

LA MARINA NACIONAL A TRAVÉS DE CINCUENTA AÑOS

Por el Cap. de Altura,
Juan de D. Bonilla.

Hemos llegado ya a la mitad del Siglo XX y podemos hacer un análisis general de la evolución que ha experimentado nuestra Marina Nacional, a través de los primeros cincuenta años del siglo que corre, tiempo que ha vivido con alternativas diversas, unas veces alcanzando metas que nos han llenado de esperanzas y otras sufriendo penurias y miserias, tanto de material flotante como de personal especializado y competente.

Al comenzar este siglo se había iniciado ya una etapa de mejoramiento de los servicios marítimos de nuestro país, estableciéndose la Escuela Naval Militar de Veracruz, que era el primer paso para lograr un positivo desenvolvimiento de nuestra Marina, ya que sin personal técnico preparado, nunca se podría lograr su progreso y desarrollo.

El Siglo XX comenzó precisamente con la primera promoción de guardia marinas salida de la Escuela Naval el año de 1901, que fué agregada a la comisión inspectora en New York, encargada de vigilar los trabajos de construcción de los cañoneros "Veracruz" y "Tampico" en los astilleros de Bethlehem, proyectados de acuerdo con las necesidades de entonces, para el servicio de vigilancia de las costas y transporte de tropas.

Tales buques fueron los primeros que se construyeron como principio de un programa que se desarrollaría en varios años, para que contara la patria de Cuauhtémoc y Morelos, con una modesta Marina Militar, digna de la representación que merece nuestra nacionalidad, y llegaron al país en el año de 1904, relevando a los anticuados y viejos cañoneros "Libertad" e "Independencia", que ya estaban amarrados por inútiles.

Al comienzo del siglo, flotaban aún en el ambiente marítimo de México, las glorias de nuestra corbeta-escuela "Zaragoza", que realizó tan brillantemente su viaje alrededor del mundo y cuyas hazañas marineras, que nos llenaban de orgullo y esperanzas a quienes iniciábamos apenas nuestra carrera de navegantes, se oían relatar ya muy distantes.

Los contingentes de la Armada con que contábamos al comenzar el siglo eran, pues, la corbeta-escuela "Zaragoza", el buque-escuela "Yucatán", aparejado de barca para grume-

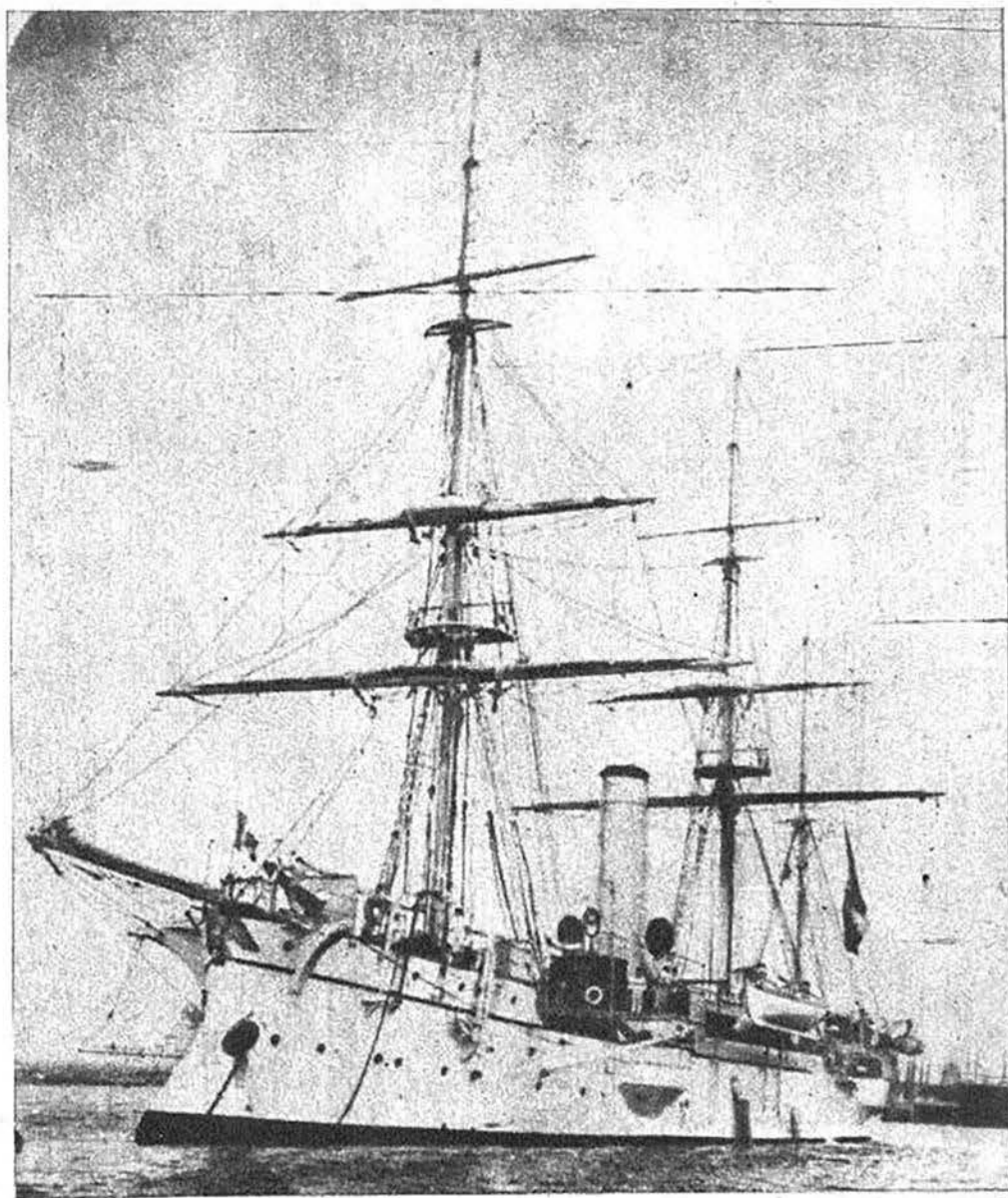
tes, los cañoneros "Veracruz" y "Tampico", en el Golfo de México y en el Pacífico el transporte "Oaxaca" y el cañonero "Demócrata".

A dichos elementos se agregaban las flotillas de Quintana Roo, que eran la del Sur con asiento en Payo Obispo, hoy Chetumal y la de bahía Ascensión, con asiento en Vigía Chico, de la misma bahía. La primera estaba integrada por las lanchas cañoneras "Cuauhtémoc" y "Maya", por los pailebots "Unión" y "Tatiche" y por ocho o diez vaporcitos de río de veinte a treinta toneladas que hacían la vigilancia a lo largo del río Hondo, límite con Belice. La flotilla de bahía

Ascensión la integraban las lanchas cañoneras "Coello" y "Dart", el pailebot "Icaiché" que hacía viajes a New Orleans por diversos materiales, el remolcador "Tulum" y el aviso "Ligera", amén de varias lanchas, gabarras y embarcaciones menores del servicio de bahía.

Las mencionadas flotillas, a cargo de jefes y oficiales de la Armada, desempeñaron muy útiles servicios en la costa de Quintana Roo, desde que se abrió la campaña contra los mayas rebeldes y mucho tiempo después, fomentándose el desarrollo de aquel territorio grandemente, con las comunicaciones quincenales que ha-

CAÑONERO "ZARAGOZA"



LA MARINA ...

cían los cañoneros de la Armada.

Teníamos además el pontón "Chetumal" a cargo de un oficial de la Armada, que desempeñaba las funciones de Aduana, fondeado en las inmediaciones de la desembocadura del río Hondo, para vigilar las exportaciones de caoba que se hacían por esa frontera. Con el fin de mejorar las condiciones del quebrado de Xcalak, se mantenía en constante trabajo la draga "Porfirio Díaz" con dos perforadoras, un martineti y embarcaciones menores, elementos que se ocupaban en hacer un pequeño muelle y las obras marítimas que se proyectaron para hacer de Xcalak el puerto de entrada a la bahía de Chetumal.

En el puerto de Veracruz teníamos al Arsenal Nacional con sus buenos talleres mecánicos y el dique flotante adscrito para tres mil toneladas. En Guaymas contábamos con un varadero para mil toneladas con su taller mecánico adjunto.

En cuanto a los servicios de nuestra Marina Mercante, se desempeñaban al comenzar el Siglo XX, con los buques de la Compañía Naviera Mexicana del Golfo y con la Naviera del Pacífico en la costa de su nombre, integradas por vapores de ochocientas a tres mil toneladas de capacidad de carga, que hacían el tráfico de cabotaje comunicando los puertos y barras de nuestras costas y haciendo viajes esporádicos en tráfico de altura, llevando henequén en la costa del Golfo y café en la del Pacífico, que se embarcaba en Salina Cruz y en San Benito principalmente.

La Naviera del Golfo la componían los vapores "Tehuantepec", "Tabasco", "Hidalgo", "Veracruz", "José Romano", "Yucatán", "Puebla", "Sinaloa", "Oaxaca", "Tamaulipas" y "México", agregándose posteriormente el

"Jalisco" y el "Coahuila", de tres mil toneladas, construidos en los Estados Unidos.

En la citada costa del Golfo navegaban también, algunas embarcaciones de pequeño porte en tráfico de cabotaje, comunicando entre sí las barras del Estado de Veracruz y las de Tabasco, realizando otras, un comercio intenso entre Campeche y Veracruz, transportando la sal campechana.

La Naviera del Pacífico estaba integrada por los vapores "Limantour", "Benito Juárez", "Hidalgo", "Herrerías", y "Unión", a los que se agregaron más tarde el "Ramón Corral" y el "Pesqueira", de cuatro mil toneladas.

En aquella costa hacían también un tráfico regular, los vapores "Bonita", "Lluella", y "Pinotepa", el bergantín "Santa María" y el vapor "Korrigan II", de la Compañía de El Boleo, amén de varios pailebots de motor en tráfico irregular.

De los años de 1907 a 1909, se incrementó nuestra Marina de Guerra con los cañoneros "Bravo" y "Morelos" y con el transporte "Progreso", construidos en Italia y con el transporte "Guerrero" construido en Inglaterra.

Por aquellos años recibió un impulso de consideración nuestro servicio de alumbrado marítimo, adquiriéndose los guardafaros "Melchor Ocampo" y "Donato Guerra" y encendiéndose muchos faros en los puntos conspicuos de nuestras costas, especialmente en la de Quintana Roo. Se agregó al servicio de faros, el de los contraincendios "Nereida" y "Tritón", adscritos al puerto de Veracruz.

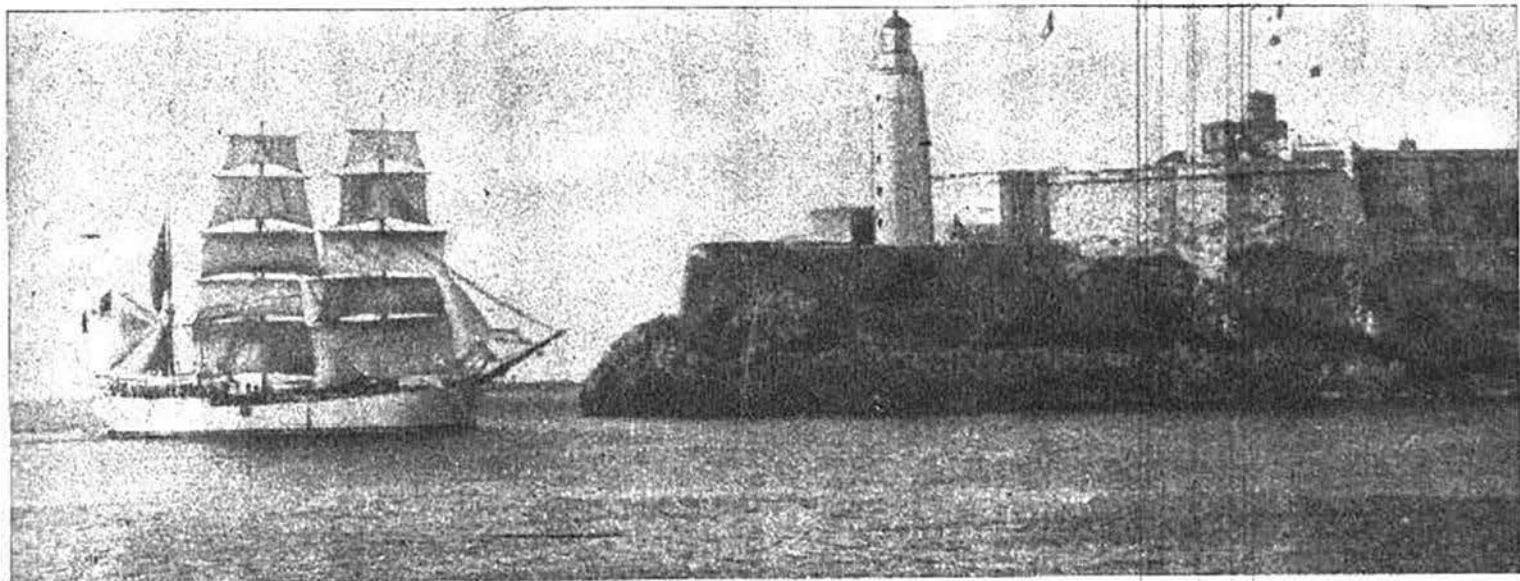
En cuanto a obras marítimas, los comienzos del Siglo XX fueron de mucha actividad y realizaciones; pues se terminaron los puertos de Tampico, Coatzacoalcos y Veracruz, con sus escolleras, malecones, muelles y bodegas, así como el de Salina Cruz, con su antepuerto, darsena, bodegas, muelles, grúas eléctricas y su magnífico

dique seco para diez mil toneladas.

Los servicios marítimos estaban administrados por un Departamento de Marina, dependiente de la Secretaría de Guerra y Marina de entonces, que tenía a su cargo los contingentes de la Armada, con sus establecimientos y dependencias y todos los servicios de la Marina Mercante.

Puede decirse, pues, que los principios del Siglo XX fueron de muy buen augurio para la Marina Nacional, pues transcurridos los primeros diez o doce años, teníamos un modesto conjunto de cañoneros y transportes agrupados en escuadrillas, en buenas condiciones de servicio, con un contingente aproximado de ciento cincuenta individuos entre jefes y oficiales y un mil quinientos entre clases y marinería. Teníamos un volumen aproximado de cincuenta mil toneladas de buques mercantes; teníamos un buen servicio de comunicaciones de faros y señales marítimas; teníamos un buen servicio efectivo de contraincendios en Veracruz; teníamos un dique flotante para tres mil toneladas y un varadero para mil; teníamos una comisión hidrográfica de la Armada que levantaba las costas de Quintana Roo; teníamos dos buques-escuela y privaba un ambiente favorable al mejoramiento y progreso de nuestra Marina Nacional.

Desde entonces, las cosas siguieron mal, pues al correr de los años fueron deteriorándose los buques de guerra sin que fueran relevados por nuevas construcciones; las compañías navieras fueron viniendo a menos y poco a poco fueron desapareciendo los buques que desempeñaban el tráfico marítimo en nuestras costas; se fué a pique por viejo el dique flotante de Veracruz y se inutilizó el varadero de Guaymas; se suspendieron los trabajos de la comisión hidrográfica de la Armada; se perdieron los dos guardafaros que teníamos y se inutilizaron los contraincendios, sin que se pensara en relevarlos hasta la fecha; los



Corbeta Escuela de Grumetes "Yucatán" entrando a La Habana.

LA MARINA ...

dos buques-escuela que teníamos, "Zaragoza" y "Yucatán" fueron dados de baja por inútiles y echados a pique a cañonazos y se hizo sentir un decaimiento general en asuntos de Marina, con nuestras costas abandonadas y desiertas de buques mexicanos.

Años después, y posteriormente al triunfo de la Revolución Constitucionalista, se hizo sentir una reacción favorable a nuestra Marina. Se constituyó la línea "Puertos Libres Mexicanos", con cinco de los vapores que quedaron de la Compañía Naviera del Golfo, comprados por la Reguladora de Yucatán; se compraron cuatro buques de diversos y disímolos tipos, que fueron adscritos al servicio de la Armada, la que sólo disponía de los transportes "Guerrero" y "Progreso" y del cañonero "Bravo", ya muy deteriorados. Aquellos cuatro buques inadecuados y viejos, fueron dados de baja poco tiempo después de haber llegado al país, por inútiles. Más tarde se compró en los Estados Unidos el cañonero "Agua Prieta" y se adquirió el buque de servicio especial "Sonora" ya muy deteriorado también, al que se dió la categoría de "Aviso"; se establecieron las Capitanías de Puerto a cargo de capitanes de nuestra Marina y se dió un paso trascendental, modificándose la Constitución Política del País en su Art. 32, que establece ahora que los capitanes y demás tripulantes de los buques de guerra y mercantes mexicanos, deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento.

Transcurrieron los años sin que se observara un mejoramiento de nuestros servicios marítimos; ya no teníamos guardacostas ni cañoneros; nuestras costas estaban apenas comunicadas por unos cuantos pequeños pailebots con motor; dos o tres buques de mayor porte hicieron un tráfico irregular durante tres o cuatro años, como el "Dos Equis" y el "Superior" y más tarde, el "Libertad" y el "Papanitla" de la Compañía Zamorense.

Fué hasta el año de 1920 en que las comunicaciones marítimas recibieron fuerte impulso, al constituirse en la costa del Pacífico con asiento en Mazatlán, la Compañía Naviera de los Estados de México, que puso en servicio ocho vapores de ochocientas a dos mil toneladas en tráfico mixto de San Francisco, California a Corinto, Nicaragua, con escalas periódicas en los puertos nacionales de aquella costa. Dicha compañía solamente operó durante cinco años de la vigencia de su contrato, que el gobierno no quiso reanudar por faltar partida de subvenciones en el presupuesto y amarró sus buques. Fueron adquiridos por nuestro gobierno y adscritos a las Líneas Nacionales de Navegación, los

vapores "Washington", "Bolívar" y "Moctezuma", que después fueron trasladados al Pacífico en tráfico mixto, siendo amarrados en el año de 1933 por incosteables y vendidos como hierro viejo.

En aquellos años operaron también en la costa del Pacífico, los vapores "Sinaloa" y "Sonora" de la compañía Vapores Correos Mexicanos, de tres mil toneladas, que fueron retirados del servicio a los cuatro años, quedando nuevamente nuestra costa sin comunicaciones regulares.

Para mejorar los servicios de la Armada, fueron adquiridos por la Secretaría de Hacienda en el año de 1921, seis "trawlers" de procedencia canadiense. Dichos buques, en cuya compra intervinieron personas ajenas al servicio marítimo, como siempre ocurre en nuestro país, resultaron del todo inadecuados, pues eran buques de pesca y viejos y hubo necesidad de adaptarlos en alguna forma para que fueran utilizados en algo.

Careciéndose de material flotante útil en nuestra Marina de Guerra, el gobierno federal ordenó la construcción de dos transportes, tres cañoneros y diez guardacostas, que se llevó al cabo en astilleros españoles en los años de 1933 a 1935. Con tales embarcaciones recibió un gran impulso nuestra Armada, contándose desde entonces con un material moderno y adecuado para nuestros diversos servicios navales y se fundaba así una esperanza más de mejoramiento. Dichos buques aun están en servicio, aunque algunos de ellos ya muy deteriorados.

Con el auge que tomó la explotación de los yacimientos petroleros en nuestro país, tuvimos un importante incremento de buques-tanque, que fué aumentando hasta contar con una flota de petroleros de la compañía "El Águila", que llegó a tener en servicio a los vapores "San Hugon", "San Antonio", "San Leonardo", "San Bernardo" y "San Ricardo" de siete a nueve mil toneladas de peso muerto además de un crecido número de remolcadores, lanchas y chalanes.

El tráfico marítimo internacional recibió mucho incremento entonces en el puerto de Tampico, donde se creó un intenso movimiento fluvial para transportar el petróleo crudo de los campos ribereños a las refinerías del puerto y despachándose de doce a quince petroleros diariamente, de diversas nacionalidades.

El auge en la explotación del petróleo creó la necesidad de establecer cargaderos en la costa, instalándose dos en Tuxpam: al Norte y al Sur de la barra y otros en la costa de Veracruz al Sur de Cabo Rojo, entre los que figuraron el de "Palo Blanco" y el de "El Agwi", que estuvieron funcionando durante cuatro o cinco años,

hasta que comenzó a decaer la producción.

Debemos anotar como acontecimientos de importancia, por lo que respecta a los servicios de Marina, ocurridos durante los primeros cincuenta años del siglo que corre, los siguientes:

La integración de las escuadrillas de cañoneros y transportes en las costas del país, dependientes de las Comandancias Generales de Marina de los Departamentos del Golfo y del Pacífico, entre los años de 1904 a 1909.

El levantamiento de las cartas hidrográficas de Quintana Roo por personal de la Armada en los años de 1901 a 1903, con el velero "Yucatán".

El viaje presidencial de la escuadrilla del Golfo, de Veracruz a Progreso, al mando del Capitán de Navío, don Francisco L. Carrión en el año de 1905, acompañada del trasatlántico alemán "Bismark".

El incremento de las flotas de las compañías navieras del Golfo y del Pacífico, hasta los años de 1910 a 1912, en que nuestra Marina Mercante alcanzó el máximo de tonelaje a flote, que no hemos recuperado hasta la fecha.

La intervención del Gobierno mexicano en el conflicto político de Nicaragua en 1909 enviándose el transporte "Guerrero" por el Presidente de aquella República, don José Santos Zelaya.

El viaje del cañonero "Tampico" a la costa del Pacífico vía estrecho de Magallanes en el año de 1905.

La baja del cañonero "Demócrata" y del transporte "Oaxaca" en el Pacífico, por inútiles para el servicio.

Los diversos combates de nuestros cañoneros y su intervención en la vigilancia de las costas y en el transporte de tropas, durante la revolución constitucionalista y las pérdidas sucesivas de los cañoneros "Tampico", "Veracruz" y "Morelos" y del transporte "Guerrero".

El viaje del cañonero "Morelos" a la costa del Pacífico, vía estrecho de Magallanes, en el año de 1912.

La creación de la línea "Puertos Libres Mexicanos" con cinco vapores en el año de 1918.

La creación de la Escuela Náutica de Veracruz en el año de 1919 y la reapertura de la de Mazatlán en el año de 1921.

El establecimiento de las Capitanías de Puerto y la reforma constitucional contenida en el Art. 32, en el año de 1917, hechos de gran trascendencia para el progreso de nuestra Marina Nacional.

Incendio de los petroleros "San Leonardo" y "San Bernardo" en el puerto de Tampico, en el año de 1917.

El establecimiento de la Compañía Naviera de los Estados de México en la costa del Pacífico, con ocho vapo-

LA MARINA...

res en tráfico mixto, en el año de 1920.

La pérdida del dique flotante de Veracruz en el año de 1923.

Diversos cruceros de instrucción de los buques-escuela y de algunos cañoneros, con cadetes y grumetes.

El viaje del cañonero "Veracruz" a la costa de Sotavento, conduciendo al Presidente Electo, don Francisco I. Madero en jira política, hasta Progreso.

Intervención de la flotilla del Golfo en Veracruz, apoyando al gobierno constituido, durante la sublevación de Félix Díaz en 1912.

La creación de los Batallones de Infantería de Marina en el año de 1915, que más tarde fueron suprimidos.

El ataque de la escuadra americana al puerto de Veracruz en abril de 1921 y defensa de la Escuela Naval Militar.

La adquisición de los vapores "Washington", "Bolívar" y "Moctezuma" por subscripción nacional en el año de 1921.

El viaje del cañonero "Bravo" y vapor "Coahuila" en misión especial al Brasil, con motivo del centenario de independencia de aquella república en el año de 1922.

La adquisición del acorazado "Anáhuac" en el año de 1925.

La intervención de la escuadrilla del Golfo en los sucesos de la revolución delahuertista en 1924 y 1925.

El incremento de nuestra flota petrolera de la compañía "El Águila" de los años de 1912 a 1925.

La adquisición de las dragas "Veracruz" y "Tampico" construídas en Inglaterra en el año de 1932.

La organización de la "Cooperativa Transportes y Vías Fluviales", con dos vapores en la costa del Golfo, en el año de 1932.

La adquisición de cañoneros, transportes y guardacostas construídos en astilleros españoles en los años de 1933 a 1934.

El establecimiento del "Control de Fletes y Pasajes" en el puerto de Veracruz, el año de 1935.

Creación del Departamento Autónomo de Marina el año de 1939.

Creación de la Secretaría de Marina en el año de 1941, acontecimiento de trascendencia para el futuro de nuestra Marina.

El establecimiento del "Día de la Marina" y de la "Casa del Marino", en los años de 1942 y 1943 respectivamente.

Instalación de los "Talleres de Marina" en las Lomas de Tecamachalco, para construcción de lanchas y reparación de faros en 1944.

Iniciación de obras portuarias de importancia en Mazatlán, Veracruz y Coatzacoalcos.

Compra que hizo nuestro gobierno a los Estados Unidos, de cuatro fragatas usadas, para el servicio de nuestra Armada, el año de 1948.

Acontecimientos de importancia para nuestra Marina tuvieron lugar durante la segunda guerra mundial, anotándose primeramente, la incautación de buques extranjeros internados en nuestro país, por Decreto Presidencial de fecha 10 de abril de 1941, en virtud del cual, la Secretaría de Marina tomó posesión de nueve buques-tanque italianos que fueron entregados a Petróleos Mexicanos para su manejo y administración y de tres buques de carga general, con los que se organizó la Compañía Mexicana de Navegación.

Posteriormente, la Administración de Petróleos Mexicanos adquirió por compra seis buques-tanque, con la que nuestra flota petrolera llegó a contar con más de cien mil toneladas de peso muerto entre petroleros y remolcadores.

Otro acontecimiento sensible que experimentó nuestra Marina durante la pasada guerra mundial, fué la pérdida por torpedeamiento de seis buques-tanque, en cuyos accidentes tuvo que lamentarse la pérdida de treinta y seis vidas de nuestros tripulantes, entre oficiales y marinería.

Haciendo un somero resumen de comparación, para juzgar acerca de la evolución que ha experimentado nuestra Marina Nacional en cincuenta años de vida, que corresponden a

la primera mitad del Siglo XX, puede decirse en términos generales, que a la fecha, hemos mejorado sensiblemente en cuanto se refiere a administración y aspecto social, pues con la creación de la Secretaría de Marina, se ha dado un paso firme para lograr el mejoramiento de todos nuestros servicios marítimos.

Las reformas a las leyes y reglamentos de marina; la creación de nuevas instituciones; la integración de la Ley del Trabajo con su capítulo relativo al trabajo a bordo y la creación de los diversos sindicatos marítimos, nos ponen en condiciones mejores, para esperar un futuro desarrollo de nuestra Marina Nacional.

No hemos sabido aprovechar las condiciones favorables que se presentaron para explotar con ventaja durante la guerra y posteriormente, las rutas comerciales marítimas, que otros han aprovechado en su favor, acudiendo con presteza a explotar lo que nuestra indolencia o ignorancia ha dejado pasar inadvertido.

Sin embargo, no obstante la situación de desaliento que nos sorprende a medio siglo, hemos ganado algo, una valiosa experiencia, que seguramente nos servirá de mucho si nuestros directivos en asuntos de Marina, saben utilizarla debidamente con sus miras puestas en un futuro mejor para la patria mexicana.

Enero de 1950.

Capt. Juan de Dios Bonilla.

EL PORVENIR
DE
MEXICO
ESTA EN
EL MAR



El buquetanque petrolero "18 de Marzo".
Fondeado frente a San Juan de Ulúa.