

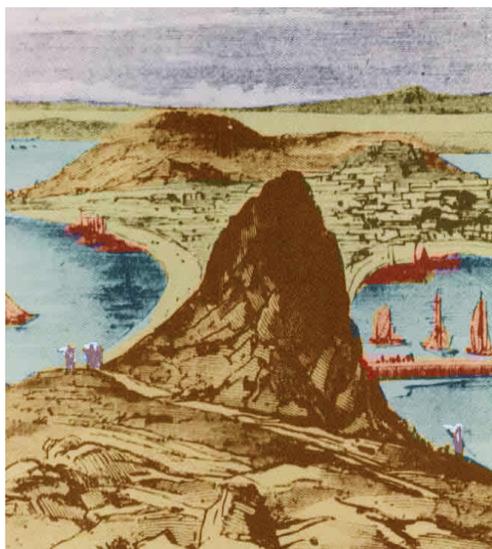


LOS SUEÑOS DEL MAR

PUERTOS, “LUGARES DE SERVICIO PÚBLICO”

No es exagerado afirmar que, desde su vida independiente, México esperó largos años la posibilidad de desarrollar y explotar plenamente sus instalaciones portuarias, pues hasta antes de la labor emprendida por la SCOP a partir de 1891, los puertos habían sido vistos como meros puntos de llegada y de partida, con actividad regular, pero limitada. Por ello, el trabajo y esfuerzos en el sector de la joven Secretaría dieron cuerpo y rumbo al que sería el segundo proyecto de infraestructura en comunicaciones más ambicioso para la nación, después de los ferrocarriles.

Los resultados de la SCOP en el ramo se hicieron evidentes un mes antes de cumplir su primer año de existencia, pues la entidad reportó el 1 de abril de 1892¹, que había renovado casi todos los contratos de navegación celebrados por México con compañías de nacionalidad española, inglesa y alemana que prestaban el servicio de correo y de pasajeros, dando el primer paso para mitigar el “abatimiento” en el que se encontraba la marina mercante mexicana afectada por años de escasez y atraso en los recursos.



De los puertos del Pacífico, Mazatlán (con dos puertos a mitad del siglo XIX), fue una conexión vital con otros puertos mexicanos como Guaymas, La Paz, San José del Cabo y San Blas, mientras que al exterior comunicó al país con San Francisco, en Estados Unidos. Foto recuperada del libro: *Semblanza marítima del México Independiente y Revolucionario*.

1 “Discurso pronunciado por el C. Presidente de la República al abrirse el cuarto periodo de sesiones del 15º Congreso de la Unión”, Diario Oficial, Núm. 79, Tomo XXVI, viernes 1 de abril de 1892, pp. 1-2.

Considerados desde la última década del siglo XIX como “lugares de servicio público”, los puertos contribuyeron a fortalecer otras actividades de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, principalmente, el correo, el cual se revitalizó por el estímulo dado a los transportistas de correspondencia en vapores-navío, pues por cada viaje realizado, se les exentaba del pago de derechos de puerto, los cuales incluían tonelaje, pilotaje, anclaje y faro. Además, la integración entre los puertos marítimos, las rutas ferroviarias, las carreteras y los caminos, permitieron a la Secretaría beneficiar a diferentes poblaciones con la apertura o consolidación, -según fuera el caso-, de las redes comerciales, sociales, culturales y humanas dentro y fuera del país.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: SEGUNDO PROYECTO MODERNIZADOR DE LA SCOP

Los litorales del Golfo de México, el mar Caribe y el Océano Pacífico fueron los beneficiarios directos de las obras de remoción y reacondicionamiento emprendidas por la SCOP debido a que, hasta entonces, no se habían presentado en la nación, las condiciones para expandir o crear puertos naturales y artificiales que ofrecieran la profundidad suficiente para el arribo de grandes buques mercantes”.² Por ello, las aduanas marítimas y las estaciones sanitarias ubicadas en Veracruz, Progreso, Manzanillo, Mazatlán o Salina Cruz se habían reducido a ser escenarios por donde los trasatlánticos aparecían y desaparecían sin contar con instalaciones adecuadas para sus necesidades y tráfico.



Arn.º Vogel y C.^a

COLIMA Y MANZANILLO

Comerciantes • Importadores • Comisionistas • Exportadores

Agentes: del Banco Nacional de México, MÉXICO. — Del Banco de Jalisco, GUADALAJARA. — Del Banco Occidental de México, MAZATLÁN.

Agentes: De las líneas de vapores: Pacific Mail S. S. C^o — Compañía del Ferrocarril Occidental de México. — Compañía Limitada de desarrollo de la Baja California. — Vapor nacional «Romero Rubio».

De las líneas trasatlánticas «Hamburg Amerika» de Hamburgo y «La Veloces» de Génova. Agencia de las fábricas de papel «El Batán», Guadalajara. — De la Cervecería Cuauhtemoc, Monterrey. — De la Ferrería de Tula. — De la fábrica de hilados y tejidos, San Cayetano.

«London and Lancashire», Compañía de Seguros contra incendios.



Para 1899, las líneas marítimas crecieron y dinamizaron el transporte por mar y tierra, así como el comercio nacional e internacional, revigorizando además comunicaciones como el correo y el telégrafo. Foto recuperada: *Guía general descriptiva de la República Mexicana*.

2 Delia Salazar Anaya, “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910”, *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, Núm. 92, 2011, pp. 23-46.

EL MIRADOR

La Secretaría implementó de esta forma, un programa de rehabilitación y construcción de muelles, diques, varaderos, rompeolas, bodegas y edificios que alojaran sus oficinas de inspección en los puertos, demandando al gobierno federal atención y dinero público, en tanto que a los grandes inversionistas se les conminó a participar con recursos para llevar energía eléctrica, líneas telegráficas y modernos faros a diversos estados de la República.

Si bien, este proceso de modernización portuaria no dispuso de enormes capitales ni materiales proporcionados por los particulares, su financiamiento quedó en manos del erario nacional, a través de la SCOP y, en algunos casos, bajo la responsabilidad de los gobiernos locales.



Almacenes La Torre de Babel (Mazatlán), importaban abarrotes, mercería y artículos para la minería y la agricultura desde Manchester, Hamburgo, París, Nueva York y Barcelona, a través de los vapores que cargaban y descargaban de manera regular en los puertos remodelados por la SCOP. Foto recuperada del libro: *Guía general descriptiva de la República Mexicana*.

Por su parte, la rehabilitación de varios puertos fue dada en concesión a diferentes contratistas extranjeros obligados a presentar a la Secretaría, informes regulares sobre los costos y los avances realizados. Proyectos de menor tamaño, como los ejecutados en los puertos de Acapulco, Progreso, Guaymas, Villahermosa, Ensenada de Todos Santos y Campeche quedaron a cargo de inversionistas nacionales que hicieron el trazado y la habilitación de infraestructura portuaria y urbana que contempló la pavimentación, alumbrado, distribución de agua potable y drenaje que, en poco tiempo, ayudó a mitigar enfermedades endémicas entre los habitantes de estos lugares.³

El renacimiento de los medios de transporte y de comunicación instrumentado por la SCOP, en los diez años finales del siglo XIX, se extendió hasta concluir el primer decenio del siguiente siglo, ya que con veinte años de haber sido creada y una revolución social en puerta, había logrado dotar a México de

³ En los años finales del siglo XIX, e inicios del siglo XX, México enfrentó diversas epidemias: fiebre amarilla, (llamada también vómito negro), paludismo, malaria, tifoidea, cólera y la peste bubónica, cuyos primeros brotes se presentaron, justamente, en puertos como Veracruz, Tampico y Mazatlán.

EL MIRADOR

obras en infraestructura portuaria⁴ radicalmente distintas a las de cincuenta años atrás, periodo en el que apenas se habían construido algunos muelles y faros en los puertos de Veracruz, Campeche y Coatzacoalcos, dejando siempre para “mejores tiempos”, la habilitación de Manzanillo, Tampico y El Carmen.⁵



El programa de la SCOP para modernizar las instalaciones portuarias del Pacífico rindió frutos y, para la segunda década del siglo XX, incrementó el servicio de correspondencia con los Estados Unidos, transformando las oficinas de clasificación de correo ubicadas en los puertos de embarque. Foto recuperada del libro: *Atlas ilustrado. El Correo*.

FUENTES CONSULTADAS:

Atlas ilustrado. El Correo, Madrid, Ediciones Susaeta, s/f.

Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México Independiente y Revolucionario*, México, Secretaría de Marina, 1970.

Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Núm. 79, Tomo XXVI, viernes 1 de abril de 1892.

J. Figueroa Doménech, *Guía general descriptiva de la República Mexicana*, Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, Tomo II, 1899.

Luis Jáuregui, *Historia de los transportes (segunda parte)*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2016.

Delia Salazar Anaya, “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910”, en *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, México, Núm. 92, 2011.

4 Ejemplo de ello son las obras de remodelación y mejoramiento en los puertos de Tampico y Veracruz, las cuales permitieron al primero, la entrada de buques de hasta 17.5 pies de calado, en tanto que el segundo, vio transformar su bahía para abrigar de los vientos del norte a las embarcaciones que recibía. Diversas obras para agrandar fondeaderos, multiplicar el número de muelles (en Acapulco e Isla del Carmen), y la puesta en servicio de faros en el Golfo de México fueron otros logros del desarrollo marítimo impulsado por la SCOP, que también incluyó la mejor vigilancia de los mares y la formación de generaciones de marinos mexicanos, a través de centros de enseñanza fundados para ese propósito.

5 Luis Jáuregui, *Historia de los transportes (segunda parte)*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2016, p. 78.