

Históricas Digital

Carlos Bosch García

“La nueva república”

p. 417-446

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CAPÍTULO XI

LA NUEVA REPÚBLICA

1. El último tramo de Juárez
2. La formación del instrumento administrativo
3. La mejoría en la situación económica
4. La modernización material
5. Las comunicaciones marítimas
6. Educación marítima
7. La educación práctica
8. Los esfuerzos por una armada
9. La promoción de Quintana Roo
10. El esfuerzo del “régimen” en los puertos
11. El dragado
12. Compra de barcos
13. Conclusiones



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



1. *El último tramo de Juárez*

El gobierno liberal de Juárez volvió a restablecerse en la capital el 15 de julio de 1867, después de la salida de los franceses y a los 23 días de ocupada por Porfirio Díaz. Éste la había gobernado con carácter provisional y recibió a Juárez en Tlalnepantla desde donde éste entró bajo arcos triunfales y banderas, además de las expresiones de júbilo popular que circundaban su coche negro, seguido por el guayín de Sebastián Lerdo de Tejada acompañado de Díaz.

Después de entregar el superávit de trescientos mil pesos al gobierno de Juárez, Porfirio Díaz declinó los cargos que se le ofrecieron y se recluyó en su hacienda de la Noria. Desde allí previó el poderío del partido burocrático, despiadado e indolente, raíz de las rivalidades en el núcleo de la autoridad mexicana.

La inquietud del país fue general. Juárez, con la intención de que se volviera al régimen constitucional, convocó elecciones de autoridades federales (14 de agosto de 1867) porque su periodo había llegado a término el 30 de noviembre de 1865, y continuaba en el mando por causa de la invasión extranjera; en consecuencia volvieron los levantamientos en diferentes confines de la nación.

Puesto en funciones el gobierno juarista, en la capital, aprobó y remitió el 30 de diciembre de 1867 un contrato, celebrado por Juan A. Robinson en representación de la compañía California Oregon and Mexico, para el establecimiento de dos líneas de vapores correo en el mar Pacífico. Al año siguiente habilitaron Puerto Ángel para el comercio de altura y cabotaje en el Mar del Sur.

Las noticias sobre la situación de los puertos habían sufrido trastornos y, en 1868, el ministerio de la Guerra insistió con fecha 22 de septiembre en que los capitanes de puerto remitieran informes mensuales del movimiento de buques y de pasajeros. Además requirió noticias semestrales con destino al archivo general. El gobierno de Juárez también se interesó en formar la estadística del comercio exterior, pues la república tenía que organizar los ramos de administración pública en el nuevo periodo de paz recién inaugurado. De los datos precisos dependería que se fijaran los impuestos justos a la importación de artículos provenientes del extranjero, que junto con otros impuestos serían la base para mantener el buen crédito de la nación. Por otra parte y dentro del mismo espíritu, obligaron a todos los comerciantes de Acapulco al pago de los impuestos aduanales completos, sin la rebaja del veinticinco por ciento de que disfrutaron en otras épocas.¹

¹ Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, t. II, p. 703-4.

El año de 1869 marcó en muchos sentidos la normalización de la vida nacional; hubo esfuerzos para conseguir una integración humana y política con el fin de poderse enfrentar al mundo nuevo existente en el exterior y que requería de un México con modificaciones internas profundas. Éstas deberían fraguar los gérmenes planteados en los brotes aislados, manifestados en el intento de armar una economía propia, que se consolidaría en un futuro mediante doctrinas y estructuras acordes con las necesidades y los recursos nacionales.

2. *La formación del instrumento administrativo*

Las distintas concesiones — ferrocarrileras, las vías marítimas de comunicación y transporte y el paso por el istmo de Tehuantepec — suponían un nuevo esfuerzo dirigido a conectar y unir regiones distintas del país para convertirse en la infraestructura de un comercio que daría lugar a erigir las instituciones de crédito y de industria, y de manera muy especial trataría de dar forma a la minería, los hilados y los tejidos que se combinarían con una secuencia de medidas administrativas referentes al orden fiscal interno y a los aspectos externos del comercio.



Costa de Ensenada, B. C. Fot. C. B. G.



En consecuencia de ese ambiente y también por la nueva problemática planteada, se aprobaron, a principios de enero de 1869, los trazos generales para la construcción de caminos carreteros, ferrocarrileros y telegráficos en Tehuantepec y también los proyectos para la canalización, diques, faros y demás obras pertinentes en el área. Dos días después se complementaron las disposiciones autorizando, sin cargo, la salida de minerales con el fin de facilitar la adquisición de materias primas, en bruto, por los industriales de otros países. Y, al día siguiente, el 8 de enero, se ordenó el nombramiento de una comisión para que formara un proyecto de nuevo arancel.

Por otra parte, fracasó el contrato de la California, Oregon and Mexico para establecer la línea de vapores en el Pacífico y los puertos resintieron el esfuerzo económico que se hacía en el interior del país, al ver subir los aranceles y recibir rotundos “no” a las peticiones de desahucios del puerto de Acapulco.

De continuo se procuró regularizar y dominar la información precisa de los movimientos de buques de altura y de cabotaje en los puertos. En consecuencia, se ordenó a las aduanas que registraran y estudiaran las entradas y salidas de toda clase de embarcaciones, desde el año de 1867, hasta diciembre de 1868, y se facilitaron formas impresas para que, ordenadamente, se registraran los datos sobre el movimiento de buques extranjeros y nacionales. No bastó con la orden girada el 8 de febrero, sino que se insistió de nuevo el 15 de febrero de 1869 sobre el mismo asunto. A la vez, los cónsules y los vicecónsules fueron encargados de informar y de redactar reseñas políticas y mercantiles, además de que se obligaban a enviar copias de todas las facturas y manifiestos relativos a mercancías y buques que fueran rumbo a la república.²

El gobierno de Juárez afinó la forma de hacer las visitas a bordo por parte de las autoridades portuarias en las naves que llegaban del extranjero y tuvo que intervenir dictaminando sobre un caso de derecho marítimo ocurrido en las aguas de Veracruz, a raíz de una reyerta y asesinato de marineros que venían en el bergantín-goleta italiano Margarita, varado en el puerto. El problema se resolvió aplicando los principios del derecho internacional que se consideraban fijados, como jurisprudencia marítima, aplicables a ese tipo de controversias. Según ellos, cada nación ejercía soberanía y jurisdicción en toda la extensión de su territorio y en la parte del mar, identificada como territorial, al tratarse de buques mercantes cuando los incidentes tenían lugar entre personas de la tripulación y otras extrañas a ella, como fue el caso del Margarita.³

La tendencia del gobierno juarista en los asuntos relacionados con el mar y los puertos fue preferentemente administrativa y fiscal. Sin embargo, se derivó experiencia al tenerse en cuenta las quejas que se plantearon. Por ejemplo, la relativa a los retrasos en el movimiento de mercancías por causa de las inspecciones aduana-

² *Ibidem*, p. 706-8.

³ *Ibidem*, p. 709-11.

**Bahía y Puerto de la Paz, B. C.
Fot. C. B. G.**



les, cuando se emprendía el camino hacia el interior. Sin duda, hubo un esfuerzo en este sentido, a pesar de que la complicación se debía sobre todo a un intento de limitar, e incluso de eliminar, el contrabando de mercancías que escapaban a los impuestos tan necesarios para la nación.

Efectivamente, el 21 de abril de 1869 se determinaron las reglas para la importación de mercancías pues, aunque el gobierno no se manifestaba por el libre comercio, tenía que enfrentarse, mientras subsistiera el sistema rentístico y antes de modificar la legislación con las infracciones de la ley tratando de no perjudicar a los conductores de las mercancías. Para ello se modificaban los artículos más nocivos, en ese sentido. Se facilitaron los trámites para la expedición de los permisos de importación y se pospuso la confrontación entre las mercancías y los documentos. Las diferencias que aparecieran tendrían que resolverse a cargo de las casas comerciales relacionadas con esas importaciones. De la misma manera, y respondiendo paralelamente a las necesidades económicas, se reglamentaron de nuevo los derechos de fano, pilotaje y anclaje y se abrió al comercio de cabotaje el puerto de Soconusco.

Los hombres de la república restaurada también se hicieron eco de la necesidad de fomentar la industria nacional, naciente aún, por medio de exposiciones periódicas.



Escuela Naval de Mazatlán. Fot. C. B. G.

cas de sus productos en otros países con el fin de darlos a conocer, y pensando que interesarían a los inversionistas de fuera.⁴

A pesar de las medidas legislativas y administrativas, resulta claro que no fueron aceptados los reglamentos y hubo que organizar de manera especial el comercio proveniente de Europa, pues se había llegado a prescindir de los registros consulares y aun de los documentos de facturación, por lo que de nuevo se responsabilizó a los capitanes de las naves mercantes y también a los remitentes de las facturas de la exhibición de los manifiestos. Sólo se les eximía de presentar el recibo de los documentos firmados por el cónsul nacional en el punto de partida. La salida de las mercancías de las aduanas debía hacerse mediante los despachos y las facturas, y los ejemplares que antes se entregaban al cónsul se remitirían al gobierno por correo en el lugar de salida del buque.

Hubo que descubrirse también el que, escudados en el derecho de mercancías en tránsito, se establecieron almacenes ilegales en derredor del Distrito Federal que alimentaban el comercio local sin cubrir impuestos y en detrimento del comercio legal con el que rivalizaban y competían.

⁴ *Ibidem*, p. 711-4.



3. *La mejoría en la situación económica*

A pesar de todo, el ministro de Hacienda al informar de la situación al Congreso se mostró relativamente optimista en el año de 1869, pues sin tener que acudir a medidas violentas, el gobierno había cubierto sus gastos con regularidad desusada, aun cuando en la última sesión se habían autorizado gastos cuantiosos y eliminado algunos de los impuestos que formaban las entradas del erario federal.

Hacienda confesaba que el comercio se había paralizado en los últimos meses del periodo fiscal y que la mala estación de los puertos había causado serias disminuciones en las entradas. Sin embargo, de que la situación hubiera mejorado, el ministro no se mostraba satisfecho. El gobierno carecía de crédito y tenía que operar al contado; había irregularidad en la recaudación de los productos de las rentas públicas; y los ingresos no alcanzaban a cubrir todos los gastos administrativos, incluyendo el pago regular de la deuda pública. Sin embargo, hubo equilibrio, pues los ingresos de ese año fueron de 14 187 276 y los egresos de 14 086 348, pero nueve millones de los ingresos correspondieron a la partida de aduanas, tanto marítimas como fronterizas, cuyas entradas representaban dos terceras partes de todas las rentas gubernamentales.

Comentaba el ministro de Hacienda en su informe correspondiente a 1869:

... en un país que tiene una extensión de costa tan dilatada como el nuestro, que se halla casi despoblado, y que en su mayor parte es accesible para buques que hagan el contrabando; sin resguardos marítimos suficientes para impedir éste; . . . tiene mucho incentivo el contrabando; bien se haga directamente en puntos despoblados de la costa. . . o bien suscitando los importadores de mala fe asonadas y motines en los puertos con objeto de establecer un orden de cosas que dure mientras se verifica la descarga de las expediciones que están a la vista, y realizar éstas con el pago de una tercera parte de los derechos del arancel. Además, la debilidad marítima de la República la expone. . . a que cualquiera nación extranjera pueda bloquear impunemente sus puertos, con lo cual se ve privada la Nación de sus rentas principales, precisamente en los momentos en que las necesita con más urgencia.⁵

El ministro Matías Romero mostraba, además, pesar por la paralización del comercio nacional, que se debía a los rumores de una posible guerra en Europa y al descrédito que tenía la nación por los sucesos históricos que tuvieron lugar. Esos motivos influyeron en el cierre de establecimientos mercantiles nacionales que

⁵ *Ibidem*, p. 719-20.



vendrían sus efectos a comisión y a plazos; todo se conjugaba así para que las rentas públicas disminuyeran.

El ministro habló con elogio del nuevo arancel que se propondría al Congreso y se mostró contrario al establecimiento de zonas libres, como la de Tamaulipas, porque ellas contribuían al contrabando de las mercancías en competencia con las introducidas legalmente en el país. En cuanto al volumen de ese contrabando, aunque fuera desconocido, afectaba la economía de cinco o seis estados, algunos de los cuales eran de la mayor importancia. Al fenómeno contribuía también el que los empleados de las aduanas de Tamaulipas tuvieran sueldos que por bajos no posibilitaban una existencia decente.⁶

El hecho es que después del año de 1860 la marina nacional estuvo estancada por más de treinta años y las disposiciones que acabamos de ver recayeron de manera especial, como sucedió con anterioridad, en las marinas extranjeras que se acercaron travando el comercio a nuestros puertos.

Consistió la marina de la nación en embarcaciones pequeñas, de vela, con poco tonelaje y una que otra con aparejo de cruz. La mayoría de las naves fueron construidas en Campeche y en Laguna del Carmen donde siempre hubo los trabajadores especializados y también carpinteros de ribera, maderas adecuadas y de calidad para la construcción naviera.

Esas embarcaciones se destinaron a transportar sal de las costas de Campeche y Yucatán y cacao de Tabasco a Veracruz y Tampico, regresando de esos puertos cargadas con productos del país o nacionalizados.

La llegada de Porfirio Díaz al poder creó e inició nuevos intereses por la marina pero, el fruto se logró en la última parte de su gobierno. Su candidatura fue proclamada el 15 de octubre de 1867 y el Congreso anunció la victoria de Juárez en las elecciones. El descontento fue general y se convirtió en la causa de más rebeliones mientras Díaz, silencioso, continuó retirado en su hacienda de la Noria sin aprobar, pero también sin reprobar, los sucesos armados que tenían lugar en su favor.

El Congreso eligió a Juárez el 12 de octubre de 1871, provocando así la protesta del partido porfirista, que volvió a las armas alegando el fraude electoral. Díaz lanzó entonces el Plan de la Noria el 8 de noviembre de 1871, declarándose antirreeleccionista, lo que no encontró apoyos amplios por el contenido del propio plan.

Las tropas del gobierno y el gobernador de Oaxaca se enfrentaron, y Félix Díaz fue asesinado. En ese ambiente tuvo lugar la muerte de Juárez el 18 de julio de 1872 y llegó Lerdo de Tejada a la presidencia, primero como interino y luego por elección, durando cuatro años en el poder y Lerdo fue quien inauguró el 1 de enero de 1873 el Ferrocarril Mexicano, que sirvió para unir la capital con el mar.

⁶ *Ibidem*, p. 721-2.



La reelección de Lerdo a la presidencia dio lugar a nuevos levantamientos de los que Díaz encabezó el más importante, conforme al Plan de Tuxtepec (1 de enero de 1876), desconociendo al presidente reelecto y proclamándose luego contra la reelección, de nuevo en el Plan de Palo Blanco del 21 de marzo de 1876.

Con la victoria de los revolucionarios Díaz asumió la presidencia en la capital el 26 de noviembre, entregándola al general Juan N. Méndez, cuya misión fue convocar a elecciones que favorecieron a Díaz para oponerse al gobierno de Iglesias. Rindió así la protesta con el apoyo de los militares y de muchos de los vencidos, tanto por él, como por Lerdo.

Al tomar el gobierno se enfrentó con las preocupaciones inmediatas de conseguir un equilibrio de las fuerzas políticas que representaban la autoridad; restablecer las relaciones con el exterior, que se encontraban en suspenso a causa de la intervención francesa; fomentar las inversiones de capital extranjero y construir vías de comunicaciones, especialmente ferrocarrileras.

De esa forma y con esas preocupaciones se inició el gobierno de quien hasta que la revolución lo sacara, en el siglo xx, detentaría la dirección del país, con la interrupción de 1880 a 1884 cuando presidió el general Manuel González el Manco, pero el general Díaz volvió a la presidencia el 1 de diciembre de 1884, cuando la situación financiera nacional era favorable.

4. *La modernización material*

México había llegado al momento en que se tendía a la modernización y para ello se utilizaron los avances y mejoras de la civilización moderna: los sistemas bancarios y las inversiones, la ciencia aplicada y las nuevas fuerzas mecánicas, la luz, los ferrocarriles, la movilización de los valores agrícolas, los negocios y las especulaciones estuvieron a la orden del día. Los esfuerzos y las concesiones que se comenzaron a trazar desde la época de Lerdo se definirían en el periodo porfiriano y complementarían los esfuerzos administrativos de Díaz con el capital y la técnica suficientes. En esa forma, México tomó el camino de una vida nueva, moderna, concorde con la civilización mundial. Las nuevas corrientes, tanto filosóficas como sociales, pudieron desarrollarse, muy a su manera, en el ámbito mexicano.

Por encima de todo estuvo la “administración” intachable, y la honradez de los hombres de confianza, paternalistas, que fueron producto del régimen y que, al envejecer con él, se convirtieron en insuficientes para la empresa a la que estuvieron destinados. Todo ello dio lugar a la Revolución.

Este marco general produjo el desarrollo del comercio y que se normalizara su relación con los Estados Unidos, conquistando el crédito del exterior, que daría lugar a la afluencia de capitales extranjeros para invertirlos en los caminos, las minas, los bancos, las máquinas y, sobre todo, los ferrocarriles, además de los inventos típicos del xix, ante los cuales vibraba todo el mundo: luz eléctrica,



Pescadores en la costera de Mazatlán.
Fot. C. B. G.

telégrafo, teléfono, tranvías, etcétera, como dijimos antes. En esa forma se impuso la necesidad de adecuar puertos, navegación, líneas marítimas y demás elementos relacionados que servirían para conectar el país en el mundo del exterior.

Asimismo la paz impuesta, con su política, afectó a la cultura como en ningún otro lugar de América Latina y fue así como se contemplaron avances culturales indicadores de una verdadera revolución en el conocimiento técnico y humanista del país, a pesar de que ello planteara problemas de fondo, como el de que, en ciertos aspectos, se subyugaran a las influencias de la cultura europea, cuyas implicaciones fueron divergentes de la verdadera naturaleza nacional.

A lo largo de los muchos años que Porfirio Díaz estuvo en el poder, tomó medidas concretas relativas a asuntos marítimos, como por ejemplo el contrato firmado el 18 de enero de 1878 con Alexandre e Hijos para establecer vapores que hicieran viajes

Estero de Mazatlán. Fot. E. V. L.



periódicos entre Veracruz, Nueva York y Nueva Orleans; el firmado el 9 de octubre del mismo año con la Línea Interoceánica Belga Mexicana para establecer una ruta entre los puertos del Golfo, el Havre y Amberes; el telégrafo submarino para unir Veracruz, Tampico y Brownsville, que se estableció en 1881; a la vez que el Congreso decretó el 21 de mayo de ese año reformas portuarias en Veracruz, se organizó en septiembre la Compañía Mexicana de Navegación presidida por A. Busquet. En 1883 México contó con el primer trasatlántico nacional, el Tamaulipas, que entró en Veracruz el 18 de diciembre de 1883. Después de que el 15 de abril de 1884 se expidió el Código de Comercio, en 1885 se lanzó el henequén mexicano al mercado mundial, el cual fue conquistado. En 1888, el primero de marzo, se inauguró el Ferrocarril Interoceánico y al año siguiente, 1889, se iniciaron



las obras portuarias en Tampico; a los cuatro años se terminaron los trabajos y se pudo inaugurar el Ferrocarril Interoceánico que unió Atlántico y Pacífico (1894). Pero la red ferrocarrilera que se construyó quedó desconexa al construirse con vista a la exportación de materias primas, preferentemente mineras, sin tener en cuenta las líneas comerciales agrícolas del país. Todavía hoy los ferrocarriles no constituyen un verdadero elemento de integración demográfica, económica o industrial y tampoco ofrecen la infraestructura necesaria para el manejo de la carga que llega a los puertos. La mayoría del transporte se hace por carretera y ello resulta en mayores costos y dificultades para el comercio de los productos agrícolas y pesqueros. El siglo se cerró con la inauguración de las obras portuarias para adecuar los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos a los extremos del ferrocarril interoceánico.

El principio del siglo xx, 1902, presencié cómo las obras portuarias de Veracruz llegaron a su fin.

5. *Las comunicaciones marítimas*

En 1878, puede decirse, comenzaron los movimientos tendientes a organizar de nuevo la merma marina nacional y se aceptó la ayuda que las marinas extranjeras podían dar, como se había hecho con anterioridad a esa fecha, por intereses propios. Después del período Juárez se contaba con una estructura administrativa que permitía elaborar sobre ella misma. A los contratos precedentes, fracasados o no, y a la menguada marina nacional de cabotaje se sumó el contrato celebrado por el gobierno federal con la compañía anónima la Línea Acelerada del Golfo de Cortés, por el que se estableció un servicio de comunicación marítima que contaba con vapores de hasta un mil toneladas. Éstos hacían recorridos entre los puertos de San Blas, Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe e Isabel, desde donde se tomaban vapores de río para ir a Ciudad Lerdo del estado de Sonora y de allí a los Estados Unidos (Fuerte Yuma) por medio de diligencias.

Los buques debían ser mixtos y llevar mercancías y se obligaban a transportar una cierta cantidad de pasajeros y la correspondencia que se ofreciera. Dieciocho días tardaban en hacer el viaje redondo y la empresa recibía un subsidio de mil quinientos pesos en cada recorrido, a cambio de los servicios diversos que prestaba al gobierno. Entre ellos, era especial para nuestro propósito la obligación de llevar a bordo, en cada uno de los buques, un joven mexicano para que “hiciera el estudio de la ciencia de la navegación”. El estudiante recibía a cambio mesa y camarote de primera clase en los navíos.

En caso de guerra, la compañía estaba obligada a armar sus buques, poniéndolos al servicio del gobierno, mediante una remuneración convenida de antemano.

El sustento de la compañía consistía en las tarifas de fletes autorizadas que contenían diversas cuotas y, entre ellas, la de veinticinco pesos por tonelada que

cubría el recorrido de San Blas a Yuma y la de ochenta pesos por el pasaje de primera clase entre los mismos puntos.

A la par que se firmó ese contrato, el gobierno rubricó otro de navegación con Ritter y Compañía, de Veracruz, en representación de Alexandre e Hijos, de Nueva York, para establecer un servicio de comunicación marítima de Veracruz a Nueva York y también desde el primer puerto a Nueva Orleans con vapores de un mínimo de mil toneladas.

Para ir a Nueva York se haría un viaje redondo cada dos semanas, recalando tanto a la ida como al regreso los puertos de Frontera, Campeche, Progreso y La Habana. Los barcos destinados a Nueva Orleans saldrían cada tres semanas y tocarían Tuxpan, Tampico y Matamoros. Como la frecuencia de los viajes a Nueva York era

Camaronero, puerto adentro, en Mazatlán. Fot. E. V. L.





mayor que la de los destinados a Nueva Orleans, el gobierno pagaría subsidios en los viajes de ida y vuelta a esa ciudad por la cantidad de 2 700 pesos, mientras que en los de Nueva Orleans la ayuda sería de 2 000.

Un tercer contrato fue suscrito en 1880 con P. G. Méndez y Compañía de Veracruz, para establecer una línea de vapores que comunicaran Veracruz y Minatitlán con San Juan Bautista, haciendo escalas en Zontecomapan, Montepío, Alvarado y Tlacotalpan. Los navíos tenían que ser de vapor impulsados por ruedas y de casco de hierro, con un porte mínimo de cien toneladas. Se comprometían a salir tres veces al mes y la subvención era de 500 pesos mensuales por buque.

Para 1880 también se habían celebrado otros contratos utilizando, incluso, buques de bandera extranjera y se buscó la manera de establecer líneas de comunicación con Morgan City tocando el puerto de Gálveston, para llevar carga y setenta y cinco pasajeros con subsidio de 300 pesos (contrato con Enrique A. Mejía). Por otra parte se conectó Mazatlán con San Francisco mediante el servicio del vapor Newbom de la compañía de California, que debía viajar todos los meses tocando La Paz, Guaymas, Cabo San Lucas, Bahía de la Magdalena y recibiendo la cantidad de 1 800 pesos por cada viaje redondo. Los señores Bulnes y Hermanos de San Juan Bautista contrataron para comunicar San Juan Bautista, Frontera y Nueva York con los vapores de la compañía Alexandre, usando el vapor Frontera mediante una subvención de 250 pesos. Ese vapor fue el más antiguo de los vapores mexicanos pues en 1912-15 todavía se destinaba al tráfico de cabotaje.

También en 1880 se estableció el servicio, usando los vapores norteamericanos de la Mala del Pacífico, como les llamaron (Pacific Mail), consiguiéndose que, al ir directamente de San Francisco a Panamá tocaran mensualmente, tanto de ida como de vuelta, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, San Benito, Puerto Ángel y Tonalá, mediante una subvención estipulada en 3 000 pesos mensuales.

El gobierno de Porfirio Díaz recurrió a utilizar concesiones subsidiadas, que fueron la única forma en que la nación pudo establecer comunicaciones navieras que valieran la pena. Por mucho que se pagara de subsidio, la cantidad resultaba menor que cualquier otro arreglo, pues era indudable que el importe de los fletes proporcionados por la carga nacional de ninguna forma podía sufragar los gastos de una marina propia. Ello se demostró, en 1882, al establecerse en Veracruz, con los mejores augurios, la Compañía Trasatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa. Tres de ellos fueron dedicados al tráfico con aquel continente y uno al de las Antillas. Los vapores fueron el Oaxaca, México, Tamaulipas y Antuñano, de cinco mil toneladas de arqueo. Dichos buques fueron el orgullo mexicano por sus características y por el servicio que en ellos se daba; sin embargo, tuvieron que suspender la operación cuando la empresa quebró, y los buques terminaron siendo a los cuatro años, en 1886, embargados y rematados en Inglaterra por falta de pago.



Por otro lado, en 1884, los armadores campechanos adquirieron un navío de vapor en Inglaterra, con casco de acero y capacidad de carga de 250 toneladas, que se llamó Campechano. Al servicio de carga que daba este vapor se adicionó el del vapor Frontera, anteriormente mencionado, cuyo capitán fue Payán, el decano de los vapores mexicanos durante bastante tiempo.

De importancia especial resultó la organización en Frontera y San Juan Bautista, de la compañía naviera Romano y Berreteaga, que trabajó con vapores de mayor tonelaje llamados Veracruz y Tabasco, de la matrícula de Frontera (Álvaro Obregón), que más tarde se constituyó en sociedad anónima bajo el nombre de Compañía Mexicana de Navegación. Ésta logró establecerse con provecho, de manera que pronto pudo adquirir y disponer de una flota considerable para el tráfico de cabotaje y de altura, radicándose al fin en el puerto de Veracruz. En 1886 la compañía puso en servicio los vapores Ibero y Campeche, de casco de acero y máquina de triple expansión. Éstos tenían capacidad de carga de 250 toneladas y sirvieron tanto para mercancías como para pasajeros, estableciendo una comunicación regular en los puertos del Golfo. El Ibero se perdió en el mar en 1907 sin que se volviera a saber de él y el Campeche fue comprado por armadoras de La Habana, que lo pusieron bajo la bandera de Cuba. Siguió la compañía en la compra de vapores y adquirió sucesivamente el Hidalgo, José Romano, Yucatán, Puebla, Sinaloa, Oaxaca, Tehuantepec, Tamaulipas y México, y posteriormente los Coahuila y Jalisco construidos ex profeso en los Estados Unidos. La misma compañía Mexicana de Navegación adquirió los vapores Benito Juárez, Porfirio Díaz y Cometa, que incrementaron su flota el año de 1904. Esos vapores flucturaban entre las mil y tres mil toneladas de capacidad carguera y padecieron diferentes vicisitudes al principio del siglo xx.⁷

Con posterioridad se organizó la Reguladora del Mercado del Henequén y la Compañía de Navegación del Sureste. El Gremio de Alijadores de Tampico manejó, durante algunos años, buques cargueros y con asiento en Guaymas estuvo la Compañía Naviera del Pacífico, que desempeñó el tráfico de altura y cabotaje entre el puerto de San Francisco y el de San Benito en Chiapas, ruta en la que usaron barcos, como el vapor Pesqueira, de tres mil toneladas de carga, que estuvo al mando del capitán Francisco Miranda. En ese mismo tráfico la compañía tuvo a su servicio los vapores noruegos Oplan y Transit y los alemanes Cosmos y Curazao.

Aparte de la compañía naviera del Pacífico circularon en tráfico de cabotaje los vapores de madera: Bonita, Pinotepa y Luella, de quinientas a seiscientas toneladas de registro neto, pertenecientes a los señores Valle, comerciantes de Oaxaca, y el tercero de la propiedad del Ferrocarril Sud-Pacífico.

También navegaron bergantines de tres palos y casco de acero, pertenecientes a la

⁷ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 412-6.



Los camareros de 1978 en Mazatlán. Fot. C. B. G.





Compañía de El Boleo, de Santa Rosalía, B.C., y otras embarcaciones de armadores diversos, como los hermanos Juan y José Abaroa.

El esfuerzo por la comunicación marítima tanto entre los puertos nacionales, como entre los extranjeros, fue en esta forma vigoroso y contribuyó al fortalecimiento de las comunicaciones nacionales.

Desde 1874 el gobierno se ocupó de encargar a Inglaterra cañoneros guardacostas y fueron tres los que, a partir de 1875, cumplieron con el deseo expresado con anterioridad, de que se vigilaran los litorales. La novedad de esos vapores fue su casco de acero con máquina de vapor de triple expansión y dos calderas escocesas; dos de ellos con dos palos y aparejo de balandro y otros dos con tres palos y aparejo de barca pero, además, los cuatro contaban con un embono de madera y fondo de cobre para proteger su casco que desplazaba doscientas cincuenta toneladas.

La relación del número de barcos y compañías de transporte que vemos organizarse tanto en el Pacífico como en el Golfo, son también francos indicadores de la mejoría en las actividades económicas del comercio nacional y del movimiento mercantil que se incrementó en las costas durante el periodo porfiriano.

El complemento de las necesidades planteadas por la navegación fue la construcción de diques, que se inauguró en 1883, cuando se botó el flotante de madera construido en Lerma, cerca de Campeche, a pesar de que su utilización hubiera de posponerse al fracasar la maniobra de botadura por haberse salido de las correderas. Hubo que corregir la situación y al fin el dique fue botado.

6. Educación marítima

Las escuelas para formar marinos fueron otro tema de preocupación para el gobierno. No se trató de crear de nuevo, sino de incrementar su importancia y de ponerlas a tono con la educación científica práctica de la época. Vimos cómo se requería a las compañías navieras particulares que se diera un lugar para la práctica de los educandos, pero en septiembre de 1882 aquéllas se inauguraron a bordo del pailebot *Joven Gabriel*, propiedad del director de la escuela campechana, quien embarcó a sus alumnos de primero y segundo años, procedentes de la misma, fundada el año anterior. Con el director de la escuela como capitán y el subdirector como piloto, los alumnos partieron en calidad de tripulantes que manejaron el buque en un crucero que llegó hasta los bajos de Alacranes. El recorrido fue un éxito durante un mes, y más tarde, el gobierno adquirió el velero para que en él se verificaran las prácticas de alumnos.

De importancia capital resultan estos esfuerzos para preparar marinos, si consideramos que en 1882 el país contaba con diez capitanes de corbeta, unos educados en España y otros en el Colegio Militar de Chapultepec. Los segundos fueron tenientes,



casi todos prácticos; hubo cuatro guardias marinos, dos inspectores de máquinas y seis primeros maquinistas. De ellos, unos se educaron nuevamente en España y otros en Inglaterra. Sin embargo, la escasez de los oficiales se sintió al tratar de mandar la corbeta-escuela Zaragoza alrededor del mundo, cuando hubo que contratar servicios de marinos británicos en 1891 y entre ellos estuvieron el comandante y el capitán de fragata que se empeñó el lugar de segundo de a bordo.⁸

Sin embargo, la educación naviera siguió atendándose y la experiencia adquirida en la escuela campechana cundió en Mazatlán, donde en el estero de El Astillero se destinó en 1888 el cañonero México a la Escuela Náutica de la localidad, a pesar de que no estaba en condiciones para navegar pero, fondeado, sirvió para el entrenamiento de los cadetes. La labor de esas dos escuelas, la de Campeche y la de Mazatlán, más los estudios que para la carrera del mar se hacían en el Colegio Militar de Chapultepec desde 1887, dieron muestra de la existencia de nuevas necesidades que obligaron, tanto a que se formara personal preparado como a que se mantuvieran y obtuvieran unidades flotantes que indicaran la existencia, detrás de las costas, de un país diferente de las características habitadas hasta bien entrado el último tercio del siglo XIX.

Otra adición en mejora de la marina nacional fue la adquisición del Varadero Nacional de Guaymas, que obligó a cambiar las condiciones del taller adjunto y de las demás instalaciones. Pero el abandono y la abulia suspendieron las reparaciones que se necesitaron en la vía y en la cuna y quedó totalmente inútil.

7. La educación práctica

El interés educativo gubernamental queda de todas maneras cifrado en la adquisición del cañonero Zaragoza, del que hablamos arriba y que dio la vuelta al mundo, considerado como corbeta-escuela y mandado construir especialmente en los astilleros de Forges et Chantiers de la Méditerranée, del Havre en Francia. Ese buque, de casco de acero, espolón con bauprés, máquina de vapor de triple expansión y aparejo de barca, zarpó de Tampico en 1894, bajo el mando del capitán Reginald Carey Brenton, como instructor inglés, con rumbo al estrecho de Magallanes para llegar a Acapulco. Volvió a zarpar pero al mando del comodoro Ortiz Monasterio para, dando la vuelta al mundo, llegar a Tampico en 1897. En el Zaragoza recibieron instrucción un sinnúmero de oficiales, responsables de la marina mexicana durante muchos años. El navío participó también en los festejos que tuvieron lugar en 1892 en el puerto de Palos, para celebrar el centenario del descubrimiento de América.⁹

Otra nave importante para la educación de los hombres de mar fue el velero

⁸ *Ibidem*, p. 416-23.

⁹ *Ibidem*, p. 427-36.



Yucatán, comprado en Inglaterra en el año de 1897, que fue convertido en buque-escuela de grumetes y guardamarinas. Tuvo seiscientas toneladas de arqueo, casco de hierro y aparejo de barca de tres palos. Con anterioridad se dedicó a transportar misioneros religiosos al África del Sur, de donde regresaba cargado de copra y de coco.

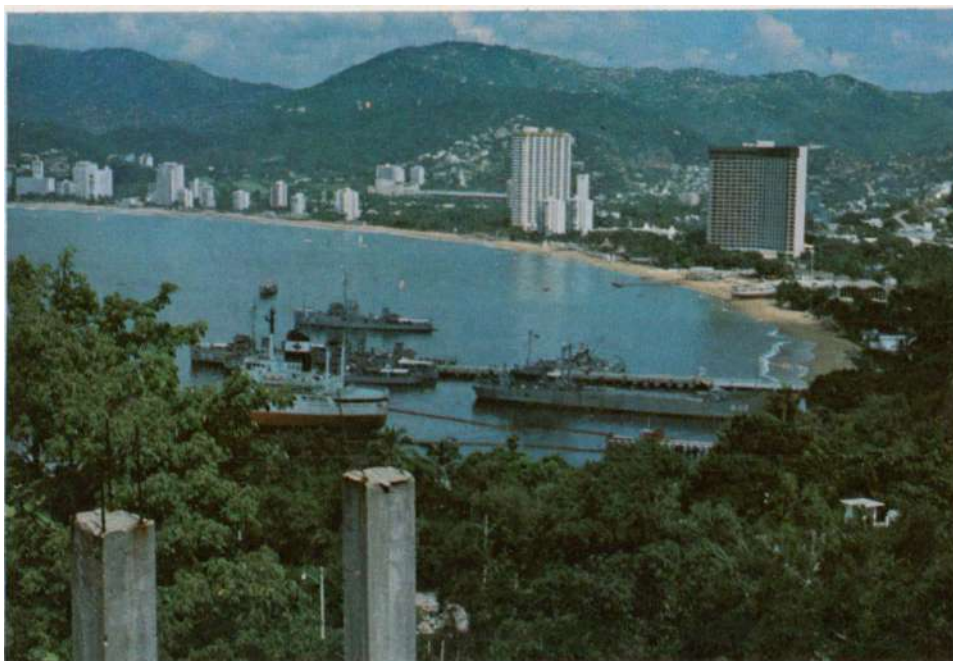
Desde 1898 hasta 1903 estuvo ocupado al servicio de la Comisión Hidrográfica, que levantó las cartas marinas de las costas de Quintana Roo desde Belice hasta Bahía, al norte de Isla Mujeres. En esa forma se lograron levantar, además de las cartas marinas, los portulanos de los fondeaderos.

Los grumetes y guardamarinas utilizaron el velero Yucatán de 1897 a 1900, de acuerdo con los programas de la escuela naval militar que los obligaba a permanecer, según los requerimientos de su estudio, seis meses continuos en la nave. Cumpliendo con la misión educativa, el velero estuvo fondeado en Lerma, cerca de Campeche, y al bajar la marea se sentó el buque sobre su propia ancla, provocándose así una vía de agua que lo echó a pique en abril de 1899. Por la poca profundidad de la rada (doce pies), el buque quedó sentado en el fondo y fue posible ponerlo a flote y repararlo. Alrededor de veinte años de servicio proporcionó el Yucatán, que terminó dedicado a escuela de grumetes al anclar en la bahía de Veracruz hasta que, picado su casco, se le destruyó por orden del gobierno.¹⁰

8. Los esfuerzos por una armada

Debe pensarse en que el último periodo de Porfirio Díaz planteó la necesidad de educar marinos con el fin de dotar al país de un cuerpo preparado. Pero también debe verse que la historia y las posibilidades del país, como hemos visto, no favorecieron los esfuerzos anteriores, y hubo una falta constante de elementos para ello. En efecto, proyectos y decretos surgieron pero los resultados no correspondieron a lo deseado para satisfacer las necesidades de un país con la extensión de las costas mexicanas. Así por ejemplo, hablamos con anterioridad del decreto del 28 de diciembre de 1854 firmado por Santa Anna para crear la escuela náutica de la Isla del Carmen destinada a cuarenta alumnos del servicio de la marina nacional. Siguió el decreto de Comonfort, del mes de mayo de 1857, estableciendo colegios náuticos en la fortaleza de San Juan de Ulúa y en Mazatlán con veinte alumnos internos cada uno. También hubo escuelas en Tepic, Mazatlán y Campeche. Por detrás de esas instituciones estaba, entre otras y sobre todo, la tradición campechana donde, en 1771, se trató de establecer la escuela náutica que no cristalizó, a pesar de que se insistiera en ella de 1818 hasta 1824, cuando el segundo piloto de la Armada Española ocurrió al

¹⁰ *Ibidem*, p. 461-2.



Costera y bahía de Acapulco.
Fot. C. B. G.

ayuntamiento con el mismo fin. Hubo tal cantidad de vicisitudes en esa escuela que su vida fue verdaderamente precaria. Sin embargo, la labor personal del director logró resultado que afloraron en 1845 cuando un discípulo de Cañas, llamado Leandro Salazar, abrió de nuevo la escuela. En Mérida se hicieron esfuerzos en el mismo sentido el año de 1841, por José Martín Espinosa de los Monteros.

Todo lo descrito facilita los precedentes, pero al terminar el siglo la labor se coronó con la apertura de los cursos, en marzo de 1882, de la Escuela Náutica de Campeche. Allí se graduaron los alumnos como pilotines, que hacían sus prácticas en las naves de la Compañía Trasatlántica Mexicana lo mismo que hacían los aspirantes a maquinistas, que salían de la Escuela de Maestranza establecida en el castillo de San Juan.

En el Pacífico los antecedentes, como sucedió en el Golfo, tampoco sobrevivieron y hubo que volver a fundar la Escuela Náutica de Mazatlán en 1882. Ésta fue la que seis años después de su fundación se estableció a bordo del cañonero México desechado por viejo. Después de dar servicio durante algunos años hubo de cerrarse la escuela y Mazatlán no contó con otro plantel hasta 1921.

Sin embargo, la fundación más importante en estas actividades fue la de la Escuela Naval Militar sugirida por el brigadier de la armada José María de la Vega, jefe del



Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina a cargo del general Felipe G. Berriozábal. Éste presentó razonamientos y descripciones sobre el estado que guardaban instituciones oficiales de la época y también de la situación que tenían quienes a los menesteres marinos se habían dedicado.

Por un lado había necesidad de conservar el material y por el otro había que impartir una educación científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dedicaran a la carrera. Antes que atender a la compra de material se insistía en la necesidad que había de formar el personal idóneo para manejarlo, pues si el material podía adquirirse violentamente, no era posible formar los profesionales con la misma rapidez y se necesitaba un tiempo difícil de abreviar. En el pasado ocurrieron a utilizar profesionales extranjeros con altos costos. En Veracruz ya se encontraba el Arsenal Nacional que podría usarse para reparar las naves y se pensaba en completar el servicio con el dique flotante que convertiría el arsenal en una fuente de recursos para el erario, además de reducir el gasto nacional por las carenas que se harían en los buques nacionales. Ahí mismo se encontraba la Escuela Teoricopráctica de Maquinistas para la armada y marina mercante, y sus quince alumnos tenían casi un año de estudios. Se había ordenado la compra de un trasporte que, al igual que el Oaxaca en el Pacífico, haría los trasportes necesarios en el Golfo, de manera que los tres cañoneros se librarían de obligaciones para dedicarse a preparar las tripulaciones que tenían a su cargo.

Por otro lado, en Londres, se había comprado el Yucatán, que formaría las tripulaciones, tan difíciles de lograrse para los barcos del estado, y los grumetes tendrían obligación de servirlos durante doce años, después de haber terminado su carrera profesional. Se contaba también con el Zaragoza, que complementaba los estudios teóricos de los oficiales y que navegaría constantemente a vela, con el fin de facilitar la práctica marinera indispensable y el conocimiento perfecto de las costas y los puertos nacionales.

Arsenal Nacional, Dique Flotante, Escuela Teoricopráctica de Maquinistas, tres cañoneros, un buque de vela escuela de grumetes, dos vapores trasportes y el Zaragoza, escuela práctica para oficiales, eran los elementos suficientes para dar las bases y lograr, en unos ocho o diez años, un cuerpo de marinos de guerra, que compensara los gastos invertidos en su formación.

Se pensaba en constituir una marina de guerra, compuesta de cruceros rápidos y torpederos, que sirvieran para la vigilancia de las costas, sin pretenderse transformar el país en potencia marítima. Extraña, sin embargo, el que al presentarse por primera vez en 1890 el nuevo proyecto para establecer la Escuela Naval Militar, se comenzara por hacer economías que llevaron a cerrar las escuelas náuticas de Campeche y de Mazatlán, y que cesaran cinco de los siete profesores que impartían asignaturas técnicas marinas, por haberse cambiado el plan general y preferirse la adquisición de tres buques de vela para impartir la instrucción en ellos.



Sin embargo, después del análisis de la situación y de los estudios económicos necesarios de presupuestos sobre las necesidades y las posibilidades de la Secretaría, el presidente apoyó el proyecto para establecer la Escuela Naval Militar, que se puso en vigor por decreto presidencial.

Efectivamente, apareció el decreto para establecer en Veracruz un plantel en el que se “impartirá la instrucción científica militar y accesoria a los jóvenes que se dediquen a las carreras de Oficiales de Guerra y Maquinistas de la armada, el que se denominará Escuela Naval Militar”.

La escuela dependería directamente de la Secretaría de Marina, que haría el reglamento normando las condiciones de admisión de los alumnos, el plan de estudios y se ocuparía de todos los requisitos necesarios.

La misma escuela serviría tanto para quienes hicieran las carreras militares, como para los pilotos y maquinistas de la marina mercante. Los gastos de la escuela serían señalados en la ley de presupuestos de 1897 a 1898 y se fundiría con la Escuela Naval Militar la Escuela Teoricopráctica de Maquinistas del Arsenal Nacional. A la vez, se decretaba que los cursos se abrirían el 1 de julio de 1897. Para el uso de la escuela se destinó el buque de vela recientemente comprado por el gobierno, donde se harían las prácticas y las clases de marinería. En la nave regiría un reglamento, a propósito, redactado por el secretario de Guerra y Marina. Los alumnos desde entonces tenían que hacer, por orden del mismo decreto de fundación, los viajes de prueba a bordo de los buques del Estado o de los navíos destinados a ello. Sólo para ciertas actividades tendrían que acudir al Arsenal Nacional.

La escuela fue inaugurada, provista de toda clase de enseres y muebles, en un edificio adaptado de la calle de Landero y Cos, en Veracruz, organizada en internado de régimen militar dotado de armas y parque, además de banda de guerra, y con quince profesores dirigidos por el capitán de navío, Manuel Eizaguirre.¹¹

9. La promoción de Quintana Roo

Las costas yucatecas fueron reflejo de acontecimientos internos provocados por el levantamiento de los indígenas mayas en 1895. Por esos levantamientos hubo movimiento de tropas por mar y se establecieron puntos de aprovisionamiento y campamentos para apoyarlas en Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Vigía Chico, Bahía Ascensión, Xcalak y Payo Obispo (Chetumal). Las embarcaciones de poco porte operaron para comunicar, entre sí, esos puntos llevando tropas, víveres y pertrechos.

Aparte, se decidió con anterioridad establecer la vigilancia en el río Hondo, límite

¹¹ *Ibidem*, p. 313-36.



Puerto Vallarta y bahía de Banderas.
Fot. E. V. L.

con Belice, para evitar la explotación clandestina de la selva y también el contrabando, hasta que el Tratado de Límites con la Gran Bretaña terminó la vieja controversia. El proyecto para construir un fuerte en la bahía Chetumal, frente a punta Calentura, se concibió para facilitar la vigilancia de la región pero se prefirió establecer un pontón en la zona con alojamientos para tripulantes y oficiales de aduana, que se trasladaría de un lugar a otro. El proyecto para el pontón se llevó a Nueva Orleans y el 22 de enero de 1899 el pontón construido llegó a remolque hasta Chetumal, donde fondeó frente a la desembocadura del río Hondo, para desempeñar las funciones de sección aduanal. Desde ahí se vigiló la entrada y salida de embarcaciones y en las playas inmediatas se desmontó una zona de cuatro hectáreas, donde el subteniente de la armada, Othón F. Blanco, fundó una población que se llamó Payo Obispo (Chetumal), porque la tradición decía que en ese lugar se detuvo la expedición de Payo Obispo de Rivera, fundador de la ciudad de Bacalar.

Poco después se estableció la estación naval y se aumentó el número de la población de Payo Obispo, lográndose pacificar a los indígenas sublevados de Icaiche a los que, entre otras cosas, dieron armas. De esa forma se terminaron las irrupciones de aquellas tribus sobre Belice y se lograron relaciones cordiales. En 1906 Payo Obispo ya contaba con una población estable, la estación naval y la jefatura de la Flotilla del Sur, dos almacenes, taller mecánico y alojamientos para clases y marinería de la Flotilla, muelle de cien metros de largo, almacenes de agua, horno de pan y correo.

Lanchas cañoneras y pailebotes además de vapores, balandros y gabarras, intervinieron en la campaña en contra de los mayas. Se formaron dos flotillas, una de ellas situada en Payo Obispo y otra en bahía de la Ascensión. Siguió la construcción de un muelle en Xcalak, se reconoció el suelo mediante una perforadora y se adquirió la draga Porfirio Díaz.

La misión principal de la Flotilla del Sur, como se llamó, consistió en vigilar el río con vaporcitos de rueda a popa que atizaron sus calderas con leña de la ribera.

La campaña en contra de los mayas provocó, además, el establecimiento de una línea de comunicación de barcos de la armada entre Veracruz y Quintana Roo. Hacían escala en Progreso y salían quincenalmente. En esa forma abrieron una corriente comercial hacia Quintana Roo, y surgió un área de actividad en donde, hasta entonces, todo era aislamiento y casi despoblación.¹²

10. El esfuerzo del “régimen” en los puertos

El movimiento de las costas y la intensidad creciente que reflejaba la marina denotaban una situación económica bonancible en contraposición a la ruina que

¹² *Ibidem*, p. 462-7.

habían reflejado épocas anteriores. Desde el mensaje de Porfirio Díaz a la nación en 1888, México fue capaz de atraer capitales y técnicos extranjeros que ayudaron a que se consolidara la nación; si bien esa consolidación tuvo productos residuales que plantearían la crisis ulterior. El hecho fue que antes de 1890 al cubrirse el último vencimiento de la deuda con los Estados Unidos, las actividades pudieron dirigirse hacia nuevos esfuerzos para facilitar las estructuras portuarias necesarias y adecuadas en los puertos de Veracruz y de Tampico, que fueron motivo para crear la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con la expedición del Código Sanitario y de la nueva Ordenanza de Aduanas.¹³

Resulta congruente que el 7 de marzo de 1902 el presidente, en persona, se presentara en el engalanado puerto de Veracruz para inaugurar con pompa oficial las obras portuarias veracruzanas, junto con sus ministros de estado y con el estado mayor presidencial. En esa ocasión se inauguró el muelle fiscal recién construido y se visitaron las obras del malecón, donde se edificaba la estación terminal del ferrocarril. Embarcado en el buque contra incendios *Nereida*, y la comitiva en el remolcador *Dolphin*, se visitó el Arsenal Nacional, la fortaleza de San Juan de Ulúa y el dique flotante; asimismo los edificios en construcción, como el de Faros, el de Sanidad, el de la Aduana y el de Correos y Telégrafo. Usando de los medios de transporte “civilizados” Porfirio y su gobierno se retiraron de Veracruz, yendo a la estación en tranvía para tomar el tren del Mexicano.

Entre 1900 y 1912 se inauguraron un gran número de faros en lugares indispensables para la navegación y en 1910 el terminado edificio de Faros de Veracruz entró en servicio, aprovechando las fiestas del centenario de la Independencia Nacional y se puso en función el servicio de los barcos guardafaros *Donato Guerra* y *Melchor Ocampo*, contruidos para ese fin con casco de acero y máquinas de vapor de triple expansión.

El *Donato Guerra* trabajó hasta que, por viejo, se retiró al castillo de San Juan, donde fue desguazado en 1922. Desplazaba trescientas cincuenta toneladas y lograba ocho millas de velocidad. El *Melchor Ocampo*, de construcción inglesa, bajo dirección mexicana, desplazaba cuatrocientas treinta y ocho toneladas, daba ocho millas y se perdió en la isla de Lobos el 13 de diciembre de 1922. En el Pacífico el servicio de faros fue atendido por el pailebot de dos palos *Gravina*.

Aproximadamente, del mismo periodo procedieron los dos buques contra incendio, únicos que tuvo México, el *Nereida* y el *Tritón*. Éstos fueron buques de casco de acero dotados de máquina de vapor y una bomba de potencia alimentada por una caldera tubular de cobre, que levantaba la presión con rapidez. Contaban con una manguera de lona de buen largo y seis pulgadas de ancho. El *Tritón* zozobró en el ciclón de marzo de 1927 y el *Nereida*, cuando ya no servía como barco contra



Puerto artificial de Manzanillo.
Fot. E. V. L.

¹³ Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. II, p. 104.



incendios, se dedicó al servicio de faros para comunicar los bajos de Veracruz y Antón Lizardo hasta que se desechó por inútil.

11. *El dragado*

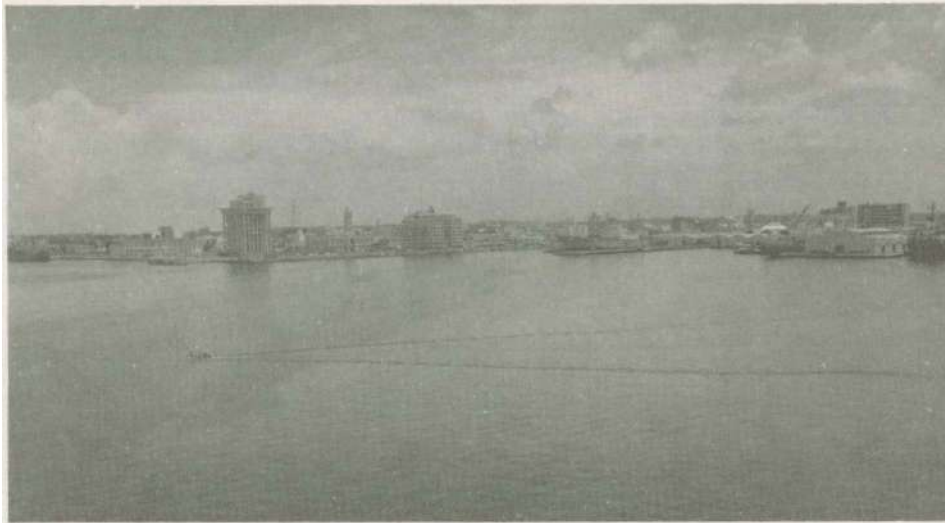
La construcción de puertos artificiales mayores y el aumento del tamaño de los buques, que arribaban a ellos, causó la necesidad de cuidar muy en serio las profundidades de los puertos y de sus canales de acceso. Así, los nuevos puertos obligaron a que la secretaría de Marina cuidara el dragado de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Inicialmente el dragado estuvo a cargo de las dragas de la compañía inglesa Pearson and Son, que ocupó máquinas propias para esa finalidad. Una vez terminadas las obras portuarias, se contrataron dragas extranjeras, principalmente norteamericanas, que se ocuparon en mantener el calado necesario en los puertos. El alto costo de esa operación decidió la compra de dragas por el gobierno y la primera fue la Porfirio Díaz, que se aplicó a dragar el puerto proyectado en Xcalak en Quintana Roo, que nunca se construyó por haberse abandonado el proyecto.

La casa inglesa Lognits fue encargada de la construcción de las dragas Veracruz, destinada a Tampico, y la Tampico para utilizarla donde fuera necesario, con la idea de sustituir el servicio de las extranjeras.

Tras ese inicio, años después, aumentó la atención del dragado de los puertos y ello provocó la compra de varias de esas máquinas por la nación.

Al mismo esfuerzo de prestar los servicios necesarios en los puertos, se debió la preocupación por el cuidado de los navíos y para ello, en 1897 llegó, remolcado por el vapor americano Yucatán desde el puerto de Tlacotalpan, donde fue armado, un dique flotante que se adquirió en Inglaterra. El dique de acero autocarenante tenía capacidad para buques de hasta mil toneladas. Lo fondearon frente al castillo de San Juan amarrándolo con cadenas a los argollones de los muros de la fortaleza. El mecanismo para que se autocarenara no funcionó y su deterioro fue constante, yéndose a pique en marzo de 1923. Sin embargo, el trabajo que desempeñó sirvió para conservar los buques nacionales y extranjeros y además obligó a mejorar las condiciones del Arsenal Nacional. Para ello se adquirió maquinaria nueva, y se ampliaron los talleres de ajuste y fundición, de acuerdo con la importancia que el puerto había adquirido.

El Pacífico también recibió los beneficios de estos avances y en el programa de construcción del puerto artificial de Salina Cruz se incluyó la construcción de un dique seco con capacidad hasta de diez mil toneladas de desplazamiento. El dique se puso en servicio y fue inaugurado por el presidente Díaz el 30 de enero de 1894. Su



Puerto de Veracruz. A la izquierda los faros Juárez y el nuevo. Fot. P. R. R.

funcionamiento ha sido constante, aun cuando se vio limitado a ocuparse en limpiar fondos por contar con un taller de escasa importancia.¹⁴

12. *Compra de barcos*

La entrada al mundo moderno significó también la compra de nuevos cañoneros, como el Tampico y el Veracruz, en los astilleros de Elizabeth en los Estados Unidos. Ellos fueron buques gemelos con cascos de acero níquel, de seiscientas toneladas y dos máquinas de triple expansión. Incluso tenían lanzatorpedos en proa, que nunca funcionaron. Su construcción los habilitaba para operar como transporte y tenían 41 metros de eslora, manga de 6.75 y puntal de 4.65. En conserva salieron de Nueva York en mayo de 1904 y con dificultades, por el mal estado de las calderas, llegaron a Veracruz. El Tampico se destinó a la costa del Pacífico y llegó a Guaymas a fines de 1906. El Veracruz quedó al servicio del Golfo.

A fines de 1905 se ordenó la construcción de los cañoneros Bravo y Morelos, en los astilleros de la casa Odero, de Génova, y también la del transporte Progreso. Los cañoneros fueron de 1 200 toneladas y su casco de acero tenía espalón, dos máqui-

¹⁴ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 468-78.



nas de 3 000 caballos, 73 metros de eslora, diez de manga y cinco de puntal. Alcanzaron diez millas de velocidad. El transporte, que también estaba armado, contaba con cámaras para el transporte de tropas y tenía 74 metros de eslora, once de manga y cinco de puntal, desplazando 1 500 toneladas.

De Génova salieron los cañoneros el 1 de enero de 1907 y llegaron a Veracruz. El transporte se terminó un poco después y llegó al mismo puerto en 1908. Los tres buques quedaron al servicio en el Golfo.

Para la costa del Pacífico se ordenó la construcción del transporte General Guerrero en los astilleros de Barrow, que se puso al servicio en 1909.

La adquisición de las nuevas naves dio un buen impulso a la marina de guerra nacional de manera que, a fin de 1909, contaba con cuatro cañoneros, un transporte y un buque escuela. En el Pacífico había dos cañoneros, dos transportes y existía además, en servicio, la Flotilla del Sur y de Bahía Ascensión en el territorio de Quintana Roo.¹⁵

En las nuevas naves de la marina mexicana visitó Yucatán el presidente Díaz en 1905. Para ese propósito se formó una escuadrilla por los cañoneros Zaragoza, Bravo, Morelos y Veracruz, seguidos por el vapor alemán Bismarck, ofrecido por sus contratistas, para llevar a la señora del presidente. En diciembre de 1909 el General Guerrero fue comisionado para embarcar y traer al país al presidente de Nicaragua, general José Santos Zelaya, después de la invasión de los "marines" a esa nación.

El año de 1911 marcó el principio de la Revolución Mexicana y las fuerzas maderistas atacaron las goteras del puerto de Acapulco, adonde intentaron entrar el 9 de mayo por la noche. Fue el cañonero Demócrata el que, al amanecer del día 10, atacó a las fuerzas revolucionarias en Pie de la Luesta, por donde trataban de entrar al puerto. De ahí en adelante la marina sirvió a la Revolución.

Al establecerse el gobierno federal bajo la presidencia de Madero, el 6 de noviembre de 1911, no hubo cambios en la marina hasta que el general Félix Díaz se sublevó con las tropas de la guarnición el 16 de octubre de 1912 en Veracruz. Una columna del gobierno federal se dirigió en contra del puerto para someterlo.

Los cañoneros Zaragoza, Bravo, Morelos y Veracruz se encontraban fondeados en el puerto. El comandante del Morelos, Arturo A. Medina, no secundó la sublevación de Díaz y se alistó para hacerse a la mar, y navegar hacia Tampico si los demás comandantes apoyaban a Díaz. La determinación de los comandantes de los buques, al mantenerse con el gobierno federal de Madero, contribuyó a la caída de Félix Díaz, que se vio aislado.¹⁶

Así dio principio el importantísimo capítulo de la Revolución, que se contempló desde la costa con un impacto sobre Acapulco y otro sobre Veracruz.

15 *Ibidem*, p. 478-83.

16 *Ibidem*, p. 487-91.



13. Conclusiones

Caído el Imperio se restableció la República y México, una vez orientado por Juárez, cayó en la aparente quietud de Porfirio Díaz. Hubo que ponerse al día con los cambios y reformas de la economía y el comercio internacional. El país se convirtió, como el resto de América Latina, en un punto más para el aprovisionamiento de economías ajenas.

Con respecto al mar, Juárez proporcionó la maquinaria administrativa moderna, las reformas del arancel, las normas para la facturación, la información estadística portuaria, y sobre todo ello se montaron las reformas materiales que fueron el exponente del progreso porfiriano, apoyado en un orden administrativo, prolongado y permanente, que favoreció el desarrollo de las medidas necesarias para relacionar la nación con el exterior.

En esa forma se atendió, primero con marinas extranjeras que operaron por concesión, y luego con navíos nacionales a medida que ello fue posible, la necesidad de establecer líneas navieras para llevar pasajeros y carga.

De manera paralela se desarrollaron los instrumentos educativos imprescindibles, pues saltaba a la vista la premura con que había de promoverse la preparación de marinos profesionales para atender las necesidades de esta naturaleza. Arrancando de la Escuela de Campeche y adecuando la educación marítima a los postulados positivistas, científicos y prácticos, se adquirieron los buques-escuela y se sistematizaron los programas especiales educativos, cuyo corolario fue la fundación de la Escuela Naval Militar en Veracruz.

El crecimiento de las líneas de comunicación, con la tendencia a naturalizar las tripulaciones, requirió la reforma y modernización de puertos como el de Veracruz, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Mazatlán, además de que se pusieron en vigor zonas como la de Quintana Roo.

El último periodo de Porfirio Díaz puso las bases para que en el siglo xx se pudiera organizar y modernizar la marina, de acuerdo con los nuevos implementos científicos, con el nuevo tipo de navíos y con las nuevas necesidades, surgidas de las industrias y del desarrollo que el país requirió para satisfacer las necesidades nacionales, que poco a poco lo eslabonaron con el complicado mundo externo.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS