

# EL PUERTO DE SAN BLAS, NAYARIT.

*Entre los trabajos que se presentaron a la Primera Reunión Nacional para estudio de los problemas de las Ciudades Fronterizas y Portuarias, convocada por la Secretaría del Patrimonio Nacional, éste el relativo al Puerto de San Blas, Nay., que gentilmente fue facilitado por el C. Enrique Ledón Alcaráz, Senador de la República, Representante del Estado de Nayarit.*

*Esta Revista se complace en publicar el mencionado artículo por considerarlo de gran interés portuario y económico.*

## DATOS HISTORICOS

El día 3 de Enero de 1769, zarparon de San Blas tres embarcaciones, El San Carlos, El Príncipe y una tercera embarcación, cuyo nombre no registra la crónica, hacia una expedición a la cual se incorporó Fray Junípero Serra, en Santa María de los Angeles, el 5 de Mayo del mismo año. Otro barco construido en San Blas con historial admirable "El Nueva Galicia" el que se hizo a la vela el 24 de Enero de 1774, mandado por el alférez de marina don Juan Pérez y en el que iba el padre Serra, llegó a San Diego el 13 de Marzo y a Monterrey el 9 de Mayo del mismo año, dejando ahí al misionero.

Siguió "El Nueva Galicia" explorando y pudo llegar hasta San Lorenzo que después se llamó Nutka. FUERON LOS PRIMEROS NAVEGANTES QUE LLEGARON A ESAS ALTURAS, PUES EL CELEBRE COOK ARRIBO ALLI HASTA MIL SETECIENTOS SETENTA Y OCHO. Con grandes penalidades regresó el barco a Monterrey el 27 de Agosto de 1774.

Entre tanto el Pailebot "La Concepción" salía de San Blas con el Gobernador de la Alta California don Fernando Rivero y Moncada quien fue hasta San Francisco por encargo del Virrey para reconocer el Puerto.

Nuevo y fecundo viaje registró "El Nueva Galicia" zarpando de San Blas acompañado de la pequeña Goleta "La Sonora". Descubrieron allí del 9 al 19

de Junio de 1775. Los indios mataron a siete marineros de "La Sonora". Esta fragata fue construida en San Blas y en ella realizó el piloto Francisco Maurelli la hazaña de atravesar el mar, de San Blas a Cavite (tres mil leguas marinas), a raíz de la ruptura de relaciones entre España e Inglaterra.

El historiador Ramírez López en sus apuntes para la historia del Estado de Nayarit, dice: la prosperidad de San Blas, data de los años 1767 a 1768. Fue edificado por los españoles.

Siempre se consideró al Puerto como de gran importancia durante el gobierno virreynal, tanto para el comercio interior como para la defensa de la costa. Por eso se le hacían importantes mejoras.

A la rada se le acrecentó con peñas mamposteadas el avance de la Puntilla que le da abrigo. Al camino se le atendía constantemente. En la población, plena de buenas casas, se fundó un arsenal con sus Oficinas, se construyó el gran edificio llamado "La Contaduría" para los asuntos fiscales y una gran iglesia. A la entrada de la bahía se levantó también una fortificación llamada "El Castillo", con dos baterías de artillería gruesa.

San Blas llegó a contar con treinta mil habitantes. Guarneían el Puerto una compañía fija de soldados y un cuerpo de marina. Su arsenal pudo construir grande bergantines. De los montes de Sentispac se enviaban por el río de Santiago, gran número de

maderas cuyo corte ocupaba mucha gente. De Tequepexpan recibía breas y alquitranes para la carena de los barcos (doscientas arrobas anuales). De compositela iban carpinteros de ribera, carboneros, hacheros y otros operarios expertos.

Desde la época de la Independencia comenzó a fincarse la población que ahora existe en el terreno bajo, pues de las antigua sólo quedan las gruesas paredes de cal y canto de la "Contaduría", las ruinas del templo y vestigios de las buenas casas.

El atierre constante que causa la marea en el Puerto y la falta de un muelle, llegaron a hacer difícil y hasta peligrosa la descarga de los barcos, por lo que los importadores prefirieron otros Puertos mejor comunicados y el comercio fue decayendo hasta la fecha.

Ya en 1890 San Blas contaba con sólo 1768 habitantes.

En los años de 1881 a 1885, la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, en cumplimiento del contrato que tenía celebrado con el Gobierno de México, comenzó los trabajos de la línea férrea que partiendo del Puerto de San Blas debía unir la región Nayarita con el Estado de Jalisco.

El jefe político de esta comprensión, prestó todos los auxilios a dicha compañía y cooperó eficazmente para que los Ayuntamientos de San Blas y Tepic y los propietarios de predios rústicos en ese trayecto, cedieran a la empresa los terrenos para la vía y las estaciones de la línea. Se tendieron veinticinco kilómetros de vía herrada hasta Guaristemba, pero con tan poca firmeza y en tan malas condiciones de conservación, que al año siguiente quedó destrozada por las aguas pluviales.

Entonces la compañía constructora levantó los materiales que había empleado en esa vía y no se ha vuelto a ocupar del asunto.

Sin embargo, la región que es muy rica por la fertilidad de sus tierras, por sus bosques de maderas preciosas y por tantos otros recursos naturales, no tardará en ser comunicada con el resto del país y resurgirá de su abandono.

## POSIBILIDADES MARITIMAS DE SN. BLAS EN RELACION CON SU HINTERLAND

El hecho que del histórico Puerto de San Blas hayan salido las expediciones a la conquista de las Californias, que hombres como Fray Junípero Serra y el sabio sacerdote alemán Eusebio Kino, lo hayan escogido como base de partida para difundir las luces del saber y la religión a otras regiones, de que haya sido la avanzada para adquisición de trascendentales conocimientos geográficos y militares, no fue un hecho puramente casual. La gran importancia que se concedió a San Blas hasta colocar su nombre en pri-

merísimo lugar en los anales de la historia con letras luminosas, fue debido a sus excelentes condiciones portuarias, a su amplia y hermosa Bahía de Matanchén, a su red de canales naturales que cubren una extensión aproximada de ochenta y cuatro kilómetros lineales y a su enorme potencialidad agrícola y riqueza de sus recursos naturales. Fue debido también a su magnífica posición geográfica en el centro del enorme Litoral del Pacífico. Está enclavado en una región potencialmente agrícola como es el Valle del Río de Santiago donde los poblados de Aután, Guaristemba, La Virocha, El Madrigaleño, El Pozole, Laureles y Góngora, El Ciruelo, Villa Hidalgo, etc., son congregaciones productoras de tabaco, maíz, frijol, tomate, chile, vainilla, etc., los poblados de Singaita, La Libertad, La Palma, Aticama, Miramar, Santa Cruz, Navarrete y Mecatán, productoras de plátano en enormes cantidades.

La parte montañosa oriental con los poblados de Mecatán, Jalcocotán, El Cora, La Bajada, Otates e Ixtapa, productores de café, plátano y cereales. Existe también toda la región sur, desde San Blas hasta Punta de Mita donde se pierden mensualmente más de mil toneladas de plátano de exportación de primera calidad durante la temporada de lluvias en que esas regiones quedan incomunicadas con el interior y sólo una mínima parte tiene salida por el Puerto de San Blas.

Como lugar turístico ofrece hermosas y variadas perspectivas, tanto al turismo Nacional como al Extranjero, el cual en cantidad numerosa suele permanecer en San Blas de tres a seis meses de Noviembre a Mayo. Siendo el lugar de recreo natural por su proximidad para el turismo Nacional procedente de Guadalajara, Aguascalientes y Zacatecas.

Es comunmente aceptada la idea de que la comunicación ferroviaria de Tepic con Guadalajara, a través del Plan de Barracas llevada a cabo en el año de 1927, vino a asestar el golpe de gracia a las actividades portuarias de San Blas. Nada más erróneo. El desarrollo del hinterland de un Puerto, nunca puede ser factor negativo en el desarrollo del progreso marítimo. Antes bien, el hinterland debidamente fomentado y explotado, viene a constituir la base de la prosperidad portuaria. Fue la falta de técnica y obras portuarias adecuadas para hacer frente al incremento en el volumen de carga y a la competencia con el transporte ferroviario, los que encauzaron los productos de importación hacia otros puertos y a los productos de exportación por la vía terrestre. Contribuyó a ello además de la falta de obras portuarias y elementos mecánicos de alijo, la voracidad e ineptitud de las agrupaciones obreras, que elevaron en forma incosteable los movimientos de alijo. La carga se transportaba de los almacenes del puerto a unas plataformas de vía, que atravesaban la playa arenosa hasta los almacenes marginales, de éstos era transportada a los lanchones los cuales tenían que cruzar una barra peligrosa y de poco



calado hasta llegar a las embarcaciones fondeadas aproximadamente a una milla de la costa. Movimientos de alijo, todos, que causaban una erogación prohibitiva para competir con el transporte terrestre o con la comunicación marítima por otros puertos. De ahí que todo el movimiento de carga, tanto para el norte como para el sur del país y aun el del extranjero, se encauzara hacia otros puertos o por la vía férrea, pese a su deficiencia y lentitud. Así fue como surgieron de la noche a la mañana, pueblos como Nanchi, Yago y Estación Ruiz, lugares en donde se concentró la carga que lógicamente debía haber seguido saliendo por San Blas, si este puerto hubiese contado con instalaciones portuarias adecuadas.

Existe también latente el problema de Las Islas Mariás entidad perteneciente al Estado de Nayarit, política, marítima y jurisdiccionalmente y de las cuales nos encontramos tan desvinculados como si se hallaran en otro continente. Toda la comunicación y aprovisionamiento de las Islas, así como el servicio postal, se efectúan por el puerto de Mazatlán a pesar de encontrarse éste a una distancia mayor en más de cuarenta millas que San Blas. Además, el flete de los productos provenientes de las Islas hacia el interior del país, sería más bajo de San Blas que de Mazatlán por razón de proximidad. La comunicación regular del penal para su aprovisionamiento, servicio postal, transporte de sus productos, etc., vendría a constituir por sí solo un tráfico marítimo con las Islas bastante aceptable y el cual podría incrementarse desarrollando sus recursos naturales que son ricos y abundantes. Sería necesario en primer lugar fomentar los recursos forestales con la plantación racional e intensiva de árboles para maderas de construcción y ebanistería, teniendo en cuenta que las maderas que se producen en las Islas son de mejor calidad, más hermoso vetado y mayor dureza que las del continente, entre las que se cuenta el cedro rojo, la amapa barcina y la amapa café, el Balleto, el palo Margarita, el guayacán, el palo prieto, la haya y el talixtle o palo amarillo. Otro recurso que se puede incrementar en las Islas, es la producción de henequén de magnífica calidad, el cual se reproduce en las mejores condiciones y está siendo actualmente explotado, aunque en pequeña escala, por el Sr. Gral. Don Rafael M. Pedrajo, utilizando para ello a los reclusos del penal. La modernización de las instalaciones salineras, las cuales también se explotan en poca escala, con procedimientos anticuados que no alcanzan a beneficiar ni en mínima parte, la capacidad del vaso salinífero que en forma completa colocó la naturaleza en esa bella isla del Pacífico.

En la actualidad, la distribución marítima de los carburantes para todos los puertos del litoral, así como las exportaciones de petróleo crudo a los Estados Unidos se hace desde el puerto de Salina Cruz, Oaxaca.

San Blas, se encuentra geográficamente a la mitad del Litoral del Pacífico y a una distancia de sólo

trescientos kilómetros de Guadalajara, Jal., a donde llega actualmente el Oleoducto procedente de Salamanca, Gto. Sólo bastaría prolongar ese Oleoducto hasta San Blas, para tener un centro de distribución de carburantes más adecuados por su proximidad a todos los centros de consumo en el Litoral del Pacífico, además de presentar una economía de novecientos sesenta millas náuticas por cada barco tanque que transporta petróleo crudo a los Estados Unidos y que vendrían a sumar anualmente, un equivalente a varios millones de pesos en favor de nuestra desquiciada industria petrolera.

El problema de resolución inmediata e imprescindible atendiendo además a su bajo costo, sería la construcción de una escollera de enrocamiento natural con una longitud de 800 metros partiendo de la Punta del Camarón en la Bahía de Matanchén en dirección Este y un espolón de 200 metros en dirección Nordeste, a fin de constituir un recinto abrigado contra el oleaje del Suroeste así como los azolves de arena y fango procedentes de las avenidas del Río de Santiago por el Estero de San Cristóbal. Este recinto limitado en su parte Norte por una escollera de enrocamiento natural paralela a la playa, tendría una amplitud aproximada de ciento veinte hectáreas. Se podrían construir muelles marginales para los barcos petroleros cuyas instalaciones quedarían a cargo de dicha empresa, un muelle para cabotaje, uno más para embarcaciones fruteras y dos pequeños para embarcaciones pesqueras y de recreo, las cuales son numerosas en la Bahía de Matanchén a causa de sus inmejorables condiciones para toda clase de deportes acuáticos. El dragado podría llevarse hasta la batimétrica de (-6.00) suficientes para las necesidades portuarias con excepción de los barcos petroleros, los cuales necesitarían por lo menos diez metros de calado, pudiendo, mientras este no exista, cargar por medio de mangueras como se estuvo haciendo durante mucho tiempo en el puerto de Mazatlán y se continúa haciendo hasta la fecha en Tuxpam, Ver.

A fin de que las obras portuarias de San Blas se justifiquen, es necesario poner reiterada y preferente atención en mejorar el hinterland local de este puerto, obligando a que la riqueza natural del Valle del río de Santiago y San Pedro, así como los productos de la zona montañosa del sur, concurren a buscar salida para la exportación.

Las obras de hinterland más importantes deben ser las de vialidad en los siguientes puntos esenciales: Ampliación y pavimentación adecuada del tramo conocido como la brecha de Matanchén. Ampliación y aumento del alcantarillado de la misma, a fin de dar salida a las aguas pluviales procedentes de la zona montañosa.

Pavimentación de la carretera de Navarrete a Sauta hasta entroncar con la carretera internacional.

Un motivo de ampliación y engrandecimiento del hinterland actual, lo daría el canal de navegación in-

terior, que podría llevarse hasta la zona agrícola o sea la población de Villa Hidalgo, aprovechando los canales naturales que ya existen, convenientemente dragados y con sus bordos de defensa contra las invasiones periódicas del río de Santiago y más aun, según viejas ambiciones sería conveniente hacer los estudios necesarios a fin de utilizar el río de Santiago en su parte navegable, controlando las demasías por medio de los canales de irrigación que actualmente está construyendo la Secretaría de Recursos Hidráulicos.

Construcción de la carretera San Blas-Jalcocotán, obra se que se puede llevar a cabo a muy bajo costo.

Pavimentación del camino vecinal a Mecatán.

Dotación al puerto de un frigorífico y promover el enlatado de excedentes. Especialmente el frigorífico es de imperiosa necesidad a fin de proteger al pescador de la voracidad de los intermediarios y lograr un mejoramiento de la dieta nacional proporcionando pescado a bajo costo a las ciudades del interior, incluyendo Guadalajara cuya población cada vez adquiere mayores proporciones.

Acondicionamiento adecuado del campo aéreo, el cual fue iniciado hace un año por el Gobierno del Estado, con la cooperación de la iniciativa privada.

Iniciar los estudios para la construcción de un ramal del ferrocarril Sud-Pacífico, entre San Blas y Estación Pani, que es el punto de la vía más próxima a este puerto.

Construcción de pequeños muelles de madera para cabotaje en los lugares denominados Platanitos, Chacala y Sayulita, a fin de incrementar el transporte de plátano a este puerto, ya que actualmente dicha fruta se embarca en pequeñas canoas con el consiguiente detrimento del producto, el cual se mancha con el agua del mar.

### OBRAS DE SANEAMIENTO

En San Blas las enfermedades endémicas prácticamente no constituyen ningún problema, fuera de algunos brotes aislados de paludismo. El principal problema de San Blas radica en el exterminio del mosquito llamado jején que constituye una verdadera plaga, especialmente para el turismo que visita estas hermosas playas, para lo cual, se necesita combatirlo en forma intensiva y regular, documentándose para el efecto acerca de los métodos que fueron empleados por el gobierno americano en el saneamiento de los Everglades en la Península de Florida.

Establecimiento de un hospital regional por ser de absoluta necesidad en este puerto y de ser posible un Centro de Investigaciones Médicas para enfermedades tropicales.

### OBRAS URBANAS

El problema de urbanización en San Blas, aún cuando no es de ingente necesidad actualmente, al

fomentarse el desarrollo del puerto e incrementar su población, sí presentaría problemas básicos en lo que se refiere al abastecimiento de agua potable, alcantarillado, pavimento, edificios públicos, servicio telefónico, saneamiento de pantanos, obras de ornato y centros deportivos.

Uno de los problemas de mayor importancia, sería el problema del tratamiento de aguas negras, a fin de que no se haga lo que en la mayoría de los puertos, donde estas se arrojan al mar violando los convenios internacionales celebrados al respeto y lo que es peor, difundiendo permanentemente enfermedades gastro-intestinales, con los productos de pesca como vehículo, según deducción científica perfectamente comprobada.

La ampliación, pavimentación e iluminación adecuada de la calle Juárez desde la carretera internacional hasta la "Garita", vendría a embellecer enormemente el aspecto del puerto por ser la avenida de entrada y la que causa la primera impresión en el ánimo del visitante. En la misma forma, se debería proceder con la avenida Manuel Lanzagorta, desde el Jardín Municipal hasta la playa, ya que constituye la única arteria que comunica el centro de la población con la playa de "El Borrego".

Otra obra muy importante sería la canalización o alcantarillado de la llamada "Vena del Guayabal". Esta obra además de proporcionar terrenos céntricos que se pueden realizar a buen precio, pagando por sí solos el costo de la obra, vendría a destruir un foco de infección y criaderos de mosquitos, especialmente durante la temporada de lluvias.

### OBRAS DE HINTERLAND

El Puerto de San Blas tiene aproximadamente un movimiento de carga marítima, por lo que se refiere al cabotaje, de mil setecientas toneladas anuales, siendo completamente nulo el movimiento de carga de altura. En cuanto al cabotaje, es en su mayor parte procedente de Puerto Vallarta y el resto corresponde al embarque de plátano de la Playa de Chila, Chacala, Sayulita, Lo de Marcos y Bucerías. El movimiento de entrada es en un ochenta por ciento mayor que el de salida y bastante descompensado en cuanto a movimiento de cabotaje.

La distribución de petróleo, efectuada desde este puerto, vendría a compensar enormemente el movimiento de cabotaje y a fijar en un punto razonable el de altura. La canalización del plátano, de primera calidad, de toda la región, hacia mercados del extranjero vendría a constituir otro factor importantísimo en el tráfico de altura, así como la exportación de café, copra y piña la cual se produce en abundancia y es de magnífica calidad y presentación para competir con ventaja con la de las Islas Hawaii, Centro-América o Veracruz. En la faja de zona federal que se extiende al norte de San Blas, existen enormes cantidades de terrenos improductivos, los cuales podrían explotarse



sembrando palmas de coco y piña en la misma forma que lo está haciendo actualmente el señor Leopoldo Caraballo en los terrenos próximos al mar, quien ha iniciado con éxito, en forma vigorosa, el cultivo de la palma y la piña ya mencionada. En la actualidad el señor Caraballo tiene sembradas en vía experimental, setenta mil piñas en el lugar denominado "El Sauz", siendo su intención elevar a su máxima capacidad la producción de este ágave. Al saturar este producto el mercado local y Estados circunvecinos, quedará un excedente que lógicamente deberá ser transportado al extranjero por la vía marítima en barcos debidamente refrigerados.

Otro renglón importante y que puede constituir un volumen considerable de carga para exportación, es el que se refiere a la pesca y derivados del pescado: como harinas para fertilizantes, harinas completas de alto valor proteínico, para usos de alimentación animal, solubles y aceites de pescado, así como enlatado de camarón, ostión y pata de mula, productos que existen en abundancia en los canales y lagunas interiores de este puerto. La refrigeración de pescado de primera calidad fileteado, también vendría a constituir un artículo de exportación apreciable, así como la congelación de crustáceos.

La carretera San Blas-Jalcocotán, con una red de caminos vecinales a los diferentes poblados, sería la vía de afluencia al puerto para producción de café, vainilla y cereales de esa región.

La carretera a Villa Hidalgo, con una red de caminos vecinales a las diferentes comunidades agrarias de las tierras bajas, constituirían la salida para los variados y abundantes productos agrícolas de esa región y de llevarse a efecto el dragado y limpieza de la red de canales naturales que unen a dichos poblados, sería una ruta más expedita y más económica para el transporte marítimo, ya que reduciría a los movimientos de carga.

Como corolario de estas obras de hinterland, tendríamos el ramal del ferrocarril entre San Blas y Estación Pani, proporcionando en esta forma, el medio de manejar grandes volúmenes de carga a bajo costo.

Los enormes esteros y lagunas interiores, constituyen un vivero permanente de especies marinas no comerciales y las cuales pueden industrializarse, al grado de que en una forma racional e inteligente pueden llegar a colocar a San Blas como el primer productor en el país, de harinas de pescado, tanto para fertilizantes como para uso de alimentación animal y las cuales se continúan importando del extranjero, en menoscabo de la economía del país.

La energía eléctrica debe ser abundante para el fomento industrial y por eso es urgente, estudiar las necesidades hidroeléctricas de todos los ríos del hinterland, no sólo para llenar la demanda industrial del Estado, sino la del propio puerto de San Blas que debe llegar a producir excedentes exportables.

Para el propósito anterior, es necesario también ampliar las facilidades crediticias para fines industriales, agropecuarios, pesqueros, navieros, hoteleros, de habitación, así como realizar estudios sobre mercados posibles a la producción excedente del hinterland.

La industria turística, con bastante arraigo en San Blas, especialmente para los norteamericanos procedentes de California, Arizona, Idaho, Montana, Nevada, Washington y Oregón, se ve perjudicada grandemente por el mosquito llamado jején, el cual es necesario exterminar en la forma ya señalada en el capítulo de saneamiento. Es necesario además proporcionar al turista otros atractivos además de las bellezas naturales del mar y playas: Hoteles con clima acondicionado, restaurantes aceptables y centros de diversión y recreo. Sería acertado también, convertir en museo colonial las ruinas de la "Contaduría" y proceder a la reconstrucción del templo y pueblo antiguo de San Blas, solicitando para ello la dirección y ayuda del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Otro motivo de atracción turística sería la reconstrucción del antiguo fuerte de "El Castillo" y del cual aun existen vestigios, así como los cañones que lo guarnecían en la época del virreynato.

Existen grandes zonas boscosas aproximadamente a quince kilómetros al norte del puerto, las cuales han sido cedidas a supuestas Uniones Ganaderas las cuales han desvirtuado totalmente el uso para el que les fueron cedidas, concretándose única y exclusivamente a explotar las maderas de dichas zonas en forma irracional y vandálica. En estas tierras, que constituyen un número considerable de hectáreas aprovechables, se deben cultivar praderas artificiales para el fomento de la industria agropecuaria. Además, siguiendo esta labor benéfica, se pueden formar bordos de protección en los terrenos pantanosos de las marismas, que cubren una extensión aproximada de siete mil hectáreas, a fin de impedir que sean bañadas por las altas mareas y en cambio, reciban el limo bienhechor de las grandes avenidas periódicas del río de Santiago, con lo cual se podrán recuperar para usos agrícolas, estas grandes extensiones de tierra.

La explotación de la zona federal, hasta ahora sólo se ha hecho en el Estado, en beneficio de pequeños balnearios y enramadas donde se expenden alimentos, refrescos y bebidas no alcohólicas y en pequeños construcciones para uso particular. La enorme zona federal del Litoral del Estado así como la de sus ríos, lagunas y esteros, deberá aprovecharse íntegramente en la siembra de palmas de coco, piña, vainilla, jamaica y cítricos, con lo cual se combatirá además los focos y criaderos de mosquitos, para este objeto, deberá crearse un cuerpo de vigilantes de zona federal con radicación en Tecuala, Tuxpan, Santiago, San Blas y Chacala, a fin de que ejerzan un control efectivo sobre dicha zona y obliguen a los concesionarios a utilizarlas para el fin que les fueron arrendadas y no las dejen permanecer ociosas.

También la industria maderera debe ser objeto de una intensa explotación racional, aprovechando los inmensos recursos boscosos de la Sierra Madre, impulsándose además una reforestación simultánea. Fomentar el cultivo de nuevas especies arbóreas, de acuerdo con los variados climas de la Sierra, desde las coníferas, hasta las maderas tropicales.

Investigar, catalogar y difundir la explotación de los yacimientos minerales sistemáticamente, es una necesidad imperiosa, pues en la Sierra Madre es en donde se observan los más numerosos denuncios que constituyen la más valiosa promesa industrial de este Hinterland. Fomentar la investigación para el establecimiento, si procede, de una planta siderúrgica y dar consiguiente impulso a esta industria que es un factor determinante en el progreso de los puertos.

Todo esto, unido a una política gubernamental de confianza y ayuda al hombre de empresa, así como las facilidades de Crédito Ejidal, Industrial, Minero, Hotelero, de habitación, pesquero, naviero, etc., vendrán a cimentar las bases y el positivo desarrollo del estado.

Afortunadamente, contamos en la actualidad con gobernantes jóvenes y capaces que aunan a su patriotismo la actividad y el esfuerzo necesarios para el engrandecimiento de México.

En esta forma, lograremos el crecimiento demográfico de las costas basado en su mejoramiento físico, en el despertar económico de grandes zonas yermas, esto es en otras palabras, que el país emprenda una marcha con destino conocido: LA MARCHA HACIA EL MAR.

