

Cuando se habla de la Marina Mercante, se piensa, que dados nuestros extensos litorales, la vastedad de recursos y los numerosos puertos con que la naturaleza dotó las costas Mexicanas, la flota de comercio podría organizarse en muy poco tiempo; sin embargo el marino hereda los conocimientos y esfuerzos creativos de sus antepasados; y si estos son insuficientes; difícilmente podrá vencer a la naturaleza y a las fuerzas económicas. Por tal motivo consideraremos la herencia marinera que nos legaron nuestros antepasados:

I La Tradición Aborigen.

Llamó poderosamente la atención de los descubridores del Nuevo Mundo, la intensa navegación realizada entre poblados de las islas y el continente. Utilizaban canoas labradas de un solo árbol: "Del tamaño de nuestras fustas". Es decir, como de 20 m de eslora; con 14 bancadas en las que se acomodaban 28 remeros manejando "el canaleta": remo corto de pala ancha que entra verticalmente al agua, que manejaban con gran pericia.

Todavía les sorprendió más que los caribes navegaran por altura; es decir, guiándose por el curso de los astros una vez que perdían la costa. No usaban velas; tal vez porque sobaban aspirantes al remo; o también porque el aparejo volvía inestable la nave dada la gran eslora (29m), pequeña manga (1.2 m) y reducido calado (0.3m).

Varios hechos atestiguan la habilidad marinera de estos navegantes isleños:

- * Los españoles encontraron en varias islas; PANES DE CERA, que necesariamente habían sido transportados desde Yucatán, único lugar donde se cultivaban los apíarios.
- ** Durante el Cuarto Viaje del Almirante Colón, los continuos temporales lo obligaron a refugiarse en Jamaica; donde tuvo que varar sus naves dado el estado de destrucción en que se encontraban los cascos debido a la broma. Las naves no pudieron repararse y el Almirante se vio obligado a solicitar un voluntario que navegara a la Española en demanda de auxilio. Se ofreció DIEGO MÉNDEZ; que cambió al cacique algunas camisas y otros objetos por una buena canoa y seis remeros. En cinco días llegó a la Española obteniendo el auxilio demandado. Aquí se sumó la pericia del español, con la reciedumbre de los remeros nativos.
- *** El suceso realmente notable, sucedió cuando un grupo de 40 indios capturados en la Isla Guanaja (actualmente Roatán); aprovechando un descuido de sus captores que habían bajado a divertirse en la Habana; forzaron la escotilla, dieron muerte a la guardia, izaron las velas y navegaron hasta su isla, donde embarrancaron la carabela; que posteriormente fue localizada por el auxilio que envió Diego Velázquez a rescatar nave y marineros.

II.

La Tradición Española.

Fue el XVI, Siglo de Oro para España. Los descubrimientos de Colón fueron superados por una pléyade de ilustres capitanes y conquistadores. Para la aventura de conquista, lo importante era EL BUQUE. Su propietario, que todo lo arriesgaba, era a la vez Capitán de Marina y de Guerra. Pilotos y marineros simplemente se encargaban del manejo y conducción de la nave.

Así, Cortes financió sus buques y conquistó la Nueva España. Al "quemar" sus barcos, incorporaba marineros a sus filas, lo que fue verdadera fortuna, cuando tuvo que construir los 11 bergantines, que fabricados en Tlaxcala y transportados a lomo de indio, fueron armados en Texcoco, permitiéndole rendir a la Capital del Anáhuac.

No bien anunció la Conquista a su Rey, éste lo urgió a davelar los "secretos" de la Mar del Sur, que había descubierto Vasco Nuño de Balboa en 1513. Cortes obedeció a su Monarca y construyó de 1525 a 1564 numerosos buques en las costas del Pacífico; principalmente en San Blas de Nayarit, Santiago, Manzanillo; Sacatula, Acapulco y sobre todo, en el famoso Astillero del Carbón, cerca de Huatulco en la región de Tehuantepec.

Algunos de estos buques fueron famosos, con ellos se descubrieron las costas de Sinaloa. Islas Marías, Socorro; y el mismo Cortes, al mando de una flota compuesta por las naves SANTIAGO, - SAN LAZARO y SANTA AGUEDA, descubrió la Baja California, atravesando el mar que desde entonces lleva su nombre. Desembarcó en La Paz en 1535, numerosos soldados que fueron diezmados por los guaycuras. Hubo de regresar ocultando su fracaso.

En 1535 Alvaro de Saavedra, atravesó el Pacífico en el SAN LAZARO llegando a Tidore.

Francisco de Ulloa llevó en dos buques soldados y caballos de refuerzo para Pizarro en el Perú, en 1538. A partir de esa fecha se mantuvo regular comunicación con esa Colonia, siendo frecuente la venta de buques a Pizarro. Utilizando éstos viajes, el distinguido cartógrafo Domingo del Castillo, dibujó la carta del Pacífico entre los dos países; siendo éste mapa el de mayor antigüedad en la historia de la Nueva España.

Cabrillo en 1542 descubrió el Cabo Mendocino y Miguel López de Legaspi se cubrió de gloria al redescubrir las Filipinas y ocuparlas. Por su parte, Fray Andrés de Urdaneta, el navegante más distinguido del siglo, encontró la ruta de regreso a Acapulco, aprovechando los vientos que soplaban en latitudes más altas. A esta ruta se le llamó TORNAVIAJE; y determinó el comercio con los galeones de Filipinas; que se mantuvo durante dos siglos.

De la expedición de Legaspi, uno de los buques: el patache SAN LUCAS de 40 toneladas, al mando de Alonso de Arellano, perdió el contacto con la flota durante una tormenta. Continuó por su cuenta llegando a las Molucas; sin víveres ni repuestos. De regreso, se le rifaron las velas, el buque hacía agua, se perdió el timón y utilizando continuamente las bombas, zurciendo las velas con ropas, logró tocar Navidad en agosto de 1565; una de las páginas más conmovedoras, fue escrita por éste Capitán, en la perenne lucha del hombre contra el mar.

En 1595 Sebastián Vizcaíno con tres buques y 200 hombres Alcanzó Monterrey y San Francisco, regresando a Navidad sin contratiempos.

III.

LA EXPERIENCIA VIRREYNAL.

El siglo XVII se inicia en la Nueva España con sólida prestancia marinera. Los astilleros de Campeche se han vuelto famosos por la calidad de los buques construidos. Esto se debe a las maderas de la región. El Jabí es resistente y maleable para curvas y cuadernas; los forros de cedro y caoba son resistentes a la broma, y los mástiles de zapote, flexibles y resistentes. Todo ello determina, con la abundancia de trabajo, que se establezcan en la región, carpinteros de ribera y calafates, venidos de España, fuerza de trabajo que resuelve cualquier problema de construcción de naves.

Existe continuo comercio con la Madre Patria por el Atlántico, a donde llegan convoyes de oro y plata. Con Perú y Filipinas en el Pacífico, el tráfico es satisfactorio. Pero entonces aparecen rivalidades entre España y los países europeos; pululan en las colonias los piratas, algunos apoyados por naciones rivales. España niega a sus colonias el derecho al libre comercio, y la producción de aquellos artículos reservados a los peninsulares. Se prohíbe en la Nueva España los cultivos de la vid, olivo y la producción de seda.. Oro y plata constituyen el mayor río de riqueza con que soñaban los españoles. Sólo queda en México: miseria, encomiendas y esclavitud.

Pero en Navegación se alcanzan grandes éxitos. Sebastián Vizcaíno al mando de tres naves, al

canza Japón y es recibido con gran pompa por el Emperador. Después pierde su confianza y logra salir de las Islas niponas gracias a su gran capacidad como constructor de buques; pues obtiene algunos contratos y con los beneficios, adquiere uno para regresar a Zacatula en enero de 1613.

Para combatir a los piratas, se crea en Veracruz La Armada de Barlovento que obtiene numerosos éxitos. Combate a los ingleses en Jamaica, auxilia a Puerto Rico y a Santo Domingo; bate continuamente a los sanguinarios piratas del Caribe; que llegaban en sus correrías hasta Veracruz, saqueando continuamente Campeche.

La Compañía de Jesús obtiene autorización para fundar misiones y evangelizar la Baja California, partiendo de Sinaloa y Sonora. Los misioneros construyen un buque EL TRIUNFO DE LA CRUZ, para atender parroquias y misiones surcando el Mar de Cortes. Alcanzan San Diego y San Francisco en su santo empeño.

Las navegaciones virreynales alcanzan muy altas latitudes. Llegan a Alaska donde encuentran a Rusos e Ingleses, interesados en la región. Se ha llamado de ALTURA a éstas navegaciones. La primera se realiza en 1774 en la fragata SANTIAGO al mando de Juan Pérez quien llega a Nutka. La quinta y más importante, la realizan las fragatas SUTIL Y MEXICANA, al mando de Dionisio Galiano y Cayetano Valdez; con órdenes de investigar el PASO DEL NOROESTE, que según la leyenda comunicaba la Bahía de Hudson con el Mar de Baffin uniendo el Atlántico con el Pacífico. Salieron de Acapulco el 9 de marzo de 1792, llegaron a Alaska, y en compañía de un navío inglés reconocieron las costas de Vancouver, comprobando que el estrecho de Juan de Fuca, es sólo una profunda entrada de aguas bajas, y no el canal que atravesara el Continente. Al regreso bojearon la Baja California, determinando que era una península y no isla como se pensaba. Tal expedición que tuvo enorme resonancia en su época, terminó en San Blas, en noviembre del mismo año.

España no se preocupó por mejorar abras y puertos de La Nueva España. Veracruz era el único puerto del Golfo que daba ciertas seguridades a los buques para el manejo de carga. Campeche por su lejanía de la Capital, tenía muy reducido tráfico de altura, que se limitaba a la exportación de palo de tinte y otras maderas. Coatzacoalcos, Alvarado y Tampico eran barras de grandes ríos, que sólo permitían el paso de barcas de escaso calado para cabotaje y pesca. En el Pacífico, la costa montañosa abundaba en magníficos puertos naturales que podían guardar las más grandes armadas: San Francisco, Monterrey y San Diego, destinados a perderse. Bahía Magdalena, La Paz, Guaymas, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco y Bahía Ventosa. Muy buenos puertos, pero que en costas prácticamente deshabitadas, no tenían nada que exportar ni importar; así que el movimiento marítimo se limitaba a canoas y barcas de vela, de reducido tonelaje.

IV.

LA MARINA EN LA INDEPENDENCIA.

La Armada de Barlovento se perdió para México, cuando el Rey ordenó su traslado a Cuba, para defender ésta Isla. Los virreyes, aunque urgidos por los habitantes de los puertos del Golfo a prestarles seguridad contra los piratas, seguramente tenían ingresos tan reducidos, que no podían formar una marina virreynal. De modo que al obedecer el llamado libertario del Padre Hidalgo y apoderarse con la Independencia de México de los bienes coloniales; los marinos insurgentes se encontraron con que los puertos sólo tenían pequeñas naves, de utilidad para comunicación interior.

En el Golfo los insurgentes se posesionaron de las barras de Nautla y Tecolutla y para defenderlas compraron en Estados Unidos una pequeña escuadrilla de buques armados, que puede considerarse como precursora de la Armada de México. Ya en 1816 se registra un combate naval entre LA PATRIOTA mexicana y LA NUMATINA, española; tomando a ésta como presa, la insurgente. El prí

mer buque mexicano que izó la bandera tricolor fue la GOLETA IGUALA, adquirida por el gobierno insurgente en Estados Unidos, bajo el mando del Capitán Roque Martínez, en junio de 1823.

El último Virrey de la Nueva España hubo de refugiarse en la Fortaleza de San Juan de Ulúa, que los hispanos conservaron a sangre y fuego, con la esperanza de que sirviera de base a la reconquista de México. Pedro Sainz de Baranda famoso marino campechano, graduado en España y que participó en la Batalla de Trafalgar, tomó el mando de la fuerza Naval Mexicana en cargada de rendir a San Juan de Ulúa en 1825. Reunió en Alvarado a la fragata Libertad, las goletas Papaloapan, Tampico y Orizaba y los balandros: Pedernal y Chalco, todos armados con cañones de 4 libras y fusiles.

El 5 de octubre con sus buques listos en Veracruz, avistó una escuadrilla española, llegada de Cuba, con el objeto de repostar de víveres y armamento a la guarnición de la fortaleza. Sainz de Baranda maniobró sus buques en línea de frente, fuera de los bajos, para presentar combate. Los españoles quedaron al pié esperando que los mexicanos abandonaran su ventajosa posición; pero Baranda se mantuvo firme hasta que los iberos se retiraron al caer la tarde, ante la posibilidad de un ataque por sorpresa. El 11 de octubre se produjo igual aproximación y ante el dominio de los canales por los mexicanos el Comandante Español abandonó la acción; y ésta vez en definitiva. De modo que la guarnición de Ulúa, al faltar el apoyo marítimo, optó por solicitar la rendición, que se concedió con todos los honores militares.

La marina mercante en la Independencia sigue los dictados del flete. Los buques, en todas las naciones, en cualquier época, llegan a donde hay carga, y la dejan donde se paga. Así el comercio europeo sigue llegando a Veracruz, donde los buques cargan metales refinados. La península de Yucatán, exporta palo de tinte; y en Campeche se siguen construyendo magníficos buques. En el Pacífico, la dilatada costa mexicana es visitada, en sus radas, abras y puertos, cuando un buque mercante o ballenero necesita repostarse de agua o víveres; entonces se aprovecha para intercambiar lo que produce la región, por lo que trae el buque.

El desarrollo constructor de Campeche queda limitado a las naves de madera. Cuando a mediados del siglo XIX, se inicia el gran cambio de madera por acero, y de velas por máquinas de vapor; la construcción de Campeche entra en receso, al no poder participar en tan novedosos sistemas. La Colonia, ávida de metales preciosos, descuidó la tecnología del acero. En el futuro, y hasta hace muy pocos años, todo buque que necesitara nuestro país había de comprarse en el extranjero. El cabotaje continuaba en buques de madera y a vela.

V.

LA EDUCACION NAVAL.

Cuñosamente asistimos, a fines del siglo XIX a un amplio deseo de gobierno y particulares a fundar Escuelas de Marina. En enero de 1854 Santana autorizó en decreto del 30 de enero, la creación en el Colegio Militar de una Escuela Náutica con 20 alumnos; que terminado el curso de tres años, pasaban a embarcarse en los buques nacionales como Aspirantes de Primera.

El 23 de diciembre del mismo año, en otro decreto, fundó una escuela de Marina Mercante en Isla del Carmen, cuya duración fue efímera.

Comonfort en 1857 creó dos Colegios Náuticos: En San Juan de Ulúa y en Mazatlán; cada uno con 20 alumnos; colegios que no llegaron a concretar sus actividades educativas. Históricamente se han reportado Academias de Náutica en Nayarit y Jalapa. Existen datos de que en 1825, funcionó una academia de este tipo en Tlacotalpan,

El esfuerzo educador de mayor perseverancia en esta rama, se registró en Campeche, cuya primera escuela se fundó en 1824. Después de altas y bajas, sucesivas clausuras y reaperturas, funcionó hasta 1845. La cátedra de Náutica llegó a dictarse en el Colegio Católico de San Miguel, que posteriormente se convirtió en Instituto Campechano. Reconociendo éstos esfuerzos el Presidente Manuel

González creó la Escuela Nacional de Campeche en 1880, que funcionó hasta 1894.

Le sigue en permanencia la Escuela Náutica de Mazatlán, que de 1882 a 1888 ocupó diversos locales, hasta que en 1888 se instaló en el cañonero MEXICO, que por inútil se había amarrado como pontón en el estero del Astillero. Se clausuró en 1896, para reanudar sus clases en 1921 bajo la dirección del Capitán Rafael Berzunza Gastelum. Dicha Escuela ha continuado con diversas vicisitudes hasta la fecha, con el nombre de Escuela Náutica ANTONIO GÓMEZ MAQUEO, en atención a los méritos de éste marino.

En 1831 volvieron a establecerse en el H. Colegio Militar los cursos para oficiales de Marina destinados a los buques de guerra. Cuando éste curso se suspendió; se promovió la creación de la Escuela Naval Militar, que autorizó por decreto de 1896, el General Porfirio Díaz. En su plan de estudios se incluía el curso para Pilotos Mercantes; pero al cerrarse temporalmente en 1914 por la invasión norteamericana de abril, el Capitán Fernando Siliceo estableció en Veracruz, la ESCUELA DE COMERCIO Y NAUTICA, de la que fue director. La Escuela hubo de suspender sus actividades en 1936 por falta de alumnos; los pocos asistentes fueron llevados a terminar sus estudios a Mazatlán. Esta Escuela volvió a abrir sus puertas en 1939, y desde entonces ha laborado continuamente. En la actualidad funciona bajo régimen de alumnos internos, dirigida como las otras dos escuelas mercantes nacionales, de Mazatlán y Tampico, por la Dirección General de Marina Mercante de la S.C.T. En ellas se cursan las carreras de Piloto e Ing. Mecánico Naval.

En 1945 se fundó la Escuela Náutica de Tampico bajo la dirección del Ing. M.N. León del Frago. Desde esa fecha sus actividades han sido normales.

Por su parte la Escuela Naval Militar, fue nominada HEROICA, como resultado de su actuación el 21 de abril de 1914. Se cerró durante la invasión para reabrirse en 1919. En 1954 pasó a ocupar sus modernos edificios en Antón Lizardo, VER., en donde actualmente se cursan tres carreras: Cuerpo General, Infantería de Marina y Aviación Naval.

VI.

EL AUGE NAVIERO.

Al finalizar el siglo XIX se registra bajo el Gobierno del General Díaz un incremento de población en los litorales con el consiguiente aumento de cabotaje y de altura entre puertos. Por otra parte la misma población exige comunicación continua y para establecerla se ofrecen subvenciones a líneas americanas de navegación. He aquí los esfuerzos más importantes.

1878.- Contrato con la Línea Acelerada del Golfo de Cortés para que toque mensualmente los puertos de San Blas, Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas y San Felipe, con buques de 1000 Tons.

En el mismo año, contrato con Alexandre e hijos de New York, para que con buques de 1000 a 3000 Tons., toque en sus viajes a New York los puertos de Frontera, Campeche, Progreso y La Habana. En otra ruta a Nueva Orleans, los puertos de: Tuxpan, Tampico y Matamoros. Se alquiló el vapor Frontera para cabotaje, que navegó hasta 1915.

1880.- Contrato con la Mail Pacific para que sus vapores tocan Mazatlán, Manzanillo y Acapulco en los viajes de ida y vuelta de San Francisco a Panamá.

Todos éstos contratos ganaban subvención por viaje, que ascendía hasta 3000 pesos por viaje redondo.

1882.- Se estableció en Veracruz la Cía. TRASATLANTICA MEXICANA, con buques nuevos adquiridos en Europa: OAXACA; MEXICO; TAMAULIPAS; y ANTUÑANO de 5000 Tons. 3 de ellos se de

dicaron al comercio y pasajeros con Inglaterra, Francia y España; el ANTUÑANO se dedicó a navegar entre los puertos de México y las Antillas. Bajos fletes, demasiados gastos; inadecuada administración y otras causas financieras, impidieron realizar el pago de los buques. Fueron embargados en Inglaterra, y posteriormente rematados.

1886.- Se organiza en Frontera la Cía. ROMANO Y BERRETEAGA con los vapores VERACRUZ y TABASCO. Esta compañía, manejada por navieros expertos, tiene éxito, y adquiere otros buques. En 1887 el IBERO y CAMPECHE de 250 Tons. En 1900, controla todos los fletes del Golfo y adquiere nuevos buques, cambiando la razón social a Compañía Mexicana de Navegación: HIDALGO, JOSE ROMANO, YUCATAN, PUEBLA, SINALOA, OAXACA, TEHUANTEPEC, TAMAULIPAS Y MEXICO. Además, mandó hacer a Estados Unidos los barcos COAHUILA Y JALISCO de 2000 Tons. En 1904, adquiere las naves BENITO JUAREZ Y PORFIRIO DIAZ.

De éstos buques, dos se perdieron: HIDALGO Y VERACRUZ; el TEHUANTEPEC fue amarrado y otros se vendieron durante la Primera Guerra Mundial; quedando en servicio reducido: TABASCO, TAMAULIPAS, MEXICO, JALISCO Y COAHUILA.

Cuando el General Alvarado fue designado Gobernador de Yucatán; ante la posibilidad que los buques existentes en 1918 fueran vendidos dejando sin comunicación a Yucatán, obtuvo las naves y fundó la LINEA DE NAVEGACION DEL SURESTE. El MEXICO se perdió en Tampico. Se vendieron TAMAULIPAS Y TABASCO, mientras que el JALISCO y el COAHUILA, pasaron en administración a la Unión de Alijadores de Tampico. El Coahuila pasó a llamarse UXMAL y posteriormente ANAHUAC.

1902.- Se fundó en Guaymas la Cía. NAVIERA DEL PACIFICO con tráfico de San Benito a San Francisco tocando todos los puertos mexicanos con los buques J.I. LIMANTOUR, BENITO JUAREZ, HIDALGO HERRERIAS y UNION; dos años después compraron el CULIACAN y PESQUEIRA; alquilando además dos buques noruegos y dos alemanes.

Para 1907 la compañía amarró los buques inútiles; y declarándose en liquidación, vendió en 1915 los buques restantes a Estados Unidos y Rusia.

1901.- En estos años navegaban en el Pacífico los buques de la Cía. Minera EL BOLEO: SANTA MARIA, KORRIGAN I y posteriormente KORRIGAN II. Usando para el transporte de minerales los vapores franceses ARGYL y PROVIDENCE.

1908.- Se funda la LINEA NACIONAL DE NAVEGACION en Progreso, con los buques MEXICO, COAHUILA Y TABASCO.

Además de estas líneas de navegación internacionales, existían en la época numerosas naves de poca portada al servicio del cabotaje entre los pequeños puertos y rancherías. En los grandes ríos del Golfo de México, rápidas canoas a motor y vela comunicaban las ciudades establecidas río arriba.

Este auge naviero terminó en 1918, cuando la revolución triunfante, pero agotada, se convierte en Gobierno.

VII.

LA MARINA DE LA REVOLUCION.

En el período 1880-1910 el General Porfirio Díaz puso su máximo empeño e incrementar las facilidades marítimas portuarias, como imperativo económico, del futuro desarrollo del País. Realizó una espectacular serie de grandes obras portuarias entre las cuales se destacan: la modernización de Veracruz con rompeolas, grandes muelles y malecones, bodegas, servicios de grúa, y alumbrado ma

rifimo para prevenir el peligro de sus arrecifes y bajos. Lo mismo sucedió con Tampico, Manzanillo y Santa Rosalía.

La obra de alcance verdaderamente internacional, que hubiera convertido a México en una gran potencia de transportación oceánica fue el EJE COATZACOALCOS- SALINA CRUZ; planeado para conducir la carga de un buque, de uno a otro puerto, en cuatro vías de ferrocarril. Esto hubiera requerido un amplio sistema de líneas de navegación mexicanas de Coatzacoalcos al oriente y de Salina Cruz al occidente.

Esta ruta ahorraba a los barcos la dilatada navegación por el Estrecho de Magallanes, recorriendo las extensas costas de las Américas Central y del Sur. La vía Terrestre por el Istmo de Tehuantepec, rompía con el viejo espejismo de un canal que lo atravesara, y que seguramente había sembrado Cortés en la mente de sus contemporáneos, al comunicar a su Rey, que para construir sus buques en Huatulco, había transportado los materiales desde Coatzacoalcos por río hasta una pequeña distancia de Tehuantepec. Tal Canal ocupó durante siglos la imaginación de europeos y norteamericanos; hasta que los más destacados ingenieros del mundo dictaminaron que sus dificultades eran tan grandes como para hacerlo irrealizable. De modo que optaron por elegir el Istmo de Panamá; donde primero franceses y al final norteamericanos lograron construir un canal que maravilló al mundo.

El canal de Panamá, mató al eje COATZACOALCOS- SALINA CRUZ; al ofrecer una vía rápida para el tránsito oceánico entre el Atlántico y el Pacífico. Cientos de locomotoras y vagones de ferrocarril fueron llevadas a otras vías. Se pudrieron en el más completo abandono muelles y bodegas. Salina Cruz se azolvó completamente.

De modo que cuando Porfirio Díaz se retiró del gobierno y fue elegido presidente, Madero; la marina contaba con algunos buenos puertos que servían para que las naves extranjeras trajeran sus mercaderías, y regresaran llevando materias primas y minerales. De este modo se desarrolló una MARINA DEL PLATANO que se producía en Tabasco y se sacaba por Frontera, otra MARINA DEL HENEQUEN, producida en Yucatán y exportado por Progreso. Algo de Café en Chiapas y Veracruz y los minerales del norte del País. El petróleo salía en buques ingleses y norteamericanos por Cd. Madero en Tampico y Coatzacoalcos. En Tuxpan había cargaderos con mangueras submarinas. La mina del Boleo en Santa Rosalía regentada por franceses, llevaba el mineral en naves francesas a que se refinara en Estados Unidos. Guerrero Negro e Isla del Carmen producían cantidades fabulosas de sal y naturalmente no faltaban buques extranjeros para su transporte. Otras más pequeñas en Celestun y El Marquez producían sal suficiente para el consumo nacional.

El intercambio de productos entre estados costeros era resuelto por buques de cabotaje que comunicaban todos los puertos de ambos litorales. Existían numerosos armadores con canoas, pailebots, barcas, y naves a motor que transportaban todo aquello que se produjera en un lugar y tuviera demanda en otro, y con alguna demanda de pasajeros, siendo la mayor, de Yucatán a Veracruz.

Se registran algunos intentos de navegación. Así en 1920 al consolidarse el gobierno del General Obregón, se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que incluía un Departamento de Puertos, Faros y Marina Mercante, con una modesta oficina de Obras Marítimas. En el año de 1922 se presentaron a dicha Secretaría los representantes de una Compañía Inglesa a solicitar autorización para establecer una Línea de Navegación, que se llamaría de LOS ESTADOS, con ruta de San Francisco a Corinto, tocando todos los puertos mexicanos, con siete buques de 1000 a 3000 Tons. de nombres: BAJACALIFORNIA, SONORA, SINALOA, NAYARIT, COLIMA, GUERRERO y OAXACA. Se otorgó la concesión a base de que se cumplieran los requisitos reglamentarios: transporte de correspondencia y personal oficial, abanderamiento nacional e itinerarios fijos. Tales buques prestaron eficiente servicio, logrando desarrollar en los puertos el intercambio de exportación.

En 1921, para conmemorar el Centenario de la Independencia, se emitió un timbre PRO MARI

NA. Parte de los fondos obtenidos se invirtieron en la adquisición de tres buques mercantes usados, que se abanderaron como: MOCTEZUMA, WASHINGTON y BOLIVAR. Estos buques se agregaron al MEXICO, que ya tenía la Línea Nacional de Navegación, para comunicar Yucatán con los puertos del Golfo y de los Estados Unidos. La compañía fracasó, y en un natural deseo de recuperación se intentó desplazar a la De los Estados que navegaba con éxito en el Pacífico. Se transfirieron los buques al Pacífico, bajaron los fletes y obligaron a los ingleses a retirarse, llevándose sus buques. Sin embargo nos faltó apoyo económico, y con el material casi a punto de colapso, los buques mexicanos fueron amarrando, hasta dejar sin comunicación la dilatada costa del Pacífico. Finalmente los buques fueron desguasados en Guaymas.

Las naves restantes de la Línea Nacional de Navegación: COAHUILA, MEXICO y TABASCO se entregaron en administración en 1924 a la Soc. Cooperativa de Transportes Marítimos y Fluviales con sede en Veracruz, que inicialmente operó con gran éxito, al grado que pudo adquirir en 1948 otros dos barcos: EMANCIPACION Y VERACRUZ.

El MEXICO, como ya hemos dicho, embarrancó en 1940 a la entrada de Tampico, y los demás fueron vendidos con alto rendimiento durante la Segunda Guerra Mundial, excepto el COAHUILA, que navegó como UXMAL al servicio de Yucatán, y posteriormente con el nombre de ANAHUAC, navegó bajo la bandera de Transportación Marítima Mexicana.

En 1938, algunas compañías extranjeras dieron facilidades a estudiantes de marina, pesca y a Oficiales de la Armada y Mercantes a embarcarse para prácticas: Compañía Trasatlántica Española, Swedish Line, y buques japoneses en el Pacífico. Por otra parte en ésta época navegaba con gran éxito entre los puertos mexicanos y los del sur de Estados Unidos la MEXICAN LINE, noruega, que posteriormente fue adquirida por Transportación Marítima Mexicana.

En 1940 se fundó el Departamento Autónomo de Marina con el fin de estructurar todos los servicios de marina: de Guerra, Mercantes y de Pesca bajo una sola dirección. En 1941, dicho Departamento pasó a la categoría de Secretaría de Marina, de la cual fue separada Pesca, que pasó a la de Economía y en 1976 las Direcciones de Marina Mercante, Operación Portuaria y Faros pasaron en unión de la Dirección de Obras Marítimas, a la S.C.T. como Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

Poco antes de la Segunda Guerra Mundial se registró una verdadera revolución en el criterio pesquero al observar que los japoneses sacaban gigantescos lances de camarón en aguas del Pacífico. Inmediatamente, compañías y hombres de empresa, adquirieron buques camaroneros en Guaymas, Salina Cruz, Cd. del Carmen, Mazatlán y Campeche; y se lanzaron decididamente a la pesca. De ahí arranca el increíble desarrollo pesquero mexicano.

Además, los marinos mexicanos se reservaban el derecho a tripular y mandar toda clase de naves mexicanas, por disposición del Art. 32 constitucional.

VIII.

LA MARINA ACTUAL.

Asistimos a un sorprendente avance en asuntos marítimos. Por primera vez en nuestra Historia, tenemos flota mercante fuerte en más de un millón de toneladas. Las naves de Petróleos Mexicanos constituyen una FLOTA DE ESTADO; es decir, sus buques son propiedad de la Nación y se rigen por su propio reglamento. En la actualidad los buques de ésta flota satisfacen la demanda de transporte nacional de combustible y se encuentran urgidos de aumentar sus naves para satisfacer la creciente demanda internacional.

Los buques pesqueros en sus diversas especialidades: Camaroneros; De arrastre, Bacalaeros, Atuneros, etc., se cuentan por millares; y son apoyados por numerosas e importantes industrias asociadas a su funcionamiento, en todos los puertos.

Para su atención se han tenido que construir varaderos y diques flotantes en los grandes puertos pesqueros. Para manejo y conservación del producto : Fábricas de hielo, congeladores y empacadoras de todo tipo. Lo más importante en esta rama pesquera, es que la continua demanda obligó al desarrollo de la Industria de Construcción Naval en acero; los buques camaroneros de ésta clase tienen demanda en el extranjero y se han exportado en flotas completas.

Las empresas navieras Transportación Marítima Mexicana y Navimex, de capital privado se encuentran constituidas como sociedades mexicanas y han encontrado la forma de establecerse en libre competencia en todos los mares del mundo, con buques modernos de alta velocidad y capacidad de carga.

En lo que respecta a obras portuarias, el ingeniero mexicano ha dominado la técnica de la construcción de puertos. En los últimos 30 años se han mejorado los puertos heredados del porfirismo y se han abierto: Yukalpetén y Lagartos en Yucatán; dotando a Progreso de su largo muelle viaducto; En Cozumel se construyó Banco Playa; en la Baja California: Ensenada, San Carlos y Margarita; Topolobampo y Mazatlán en Sinaloa; en Sonora, Guaymas fue dotado de servicios portuarios y un gran muelle patio. Lázaro Cárdenas en Michoacán, es puerto moderno de gran capacidad, proyectado para manejar el acero que produzca la Siderúrgica de las Truchas. Manzanillo fue dotado de puerto interior; así como Vallarta. Acapulco ha definido su característica de centro turístico de categoría universal. Salina Cruz, puesta en servicio en 1940; controla en la actualidad la distribución de petróleo combustible y sus derivados a todos los puertos del Pacífico y se almacena en Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo, Guaymas, Punta Prieta a la entrada de la Paz, y Rosarito B.C., Puerto Madero en Chiapas es el más reciente de los puertos de altura. En Isla Cedros se construyó una magnífica y profunda terminal de carga para sal, donde atracan buques de 150,000 Tons. Actualmente se construye en Isla Socorro una base aero-naval que dará facilidades turísticas y pesqueras.

En el Golfo de México, Cd. Madero y Tuxpan conservan sus características de exportación petrolera. En este último puerto, la técnica moderna de mono-boyas, ha permitido cargar buques hasta de 150,000 a 250,000 Tons. Otras mono-boyas se han instalado afuera de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Coatzacoalcos fue profundizado a 33 pies de calado y en su interior se abrió el Puerto de Pajaritos. Es en la actualidad uno de los centros industriales capaces de mayor desarrollo económico. Lo mismo sucede con Tabasco y Campeche, en donde ya se explotan pozos petroleros en el mar, mediante plataformas hincadas en el fondo. Se anuncia que la riqueza petrolera de tales regiones, sobre pasa las mas dilatadas esperanzas.

Cd. del Carmen y Lerma son enormes bases de apoyo a buques pesqueros, con todos los servicios asociados. Progreso sigue exportando henequén y miel de abeja, a la vez que suministra trabajadores pesqueros a Yukalpetén. Cozumel e Isla Mujeres han adquirido categoría internacional turística, y últimamente han sido batidos por las gigantescas inversiones de esta clase en Cancún.

Otra fase del desarrollo marítimo la constituyen los transbordadores que sirven a la Baja California en las rutas: Guaymas-Santa Rosalía; La Paz-Topolobampo; La Paz-Mazatlán y Cabo San Lucas-Vallarta. Estos transbordadores operan a cupo máximo y ya exigen modernización y ampliación. En el Caribe operan dos líneas: Punta Zam-Isla Mujeres y Puerto Morelos-Cozumel. En Cd. del Carmen un transbordador opera entre el muelle y la terminal de autobuses.

En lo que respecta a Educación Naval se inauguraron en 1972, 20 escuelas Técnicas Pesqueras - que ofrecen educación secundaria con diploma de Aspirante a Patrón de Pesca, en 1975 se fundaron 5 bachilleratos pesqueros (CECITEM) en preparación a las futuras Escuelas de Ingeniería Pesquera.

Se han creado en Veracruz, la Escuela de Ingeniería Naval dependiente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Veracruzana; en Tampico, la Maestría de Operación Portuaria, de la Universidad de Tamaulipas; en Ensenada la Facultad de Ciencias Marinas de la Universidad de Baja California Norte; en Mazatlán la Escuela de Oceanología de la Universidad de Sinaloa, en Guaymas la

Unidad de Estudios Marinos del Inst. Tecnológico de Monterrey, y en Veracruz el Centro Superior de Estudios Pesqueros. Puede asegurarse que todas las Universidades de México, incluyen en sus planes de investigación y estudios, AL MAR, en todas sus especialidades de Oceanografía y Oceanología.

No puede negarse que el avance en ciencia marítima es relevante. Sin embargo nos falta largo camino a recorrer. Debemos a los notables constructores navales campechanos una Escuela de Ingeniería de Marina. A los marinos mercantes una Facultad de Estudios Superiores que proporcione maestrías y doctorados en operación portuaria y economía marítima. De las Tres Escuelas Náuticas que operan en la misma forma, una puede dedicarse a otras especialidades que como Ingeniería Subacuática y de Salvamento de Buques, e Ingeniería Portuaria, es indispensable. La Tercera puede dedicarse a formar técnicos de nivel medio y superior para preparar sobrecargos, administradores de naves y contabilidad de marina.

A los miles de jóvenes sin recursos que buscan el trabajo de pesca: Centros de Adiestramiento para grumetes, y de capacitación en las diversas ramas de Tecnología Pesquera: Refrigeración, Congelación y Empaque; buceo autónomo y de trabajo submarino.

Por otra parte es indispensable cambiar nuestro criterio de Construcción Naval, y considerar simplemente al mas grande de los astilleros, como centro de armado, donde se construye el casco, y después se le dota de mecanismos, maniobra y aparatos, que aunque no se construyan en nuestro país, pueden pedirse a quien los fabrica. Así proceden en Europa y Asia. México debe construir sus propios buques cualquiera que sea su clase o tamaño.

-----00000-----