOSOS DERIVADOS A IMPOSTERGABLES NECESIDADES; LOS PROCESOS DE RITMOS MONOTONOS DERIVADOS DE LA SUMA DE PROMOCIONES QUE FOMENTAN LOS CRECIMIENTOS; Y, DE ESA PERCEPCION, ESTABLECE CONSECUENCIAS; Y DE ELLAS, ORGANOS CAPACES DE EQUILIBRAR LOS MOVIMIENTOS Y PROYECTARLOS AL FUTURO RIZADO DE LA NACION. POR ULTIMO, LA PROGRAMATICA ESBOZADA, TIENE EL SENTIDO ORGANICO QUE PERMITE DELIMITAR LAS INTERRELACIONES FISICAS Y MORALES DE LOS ELEMENTOS COMPONENTES DE LA UNIDAD ESTRUCTURAL, GOBIERNO, DETERMINANDO SU PROPIA ESTRUCTURA BAJO LA SUPERFICIAL YUXTAPOSICION DE LOS ORGANOS COMPONENTES, PROYECTANDO Y DEFINIENDO SUS FUNCIONES, INTERDEPENDENCIAS, ORDENES DE SUCESION, Y PRINCIPALMENTE, LA INCLUSION DE LAS COLECTIVIDADES HUMANAS QUE INTERVIENEN EN SU DESTINO.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCION, A NOMBRE PROPIO Y DEL SEÑOR ALMIRANTE DON ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO. ESPERO HABER LE GRADO PRESENTAR EL TEMA QUE SE ME CONFIA, Y AL MISMO TIEMPO, QUE ES, QUE PROYECTA EXACTAMENTE, Y SOBRE QUE BASES, LA SECRETARIA DE MARINA; QUE SE HA REALIZADO, Y CUANTO FALTA POR CRISTALIZAR CUALES SON LOS PROBLEMAS QUE HAN DE RESOLVERSE, Y CUANTO ES ESPERABLE, PARA LA SEGURIDAD Y GRANDEZA DE MEXICO.

EN TODO LO EXPUESTO, QUIERO DESTACAR, QUE LOS PLANES DEL SECRETARIO DE MARINA, COMO MEXICANO Y MARINO, TIENEN COMO CONVICCION Y OBJETIVO, LA RESOLUCION DE SERVIR A MEXICO POR ENCIMA DE CUALESQUIER INTERESES QUE NO SEAN, CONJUNTAR EN UNO SOLO EL DE MEXICO, EL DE LA MARINA DE MEXICO, Y EL BIENESTAR DE LA PATRIA.

ATENTAMENTE.

ING. GUILLERMO ROMERO NORALES.