

LOS SUEÑOS DEL MAR

LA MARINA MERCANTE Y LA SCOP

Al término de la guerra de Independencia (21 de septiembre de 1821) México surgió como un país libre y soberano. Los trastornos económicos y sociales producto de esa cruenta lucha dejaron muchos estragos en todos los ámbitos de nuestro país. La Marina Mercante (barcos empleados para el comercio), se hallaba prácticamente paralizada. Al paso del tiempo esta situación no mejoraba, así lo reconoció el presidente don Benito Juárez en 1861.

Maximiliano de Habsburgo, durante su efímero imperio, otorgó concesiones y subvenciones a compañías navieras estadounidenses y europeas, con ello aumentó el transporte de carga y de pasajeros en los puertos establecidos en el Golfo de México. Sin embargo, los puertos y embarcaciones nacionales no estuvieron en condición de competir con las naves extranjeras.

Fue hasta el porfiriato cuando se dio un gran impulso al desarrollo de la Marina Mercante. En un principio se expidió el Código de Comercio de 1884 que reconocía la necesidad de construir astilleros y barcos, así como el de 1889 cuyo reglamento mantuvo vigencia poco más de siete décadas. Dos años más tarde el general Porfirio Díaz creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1891) y le encargó entre otras tareas sustantivas atender las vías marítimas de comunicación o vapores-correos, las obras en los puertos y la construcción de faros. Por otra parte, fueron creadas compañías navieras, escuelas náuticas, infraestructura portuaria; y se expidieron diversas leyes, reglamentos y decretos.

A pocos meses de su nombramiento como primer secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el General Manuel González de Cosío ya había firmado varios contratos que propiciaban el crecimiento de la Marina Mercante; entre otros, el establecimiento de un vapor-correo entre los Estados Unidos y México, una línea de navegación por los ríos de Veracruz, y la construcción de un muelle en el estado de Campeche.

VAPOR-CORREO DE SAN FRANCISCO, CALIFORNIA A GUAYMAS, SONORA

Mediante el contrato firmado el 12 de agosto de 1891 y publicado el 26 del mismo mes la *Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico*, representada por el Lic. Ignacio Sepúlveda, se comprometió a establecer un vapor-correo de San Francisco, California hasta Guaymas, Sonora, tocando a la ida como a la vuelta los puertos de Ensenada, Bahía Magdalena, San José del Cabo, Mazatlán y La Paz.¹

El vapor era de primera clase, contaba con 900 toneladas de porte y tenía capacidad para más de 100 pasajeros. La Compañía se obligaba a transportar de forma gratuita la correspondencia, los impresos y paquetes postales despachados por las oficinas de correo con destino a los puertos ya mencionados o procedentes de ellos. Asimismo, se comprometía a su cuidado y conservación a bordo designando para ello un lugar independiente y seguro.



Conducción de la correspondencia en bultos rumbo al muelle. El Mundo Ilustrado.

A todos los bultos que contenían objetos pertenecientes al Gobierno Federal se les cobraba la mitad del costo del flete común, lo mismo ocurría con el pasaje de las tropas o individuos del Ejército Nacional en servicio, así como los funcionarios y empleados civiles sin gastos de viaje (viáticos).

En el mencionado contrato la Compañía tenía que poner un registro a disposición de los pasajeros para que escribieran su queja o molestia en caso de que no recibieran buen trato o alimentos de calidad en el trayecto de su viaje o bien, sufrieran maltrato o abuso de parte de los empleados del vapor.

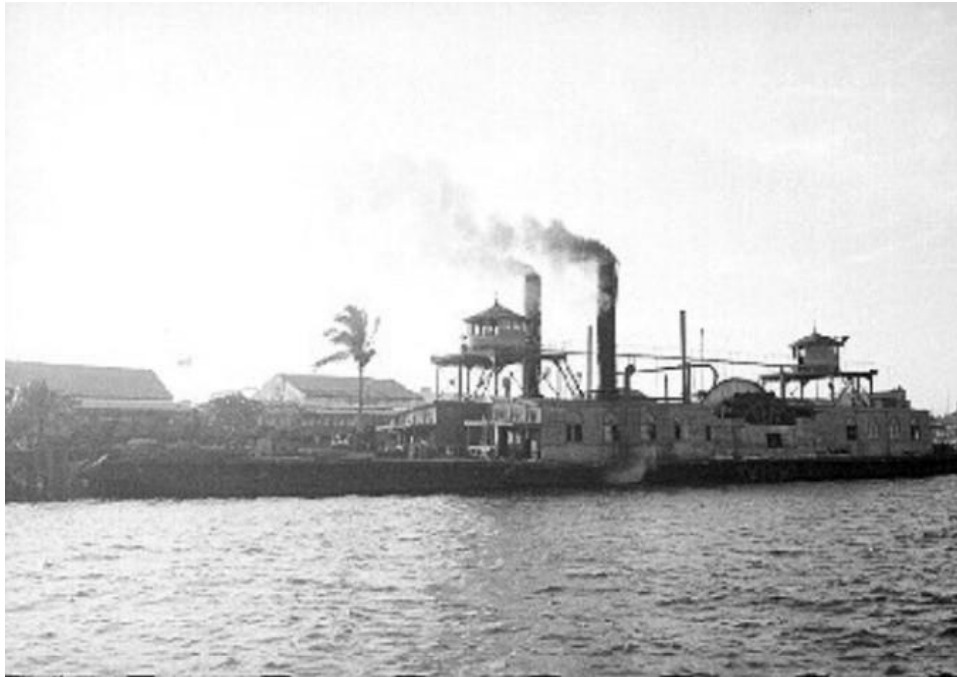
Por su parte, el Gobierno Federal garantizaba a la Compañía todas las prerrogativas concedidas a los buques-correo y mercantes nacionales y extranjeros; la exención del pago de contribuciones federales (excepto la del timbre), así como el derecho de fero. Además, podría realizar comercio de cabotaje en los puertos señalados en su itinerario.

Este contrato tuvo una duración de cinco años, prorrogables a petición de ambas partes.

LÍNEAS DE NAVEGACIÓN EN LOS RÍOS DE LA COSTA DE SOTAVENTO DE VERACRUZ

Los Sres. Juan A. Cházaro, Sucesores, decidieron reformar el contrato celebrado el 5 de noviembre de 1887 con la Secretaría de Fomento, quien llevaba entonces los asuntos de las comunicaciones por mar, para establecer líneas de navegación en los ríos de la Costa de Sotavento de Veracruz: Papaloapan, San Juan Michápán y Alonso Lázaro, que van de Tlacotalpan a Tuxtepec y de Tlacotalpan a Alonso Lázaro.²

Cházaro y Sucesores crearon entonces la *Compañía de navegación en los ríos de Sotavento de Veracruz* que estableció dos vapores de carga y pasajeros. El primero, destinado al río Papaloapan, tenía de 60 a 70 toneladas de registro; y el segundo para el río San Juan Michapán y Alonso Lázaro contaba con 30 a 35 toneladas. Además, dispuso una lancha de vapor para dar servicio especial a pasajeros y transportar correspondencia desde el puerto de Alvarado hasta el punto extremo navegable del Papaloapan accesible a dicha embarcación.



Por el caudaloso río Papaloapan surcaron las embarcaciones de la Compañía de navegación en los ríos de Sotavento de Veracruz. Reproducción autorizada por el INAH.

La Compañía se obligaba a transportar bajo su responsabilidad, y sin derecho a otro pago que el estipulado como subvención, las valijas de correspondencia, impresos y bultos postales entregados por las oficinas del ramo. Corría por su cuenta el servicio postal entre Tlacotalpan y Tuxtepec ya sea por la lancha de vapor o a caballo.

El Gobierno le otorgó a la Compañía 2,100 pesos anuales de subvención por el vapor de 60 toneladas; y 1,500 pesos por el de 30 a 35 toneladas, misma cantidad ofreció por el empleo de la lancha. Estas asignaciones fueron pagadas en mensualidades proporcionales por la Aduana de Veracruz, una vez de haberse cumplido el servicio en términos satisfactorios.

Una última obligación que tenía la Compañía era la de otorgar pasaje gratis de primera clase a los celadores de las secciones aduanales de Tlacotalpan y Alvarado. El contrato fue firmado el 3 de diciembre de 1891 tras el depósito que hizo la Compañía de cinco mil pesos en la Tesorería General de la Federación en títulos de la deuda pública no diferida como garantía hasta el término definitivo del contrato.

MUELLE FISCAL EN LA ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE

Para la construcción de un muelle fiscal en el puerto de Laguna de Términos situado en la Isla del Carmen, Campeche, el señor Juan Falero firmó contrato el 22 de agosto de 1891 con el General Manuel González de Cosío, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas.³ En un lugar cercano al edificio de la Aduana se construyó en fierro el muelle, que tenía 150 metros de largo en paralelo a la playa por 15 metros de ancho, suficiente para que pudieran atracar en él, buques de 4.57 m de calado o profundidad.

Anexo a dicho muelle, se edificaron almacenes para depósito de las mercancías que se cargaran o descargaran en él, y una vía de tranvía de 60 centímetros de ancho que se extendió desde la Puntilla de la Atalay ligando los almacenes y el muelle. El señor Falero quedó obligado a realizar todos los gastos de reparación y conservación necesarios para que tanto el muelle como los almacenes y el tranvía estuvieran en buen estado mientras permanecían a su cuidado.

En una de las cláusulas del contrato se especificaba que mientras el Gobierno no hubiera pagado el valor total del muelle, la empresa del Sr. Falero lo conservaría en su poder y haría la explotación de él, percibiendo de la Aduana por bimestres vencidos, el producto de los impuestos del dos por ciento y cinco centavos por tonelada de registro de que hablan las fracciones I y II del artículo sexto, y directamente de los particulares que hagan uso del muelle, los setenta y cinco centavos de que habla la fracción III del mismo artículo.

Concluido el pago del valor del muelle, con todos sus accesorios, pasó al dominio absoluto de la Nación en perfecto estado de servicio.

REFERENCIAS

¹ Agencia Mercantil de la República Mexicana. Memoria Estadística julio-diciembre de 1891. Formada y editada por F. Navarro y Ca. México. Imprenta “La Europea” de R. Arquero y Comp. Escalerillas 20, 1902. Sección de Leyes, Contratos y Disposiciones de la Federación, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pp. 180-182.

² Agencia Mercantil de la República Mexicana. Memoria Estadística julio-diciembre de 1891. Formada y editada por F. Navarro y Ca. México. Imprenta “La Europea” de R. Arquero y Comp. Escalerillas 20, 1902. Sección de Leyes, Contratos y Disposiciones de la Federación, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pp. 182-184.

³ Agencia Mercantil de la República Mexicana. Memoria Estadística julio-diciembre de 1891. Formada y editada por F. Navarro y Ca. México. Imprenta “La Europea” de R. Arquero y Comp. Escalerillas 20, 1902. Sección de Leyes, Contratos y Disposiciones de la Federación, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pp. 190-192.