

El Problema Portuario del Estado de Yucatán

por Antonio Vázquez del Mercado

ANTECEDENTES DEL TRAFICO MARITIMO EN EL LITORAL DE LA PENINSULA DE YUCATAN

La longitud del litoral del Estado de Yucatán es de 180 millas náuticas (333 kilómetros) y se extiende desde sus límites con Campeche a 2.5 Kms. de Celes-tum, hasta los límites con el Territorio de Quintana Roo en longitud $87^{\circ} - 30' - 00''$ W. G.; desde Sisal hasta su extremo oriental, tiene una orientación N 85° E careciendo de accidentes naturales notables; el fondo submarino presenta una suave pendiente hacia el Norte extendiéndose a una milla desde la playa alcanzando a esta distancia únicamente 15 pies de profundidad.

Las circunstancias anteriores, ausencia de accidentes y poca profundidad no han permitido que Yu-

catán cuente con un puerto abrigado y de profundidad suficiente para buques de mediano tonelaje.

Antes de la conquista, los Mayas tenían establecido el tráfico de cabotaje utilizando pequeñas embarcaciones y las playas de los poblados ubicados a lo largo del litoral. Durante la dominación española, en el año de 1534, se inició el tráfico marítimo de altura en la Península establecido por un navío español que arribó a Campeche.

Los buques españoles desembarcaban conservas, aceite, licores, telas, vestidos, harina, etc. y embarcaban los productos con los que los naturales pagaban su tributo a los encomenderos: cera, manteca, sal, frijol, maíz etc.

Para la importación y exportación, se habilitaron (autorización para este tráfico) solamente 3 puntos: Campeche, Sisal y Salamanca.

La pesca se explotaba abundantemente de las especies corvina, pargos pámpanos, mero y otras; las bases de estas industrias se ubicaban en Sisal y en Río Lagartos.

Durante el Siglo XVIII aumentó considerablemente el tráfico tanto de cabotaje como de altura y la producción consistía de maíz, caña dulce, añil, algodón, cera, sal, legumbres, algodón, zarzaparrilla, copal, aceite de higuerilla, grana, vainilla, tabaco, nin, palo santo, achicote, cañafistola, incienso, palo de tinte, henequén, orégano, pimienta, caoba, jabí, guayacán, moral, nopal, cedro, brasilete, ganados vacuno, lanar, caballar y porcino y gran variedad de productos de la caza y de la pesca.

6.

De España se recibían: ferretería, papel, telas de algodón y lana, clavos, alambre, quincallería, paños, lienzos de hilo, loza y otros productos de diferentes países.

El carecer el ahora Estado de Yucatán, de puertos de refugio a lo largo de su litoral, propició que la marina campechana prosperara rápidamente y en 1811 contaba con 400 embarcaciones de reducido tonelaje; pues aunque se contaba con el desembarcadero de Sisal, se prefería descargar las mercancías en Campeche, pues en la época de lluvias, el camino entre Sisal y Mérida era intransitable.

Lo anterior forzó a la búsqueda de un lugar apropiado sobre el litoral yucateco y que se encontrara próximo a Mérida, principal centro de consumo.

En 1846 se hizo el primer estudio de la costa y el informe rendido asentó: "La costa corre sin formar puntas salientes al mar y de consiguiente ajena de las ensenadas que ellas forman, siendo una verdadera costa corrida, sin abrigo alguno para los vientos del primer y cuarto cuadrante, en particular los del Norte y Noroeste, que por ser los que más ventan en la estación que reina merecen una privilegiada atención, ora sea por su fuerza, ora por la mar que levantan. Respecto al tenedero del nuevo surgidero hemos observado ser algo desigual, encontrando ora piedra, ora arena fina, ora conchuela, siendo necesario advertir que aunque en el plano levantado se hayan puesto algunas sondas con arena, puede ser que ésta no sea más que una capa superficial, encontrándose alguna laja, como suele haber en toda la costa norte de Yucatán según dice el célebre marino español Don Ciariaco Cevallos al dar cuenta del reconocimiento que hizo de toda esta costa".

La elección de Progreso como puerto surgió como consecuencia de la visita que hicieron a este último lugar, entonces yermo y desconocido los señores don Pedro Cámara

Vergara, don Juan Miguel Castro y don Simón Peón, quienes recorrieron la costa desde Sisal en una canoa, en el año de 1840.

Para comprobar la distancia que había de Mérida al lugar elegido se llevó a cabo una medición que partiendo de la Catedral de Mérida reportó un ahorro de 23,200 varas con respecto al puerto de Sisal.

Los señores Alcina y Vivó se dirigieron a dicho punto en unión de los señores José Cosgaya, Jefe Político del distrito de Mérida y Antonio C. Rejón, para dar cumplimiento a la disposición del Gobernador del Estado y con fecha 23 del mismo mes rindieron el siguiente informe: "El nuevo fondeadero presenta los mismos riesgos y peligros que el de Sisal, con la notable diferencia y digna por cierto de llamar la atención del Gobierno, de que los buques, en un recio Norte, pueden más fácilmente hacerse a la vela y si se quiere aguantar mayor espacio de tiempo al abrigo de la boya, en razón de que no formando la costa ensenada y por lo tanto libre de puntas salientes, no corren el inminente riesgo de ir sobre ellas al hacerse a la vela con tanta facilidad como puede acontecer en el fondeadero de Sisal, puesto que éste se halla encerrado en una pequeña ensenada que teniendo dos puntas, una al Este y otra al Oeste, presenta dos

obstáculos más que vencer, sobre todo para las embarcaciones mercantes desprovistas de suficientes brazos para hacer las maniobras con aquella prontitud y precisión que en tales casos exige la salud común. En corroboración de nuestro parecer diremos que ni Sisal, ni el nuevo fondeadero son puertos, sino radas y marineramente está demostrado hasta la evidencia, que de todas las radas las mejores son aquellas en recodos y desde luego aquellas que presentan menos cabos al mar. Partiendo de este principio, la rada de Sisal forma ensenada, la del nuevo fondeadero no la forma; luego rada por rada no podemos menos sino preferir esta última.

"Se nos puede objetar que la corta distancia que media de Sisal a Punta de Piedras, en donde la costa pierde mucho al Sur, ofrece una ventaja a este fondeadero, del cual carece el del Progreso, en razón de que vencido este espacio, tienen las embarcaciones más agua en donde poder aguantarse y correr. Este argumento a primera vista no deja de tener alguna fuerza, pero examinado con alguna detención no presenta la importancia que se le puede suponer. Nos explicaremos: La mayor dificultad que experimentan los buques fondeados en radas, es la de hacerse a la vela cuando salta el viento recto a la travesía en cuyo caso

todo su afán es alejarse de la costa, porque los riesgos que entonces corren están en razón directa con la distancia que de ella se hallan separados. Es innegable que las embarcaciones ancladas en Sisal, lo mismo que las estacionadas en el Progreso, tendrán que hacerse a la vela tan luego como les acometa el viento de travesía, pues permanecer en ambos puntos sería exponerse a que faltando las amarras, anclas, tomando el buque las malas pasas u ocurriendo otro accidente imprevisto, la embarcación fuese a la playa, como la experiencia así lo ha demostrado en las diferentes pérdidas que de ellas se han visto en Sisal, es decir, que tanto en este punto como en el nuevo fondeadero no es prudente que permanezcan al ancla los vientos del Norte y Noroeste. Teniendo, pues, que hacerse a la vela cuál es el surgidero preferible, el que despide puntas, o aquel que está en una corrida. La preferencia salta a la vista. De consiguiente, según nuestra opinión, la parte dificultosa para toda embarcación, es la de hacerse a la vela, la de amarinarse, la de montar puntas, y en fin la de vencer ese mismo espacio que de Sisal a Punta de Piedras más arriba hemos citado. El nuevo fondeadero carece de estos no pequeños inconvenientes, y si bien es verdad que las embarcaciones que de él se hagan a la vela tendrán que aguantar algún poco más de trabajo para

tomar aguas, también es muy cierto que no correrán el riesgo de caer sobre punta alguna como acontece en Sisal. En fin no se debe perder de vista que la costa de Progreso va perdiendo también al Sur, y que aunque no sea tanto como la costa del Oeste de Punta de Piedras, reúne la primera la gran ventaja que una embarcación fondeada a las dos brazas y media de agua, se remontará con la misma facilidad que una anclada en Sisal a las tres. No nos parece oportuno mencionar aquellos casos fortuitos y raros en que acometiendo un huracán no permiten el enseñarle vela alguna porque tampoco lo será el montar Punta de Piedras, no quedando más recursos en ambos puntos que el de ceder a la fuerza del elemento y embarrancar en la playa. A pesar de las ventajas citadas en favor del nuevo fondeadero, no podemos dejar de conocer que para los vientos del Este y Esnordeste tiene más abrigo el de Sisal a causa de que ganando su costa para el Norte el viento que sople del Esnordeste sale a tierra y por lo mismo no puede levantar la marejada que en igual caso levantará en El Progreso, costa completamente desabrigada. De esto se sigue que cuando los vientos soplen del Esnordeste no será tan fácil el laboreo de las canoas para la carga y descarga, aunque para estas faenas se empleen las pri-

meras horas del día en las cuales reina el terral”.

Tomando en cuenta los razonamientos expuestos por los marinos Alcina y Vivó y deduciendo de su informe lo ventajoso del punto “El Progreso” para habilitarlo como puerto de cabotaje y altura, la H. Legislatura del Estado, previendo la traslación de la Aduana de Sisal al Progreso decretó la indemnización de los propietarios de casas y bodegas de mampostería de aquel puerto.

En cumplimiento de los deseos de la Agencia del Ministerio de Fomento, el señor Espinosa se trasladó a “El Progreso”, distante . . . 42,460 varas en línea recta desde la esquina de la Catedral de Mérida hasta la orilla del mar, para practicar el examen al nuevo terreno en unión del señor Antonio G. Rejón. Con fecha 15 de septiembre del mismo año, rindió un interesante informe sobre las condiciones de la ciénega y del terreno donde se fundaría la nueva población.

Este informe tan valioso como el de los marinos Alcina y Vivó, dice lo siguiente: “No hay duda que es el camino más cerca de esta ciudad a la mar y que termina entre los vigías de Chicxulub y Chuburná, como a unas diez leguas a barlovento del puerto de Sisal. El camino con diez varas de ancho, se halla carretero en muy buen

estado, como de nueva construcción hasta las siete leguas un mil novecientos diez varas, con catorce poblaciones entre haciendas de cría de ganado vacuno, ranchos y sitios de labradores en todo el tránsito tan inmediato unas de otras que la mayor distancia entre ellas es de tres mil varas. Falta para terminar el camino carretero una legua cuatrocientas cincuenta varas, y de éstas se hallan construídas con pura piedra por ser el terreno fangoso, un mil setecientas varas en el mismo camino con cinco varas de ancho y reunido el material necesario para llegar al total de cuatro mil doce varas en donde formando antes un puente de diez varas de ancho, para el curso de las aguas que se dirigen al río Fraga que es más bien un lago o estero que corre casi paralelo con la orilla del mar, quedando entre ésta y aquél un arenal de piso firme con un mil quinientas treinta y nueve varas. El referido lago, que impropiamente se llama río Fraga, es atravesado no lejos de su extremidad oriental en una garganta angosta, como conserva aguas vivas así en la lluvia como en la seca. Es sabido que casi toda la costa de Yucatán, a unas mil varas al interior poco más o menos, está ceñida por una ciénega corrida y casi paralela a la ribera marítima, y cuyo piso, falso siempre y fangoso en ciertas épocas del año, es malsano por la fetidez que arroja y sus emana-

ciones deletéreas. Pero el punto designado para el establecimiento de la población parece felizmente exento de este grave inconveniente de la insalubridad, pues que teniendo el mar a su frente, a sus espaldas en vez de la pestilente y ancha ciénega, al estero citado llamado río Fraga, que como va dicho es de aguas saladas vivas, perennes y de una extensión de cinco leguas y cuya anchura varía desde cincuenta hasta cuatro mil varas, siendo su profundidad en lo general de tres palmos y llegando hasta nueve en algunos lugares”.

Hablando de las condiciones de la ciénega, el agrimensor Sr. Espinosa dice en su informe lo siguiente: “El camino atraviesa el estero cerca de su extremidad oriental; y en aquellas aguas hay variedad de peces en todas las estaciones del año, que proporcionan el alimento a multitud de los indígenas que viven en las cercanías; y cuando la pesca es escasa en la mar por los malos tiempos, se provee de esta capital, aunque en cantidades pequeñas por no haber pescas formales; en el invierno es extraordinaria la abundancia de patos para la caza; a orillas del río, poco exploradas aún, se encuentran muchos ojos de agua potable, y con esperanzas de grandes beneficios se ha encontrado por ahora a orillas del camino y a cinco mil cuatrocientas cincuenta varas del mar,

un ojo brotante con más de seis pulgadas de diámetro de agua dulce, superior o igual a la de los mejores pozos de esta ciudad, y finalmente, uniéndose en las lluvias el río con la ciénega, lo comunica con la mar por la boca de las salinas de Celestún, diez leguas a sotavento de Sisal, lo que le proporciona abundante entrada del pez de la mar, así como en el rigor de la seca, reduciéndose a su lecho natural; observé las aguas de la ciénega inmediata, evitando lo insalubre y malsano, como lo es el resto de la que ciñe la costa del Estado”.

Y refiriéndose a los recursos hallados para la ganadería, agrega: “Sin haber mérito de la buena pastura que hay entre esta capital y El Progreso, desde las siete leguas dos mil diez varas, hasta la orilla del arenal, se encuentra la mejor que se conoce en el país para la cría de toda clase de ganado. Este gran recurso para las poblaciones, mucho más para las nacientes, es de los más privilegiados que pueden hallarse, porque su existencia es permanente todo el año; su reproducción es de una brevedad extraordinaria aún acabada de devorar por el fuego; la extensión que ocupa comienza en las inmediaciones del camino de la vigía de Chuburná, y su término se pierde sobre las vigías de Telchac y Santa Clara, a unas veinte o veinticinco leguas de largo, con la singulari-

dad de servir esta pastura, llamada "Koxolak", que es un zacate largo y fuerte, para cobijar o cubrir las casas de los pobres, de tanta o más duración que las de palma de guano".

"Para la construcción de un muelle no se presenta inconveniente alguno en el punto, según tuve oportunidad de saber en el mismo lugar, del capitán de Marina Real Española, D. Gerardo Tizón".

"No creo que sea difícil canalizar de mil a mil quinientas varas que habrá del mar al estero, y asegurar y dar abrigo en él a embarcaciones de poco porte, proyecto que cuenta con muchos partidarios, estimándose si no de menos, de igual valor que la construcción de un muelle".

Estos dictámenes técnicos que vinieron a confirmar la acertada elección del punto litoral para el establecimiento de Progreso, apoyaron la labor de don Juan Miguel Castro, que en su afán de llevar a feliz término el proyecto, estuvo al frente de las obras del camino Mérida-Progreso, el cual fue terminado con fecha 16 de marzo de 1857.

Un mérito más debe reconocerse a don Juan Miguel Castro, pues desde aquella época señaló con cierta visión, la necesidad de construir un abrigo seguro para las embarcaciones en la ciénega o ría al Poniente de Progreso. Tal pre-

visión la consignó en su informe de 5 de marzo de 1857, a propósito de las obras del camino que en su parte final dice:

"No omito manifestar por conclusión de este informe, que a distancia de dos mil doscientos cincuenta varas hacia sotavento, partiendo del punto céntrico del lugar de la proyectada población del Progreso, hoy desde tiempo inmemorial abierta una canal que aún está por concluir, para unir las aguas del mar al lago. Dicho canal parte del mismo lago en su mayor profundidad, y corre de sur a norte en dirección hacia el mar, de la cual al punto en que aquella termina, sólo falta por abrir ciento treinta varas. No sería por demás que un facultativo reconociese esta obra, pues acaso concluída pueda servir, yo así lo creo para proporcionar abrigo a las embarcaciones de menor porte. Ese reconocimiento no lo juzgo difícil, pues aunque parece estar cerrada de árboles la canal, no impide examinarla y transitarla como recientemente lo he verificado. Su profundidad es bastante notable con la simple vista".

Posteriormente, el 16 de abril de 1857, vuelve a insistir sobre este tema de la siguiente manera:

"El lago puede profundizarse donde se quiera en casi toda la extensión, pues casi todo es lodo hasta

alguna profundidad. Abierta que fuese la canal, previo reconocimiento de facultativo, uniendo las aguas de la mar al lago, podrá también aumentarse la profundidad de éste, lo cual es fácil conseguir formando una estacada de palizada desde las orillas a la mar o con piedras una especie de islote, como forma ya la punta de piedra de Xculuqiá. El lago contiene alguna pesca, pero la comunicación de la mar es probable que le proporcionaría en abundancia por todo el año. Quedando la canal en el extremo de la población al Oeste, con suficiente calado para cualquier canoa, no habría en mi concepto necesidad de construir muelle; y por lo que falta de abrir y perfeccionar la canal, probablemente costaría menos que un muelle. Como la garganta del lago, desde el puente, baja notablemente el agua en la seca, aunque por corto tiempo, con el objeto de profundizarlo he solicitado del extranjero una máquina de poco costo, aplicada a limpiar y profundizar los ríos y lagos, con el fin de proporcionar facilidades para embarcaciones desde el puente al lago, y de conducir las sales, proporcionándose a la vez un punto de recreo a la capital y de otras poblaciones”.

Finalmente se vieron cristalizados los anhelos del pueblo yucateco y los esfuerzos del señor don Juan Miguel Castro, quien había desa-

rrollado ardua labor para conseguir la habilitación de Progreso, pues el 2 de octubre de 1870 el gobernador señor don Manuel Cirero, dio a conocer el siguiente decreto:

“EL C. BENITO JUAREZ, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, A TODOS SUS HABITANTES, SABED, QUE EN USO DE LA FACULTAD QUE ME CONCEDE LA FRACCION XVI DEL ART. 83 DE LA CONSTITUCION; Y CONSIDERANDO QUE ES DE RECONOCIDA UTILIDAD PUBLICA LA TRASLACION DE LA ADUANA MARITIMA DE SISAL AL PUNTO DENOMINADO “PROGRESO”, SITUADO EN LA COSTA DEL ESTADO DE YUCATAN, HE TENIDO A BIEN DECRETAR LO SIGUIENTE:

ARTICULO PRIMERO.— DESDE EL 1o. DE JULIO DEL PROXIMO AÑO DE 1871 QUEDARA ABIERTO AL COMERCIO DE ALTURA Y CABOTAJE EL PUERTO DE “PROGRESO”, SITUADO EN LA COSTA DEL ESTADO DE YUCATAN.

ARTICULO SEGUNDO.— DESDE LA MISMA FECHA SE CONSIDERA CERRADO AL PROPIO TRAFICO, EL PUERTO DE SISAL.

DADO EN EL PALACIO NACIONAL DE MEXICO, 6 DE OCTUBRE DE 1870. BENITO JUAREZ.— AL C. MATIAS ROMERO, SECRETARIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.”

Una vez trasladada la aduana de Sisal a Progreso, se advirtió inmediatamente un notable auge en esta población y abierto al comercio el nuevo puerto, empezaron a operar los primeros barcos que fueron de nacionalidad española, americana e inglesa, así como diversas embarcaciones nacionales de tráfico de cabotaje y altura.

Este movimiento marítimo comprendía el transporte de pasajeros y de carga. Empezaron a salir de la Península oficialmente por Progreso, diversos productos con destino a los puertos nacionales y extranjeros.

Como se ha señalado anteriormente el litoral de Yucatán, sensiblemente orientado Este-Oeste, no presta refugio natural a los vientos del primero y cuatro cuadrantes que azotan la región desde noviembre a mayo y durante casi todo el año sopla el brizote del Sureste, siendo sólo interrumpido por la presencia de ciclones tropicales que soplan de junio a noviembre, aún cuando su frecuencia es muy reducida en los primeros meses del período señalado.

A partir de la fecha en que se estableció el Puerto de Progreso y hasta 1968, se llevaron a cabo las siguientes obras a lo largo del litoral yucateco.

2 Muelles en espigón con estructura y cubierta de madera (hace mucho tiempo destruídos).

1 Muelle fiscal en espigón, cuya construcción se inició en 1937, constituido por una infraestructura de pilas de concreto ciclópeo y superestructura de concreto con pavimento asfáltico. Su longitud es de 2,097 Mts. de los cuales 1,892.50 Mts. corresponden al viaducto y 204.50 Mts. de longitud de atraque a cada banda con profundidad a su costado de 3 Mts. a 4.87 Mts.

1 Muelle de Pescadores en Progreso, construído en 1958, tipo de espigón, infraestructura y superestructura de concreto armado colado “in situ”. El viaducto tiene una longitud de 246.88 Mts. y 7.50 Mts. de ancho. El atracadero tiene una longitud de 150 Mts. y 13.50 Mts. de ancho y profundidad de 1.85 Mts. actualmente en mal estado.

1 Muelle en Sisal, Yuc. construído en 1961 de tipo de espigón, infraestructura y superestructura de concreto armado colado “in situ”. El viaducto tiene una longitud de 127.62 Mts. y 8 Mts. de ancho. Longitud del atracadero: 38.66 Mts. y 19 Mts. de ancho.

Profundidad 2.15 Mts. Actualmente en mal estado.

Todas las obras anteriores, se construyeron a lo largo de la costa y en mar abierta y sólo en su tiempo resolvieron el problema de operación portuaria en forma precaria, pues en primer lugar, a pesar de la longitud del viaducto del muelle fiscal, sólo se alcanzó en su extremo una profundidad de 4.87 Mts.

En caso de mal tiempo hay que suspender las operaciones tratándose de buques de mediano tonelaje.

En lo que respecta a pequeños buques de pesca y de cabotaje, resultaba imposible operar en todo tiempo y por lo tanto, para estos últimos buques el problema permaneció por mucho tiempo sin solución, a pesar de las constantes gestiones que el Gobierno de Yucatán y las fuerzas vivas del Estado, elevaban al Gobierno Federal a fin de que se construyera un puerto interior para buques pequeños.

EL PUERTO DE YUKALPETEN

Al formarse la Comisión Nacional Consultiva de Pesca que fue presidida por el C. General de División Abelardo L. Rodríguez, se tuvo oportunidad de visitar el Puerto de Progreso y los interesados hicieron sugerencias a favor de

la construcción de un puerto de abrigo.

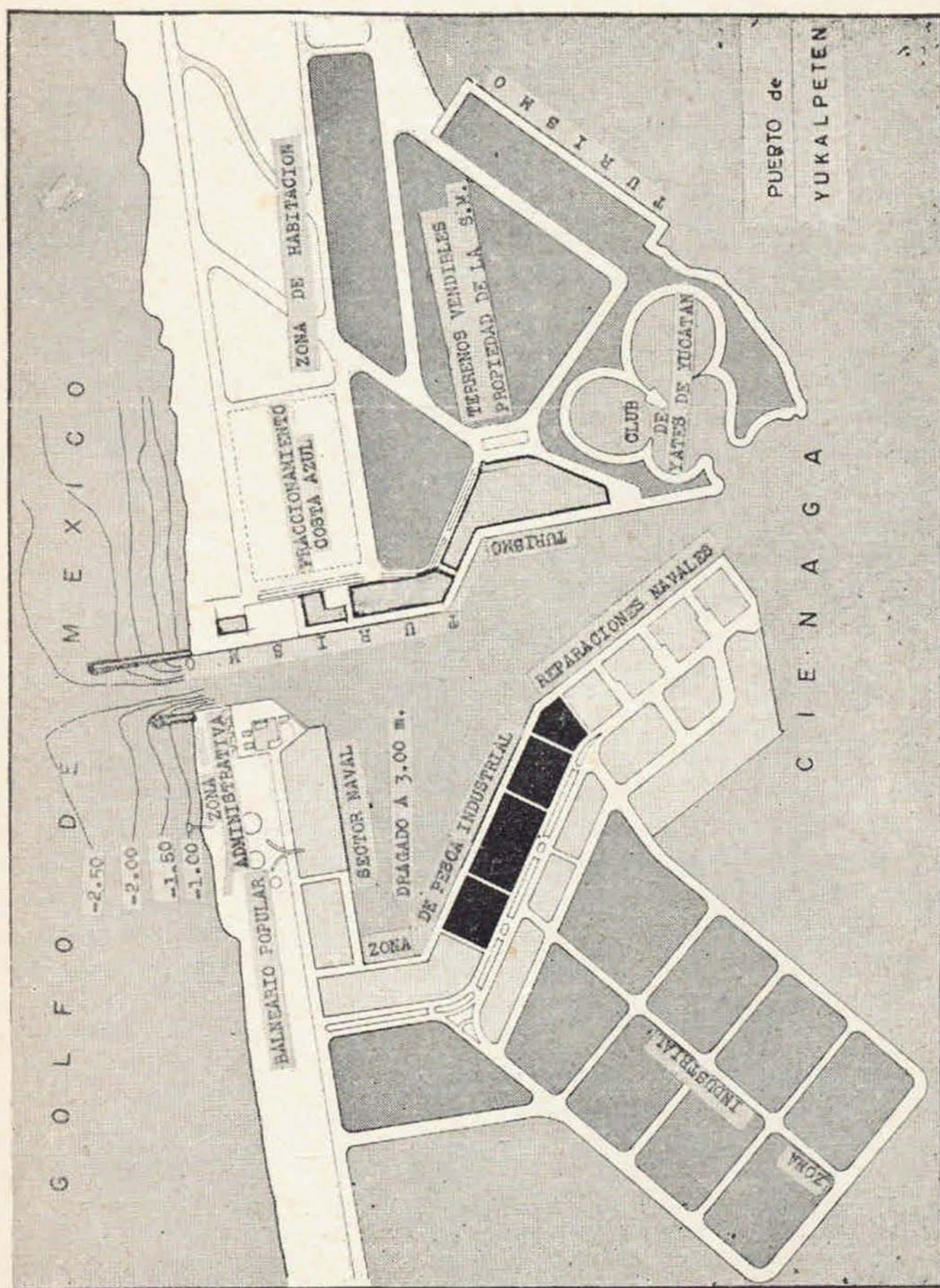
Posteriormente insistieron ante el C. Licenciado Gustavo Díaz Ordaz durante su estancia en Progreso con motivo de su Campaña Presidencial.

Realmente el problema portuario del Estado de Yucatán puede resolverse en dos formas.

1.—Configuración de un puerto exterior, para lo cual sería preciso llevar a cabo la construcción de un recinto portuario a base de largos rompeolas, cuando menos hasta alcanzar una profundidad de 25 pies y posteriormente dragar el espacio así configurado, hasta llegar a la profundidad que se desee y establecer un canal de acceso al recinto de profundidad adecuada, según las circunstancias.

Es factible hacerlo bajo el punto de vista material; en relación al aspecto económico, no se cree aconsejable por ahora, ni para un futuro previsible.

2.—Dragar primeramente un canal de 12 a 15 pies, prolongando el actual canal de entrada de Yukalpetén, desde la línea de sonda de 15 pies a una milla de la playa y continuarlo hasta el interior de la ciénega y dragar a 15 pies una amplia extensión de ésta, construyendo el puerto en la propia ciénega, cuya profundidad podrá irse



ampliando de acuerdo con las necesidades.

Esta última posibilidad aparece como la más aconsejable de ser preciso, pues (aunque considerable) la mayor parte de la erogación se concentra en el dragado, que puede llevarse a cabo en forma paulatina.

No habiéndose encontrado en posibilidad de emprender obras de esta magnitud se procedió a llevar a cabo los estudios correspondientes a un proyecto mucho más modesto y enfocado a la protección de la actividad pesquera, presentándose dos alternativas.

La primera consistió en dragar un canal, cortando totalmente el cordón litoral y ubicar el puerto en la ciénega.

La segunda se basó en dragar un canal y formar la dársena del puerto dentro del propio cordón litoral y comunicarlo con la ciénega desazolviendo ésta posteriormen-

te en la amplitud y profundidad deseadas.

Por razones de economía se escogió esta segunda alternativa, que bien puede ser el paso inicial para con el tiempo prolongar la construcción hacia la ciénega, cuando se juzgue necesario.

Tomando en consideración que la idea era de refugio para buques pesqueros, cuyo calado varía entre 4 y 9 pies, se vió la factibilidad de proceder a su construcción.

El puerto se ubicó a 2 millas al Oeste del Puerto en Progreso y todos los sondeos que se hicieron en la región en que ahora se encuentra el puerto, presentaron ligeras variantes en lo que respecta a la profundidad a la que se encuentra el manto rocoso y se tuvo que conformar la dársena a fin de que la obra resultara más económica y aprovechar todos aquellos sitios en que no fuera necesario dragar en roca, dada la dificultad que eso entraña.

PUERTO DE YUKALPETEN, YUC.

Situación:

Latitud: 21° — 16' — 40".7 N

Longitud: 89° — 42' — 23".8 W
Mínima: 2 pies.

Amplitud de la Marea:

Sicigias: 3 pies.

Cartas Náuticas:

Secretaría de Marina.

F.H. 519 Portulano Progreso — Yukalpetén.

F.H. 529, Portulano Yukalpetén.

Finalidad básica: Fomentar la actividad pesquera a todo lo largo de la costa de Yucatán, lo cual se ha cumplido en dos formas:

1o.—Dando seguridad al pescador, ya que siendo el litoral inhóspito por carecer de accidentes que pudieran utilizarse como refugio, año con año, se sufrían pérdidas de vidas y embarcaciones.

2o.—Al proporcionar un puerto de refugio próximo a la zona de la actividad pesquera, es muy posible que los interesados en los proyectos de nuevas embarcaciones, consideren la conveniencia de ampliar su capacidad y autonomía al desaparecer el riesgo de ser sorprendidos y arrojados a la playa por mal tiempo.

Terminados los estudios se iniciaron los trabajos cuyo proyecto general consistió en lo siguiente:

Construcción de un camino de primer orden a partir del kilómetro 33 + 050 de la carretera Mérida-Progreso, dirigido hacia el Noroeste para entroncar con el camino de Progreso a Chelem, ya que no podía cortarse el cordón litoral para formar el canal y la dársena, sino a costa de cortar la carretera de Progreso a Chelem.

El camino de enlace tiene una longitud de 7,205 Mts. con una corona de 9 Mts. y una carpeta asfáltica de 7.20 Mts. de ancho por 5 cms. de espesor y taludes de 3:1; en la zona sujeta a oleaje se revistió con roca.

Construcción de 10 espigones para proteger la playa.

Construcción de dos escolleras orientadas Sur-Norte. La escollera oriental de 400 Mts. de longitud que fue la adecuada para llegar al manto rocoso; la escollera occidental tiene una longitud de 120 Mts. Ambas escolleras con una plantilla promedio de 24 Mts. y una corona de 8.80 Mts.

En las escolleras se empleó piedra y tetrápodos.

Dragado de un canal de acceso con una longitud de 1,180 Mts. un ancho de 100 Mts. y profundidad de 2.55 Mts. (8'5").

Dragado de una dársena con una superficie de 510,502 M². a una profundidad promedio de 8 pies.

Se construyeron dos muelles a base de pilotes y carpeta de concreto de 301.50 Mts. de longitud cada uno y 7.10 Mts. de ancho; a continuación de la cubierta del

muelle y sobre el relleno previamente colocado, se coló una losa de concreto de 12.90 Mts. de ancho y 301.5 m. de longitud constituyendo ésta la plataforma de maniobras que unida a la carpeta del muelle dan una plataforma pavimentada de 6,030 m²., cada muelle.

La dársena se encuentra comunicada con la ciénega manteniendo el canal una profundidad de 3 pies. La profundidad promedio de la ciénega es de 2 pies. En la actualidad se encuentra suspendido el dragado.

Alumbrado Marítimo: sólo cuenta con dos luces de destello, una roja y una verde montadas en arbotantes situados en los extremos de las escolleras oriental y occidental, respectivamente. No existen luces de enfilación en el canal.

Combustible: No existe tubería en el muelle. Se proporciona diesel a base de camiones, pipas y tambos de 200 Lts.

Servicio de Practicaje: no existe.

En la actualidad se está construyendo una ampliación al muelle ubicado en la margen oriental del puerto.

Originalmente se dotó de un frigorífico, lógico complemento del puerto pesquero, consistente en un edificio con 1,600 m². cubiertos, que tiene aparatos "Amerio" de congelación prácticamente instan-

tánea, con salas de recepción, proceso, congelación, refrigeración, almacenamientos, máquinas y oficinas, vestidores y comedor.

Fuera del área cubierta se instaló un tanque elevado con capacidad de 60,000 litros, se construyó un estacionamiento y un andén de carga y descarga y patio de maniobras para vehículos. La capacidad de congelación es de 5 toneladas diarias y el de almacenamiento de producto congelado de 180 toneladas.

Posteriormente se han instalado las siguientes empresas: Empacadora Pardío, Hielo de Yukalpetén, Fábrica de Hielo Progreso, Abastecedora de Productos Marinos y Refrigeradora y Congeladora, S.A.

El puerto cuenta con urbanización a base de calzadas asfaltadas, banquetas y boulevares y como además se tuvo siempre la convicción y se sigue teniendo de que este puerto será un atractivo turístico y de pesca deportiva, se construyeron una plaza cívica para ceremonias y plaza de la zona administrativa, con una superficie de 5.956 M². totalmente pavimentadas, así como los servicios de introducción de agua potable y teléfono. Cuenta además con áreas verdes, consistentes en casuarinas, flores y crotos de la región.

El alumbrado de calles y boulevares consiste en lámparas mer-

curiales de 400 wats. instaladas sobre arbotantes cada 20 Mts.

Existe una iluminación especial en las plazas cívicas y administrativa, así como en tres anexos de estacionamientos y cuenta con corriente trifásica para el frigorífico y para plantas industriales que se instalen en el futuro.

El Puerto fue inaugurado el 10. de junio de 1968, con motivo del Día de la Marina.

El Puerto de Yukalpetén ha constituido un positivo refugio

para los buques pesqueros y un impulso a esta actividad, pues a partir de su inauguración, no han tenido que lamentarse pérdidas ni de vidas ni de embarcaciones debido a malos tiempos; el ciclón "Brenda" que recientemente azotó la región no causó daños a la flota y se ha favorecido a la industria pesquera, pues en la actualidad operan en el puerto más de 200 buques de este tipo.

El movimiento de entrada de buques pesqueros a partir de la inauguración del puerto es el siguiente:

Del 10. de junio al 10. de diciembre de 1968	998
Durante 1969	3,060
Durante 1970	3,657
Durante 1971	3,449
Durante 1972	3,287
De enero a julio de 1973	1,821
	<hr/>
	16,262 buques

Además de los buques pesqueros que regularmente hacen sus operaciones en el puerto, han estado operando otros buques dedicados al transporte de productos pesqueros ya procesados.

Ojalá y las autoridades correspondientes se esfuercen a profundizar el puerto en forma paulatina ya que ésto constituirá un beneficio adicional.