

Construcción del Puerto de Xcalak

Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo

El 8 de julio de 1893 fue firmado por México e Inglaterra el tratado de límites entre nuestra República y la Colonia de Honduras Británicas. Como este tratado impedía a los buques mexicanos el acceso a la Bahía de Chetumal, se negoció el 7 de abril de 1897 un artículo adicional el III bis que garantizaba a perpetuidad a los barcos mercantes mexicanos, la libertad absoluta de navegar por los estrechos y aguas territoriales de Honduras Británicas.

Como consecuencia de estos tratados de límites el Gobierno del General Díaz tomó la resolución de emprender la campaña contra los indios rebeldes de Quintana Roo para someterlos y reconquistar el territorio por ellos ocupado. Se decidió:

I.—Adquirir un pontón que fondeado frente a la boca del Río Hondo, sirviera de aduana y baluarte. Este pontón dotado con equipo de guerra inauguró su servicio a principios de 1898 a las órdenes del Primer Teniente de la Armada don Othón P. Blanco.

II.—Establecer el Consulado Mexicano en Bécice, para contar con una base de operaciones que permitiera el estudio de condiciones y circunstancias para llevar a cabo la campaña contra los rebeldes. El primer Consul Mexicano en Bécice lo fue el Brigadier de la Armada don Angel Ortiz Monasterio. El Vice-cónsul canciller lo fue el Sr. Ing. Miguel Rebolledo, quienes tomaron posesión de sus cargos el 5 de mayo de 1898.

III.—Localizar el Canal de Bacalar Chico y analizar sus características hidrográficas para decidir el paso de los buques que condujeran la fuerza expedicionaria. Tal canal resultó ser una vía angosta y baja, abierta por los nativos de Bacalar Chico, que permitía el paso de canoas. Como consecuencia de la imposibilidad de usar este canal se realizó una expedición de reconocimiento y estudio en junio de 1898. Se recorrió la línea de arrecifes al norte y a 8 kilómetros del canal internacional se localizó un canal doble al que los naturales daban en lengua maya el nombre de Xcalak o doble quebrado. Presentaba la ventaja de mayor profundidad, proximi-

dada a la línea divisoria y facilidad para construir un pequeño puerto por dentro del arrecife.

IV.—En compañía del primer Teniente Alberto Zeneno se hizo el levantamiento hidrográfico de la costa desde Xcalak hasta el canal de Bacalar Chico. Realizado el levantamiento se redactó el programa de obras que se debían ejecutar con carácter relativamente provisional y del material necesario que se debía adquirir o construir: embarcaciones de alijo, remolcadores de poco calado, chalanes, dragas, protones, etc.

El programa mereció la aprobación del Presidente Díaz y comisionó a los señores Monasterio y Rebolledo para la adquisición de todo el material en Nueva Orleans. Se organizó en Cozumel la fuerza expedicionaria constituida por todos los buques de la Armada Nacional, más los elementos comprados en Estados Unidos.

A fines de octubre de 1899 fondeó la escuadra expedicionaria en la Bahía de Bécice y las autoridades concedieron el traslado de tropas y equipo al interior de la Bahía de Chetumal donde se realizó el desembarco el 24 de octubre de 1899 en el lugar llamado Sombrerete.

En enero de 1900 se me designó Director de las obras del Canal y Puerto de Xcalak. Se inició la construcción de la draga de canal y de los pontones perforadores para taladrar las rocas y se inició la apertura a pala y pico de un canal de Sombrerete al Caribe.

En mayo de 1900 se montó un campamento en la costa del Caribe frente al Canal de Xcalak. Dicho campamento lo constituían 150 soldados, 100 operarios y 60 marineros. Se construyeron casas para habitaciones quedando en una de ellas instalada la Dirección de las Obras y en las restantes la tropa, marinos y empleados de las mismas. Esta fué la fundación del Puerto de Xcalak.

En la figura 1 puede verse el esquema de la draga.

La maquinaria se adquirió en Marión (Ohio), EE. UU. y la madera de Pitchpine en Nueva Orleans, sana y cortada a sus dimensiones. La cuchara pendía de un botalón muy fuerte y con capacidad de 2 yardas cú-

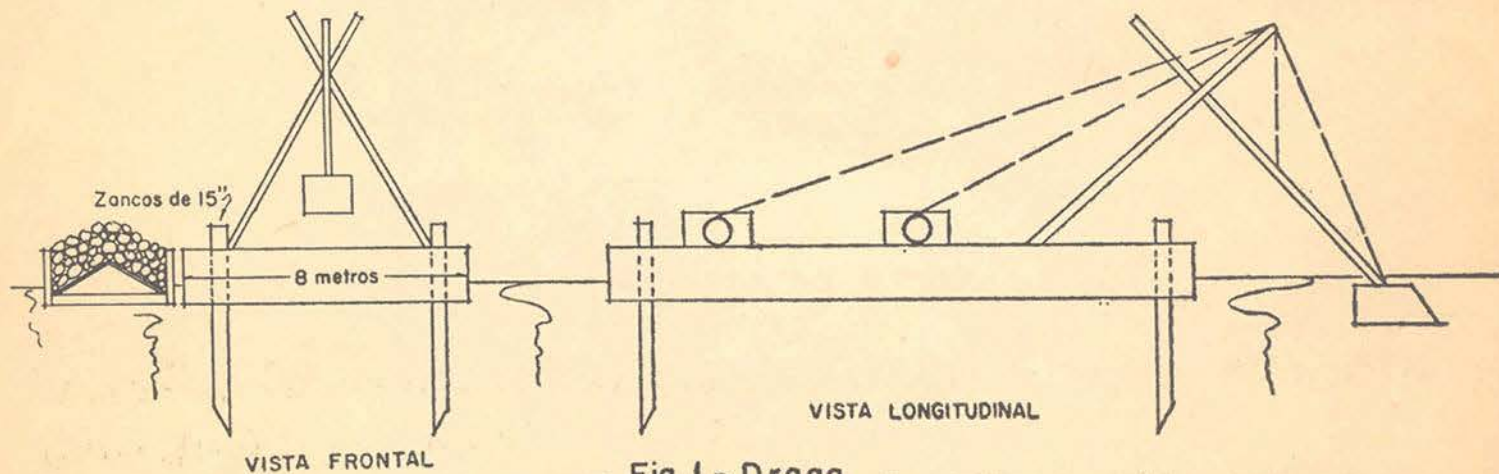


Fig. 1.- Draga

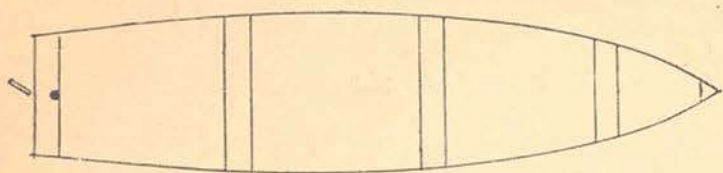


Fig. 2

bicas. La madera y maquinaria se transportó a Xcalak en gabarras de acero construídas en Nueva Orleans, figura 2, y que eran desarmables para facilitar su transporte. Cada gabarra de las 12 adquiridas medía 8 metros de eslora por 3 de manga. Calaban 2 pies y podían transportar hasta 30 hombres.

Para mover estas gabarras cuando no llevaban carga se usaban remos manejados por 6 hombres. Si la carga era pesada se empleaban pequeños remolcadores de acero armados en Xcalak con máquinas de vapor.

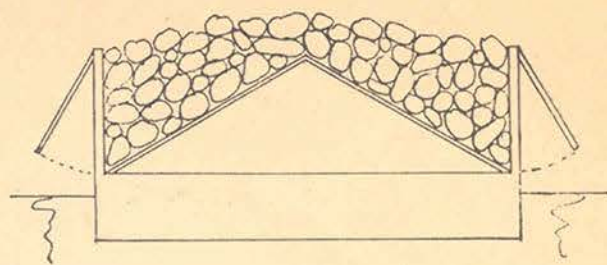


Fig. 4

Al perforar un agujero se introducía un ademe de tubo y se cargaba con dinamita. En cada barreno iba una caja y se hacían explotar series de 10 a 20 barrenos.

El desecho de roca partida que extraía la draga se depositaba en chalanes especiales cuyas características pueden verse en la figura 4.

La cubierta inclinada permitía que el material resbalara y cayera al agua al abrir las puertas giratorias. Se extraían en promedio 40 metros cúbicos de material por día.

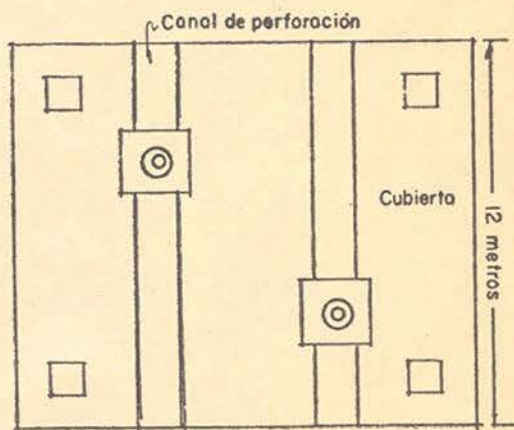
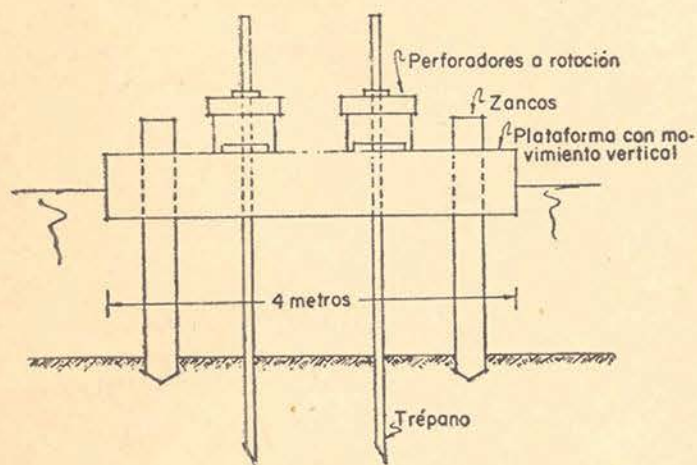


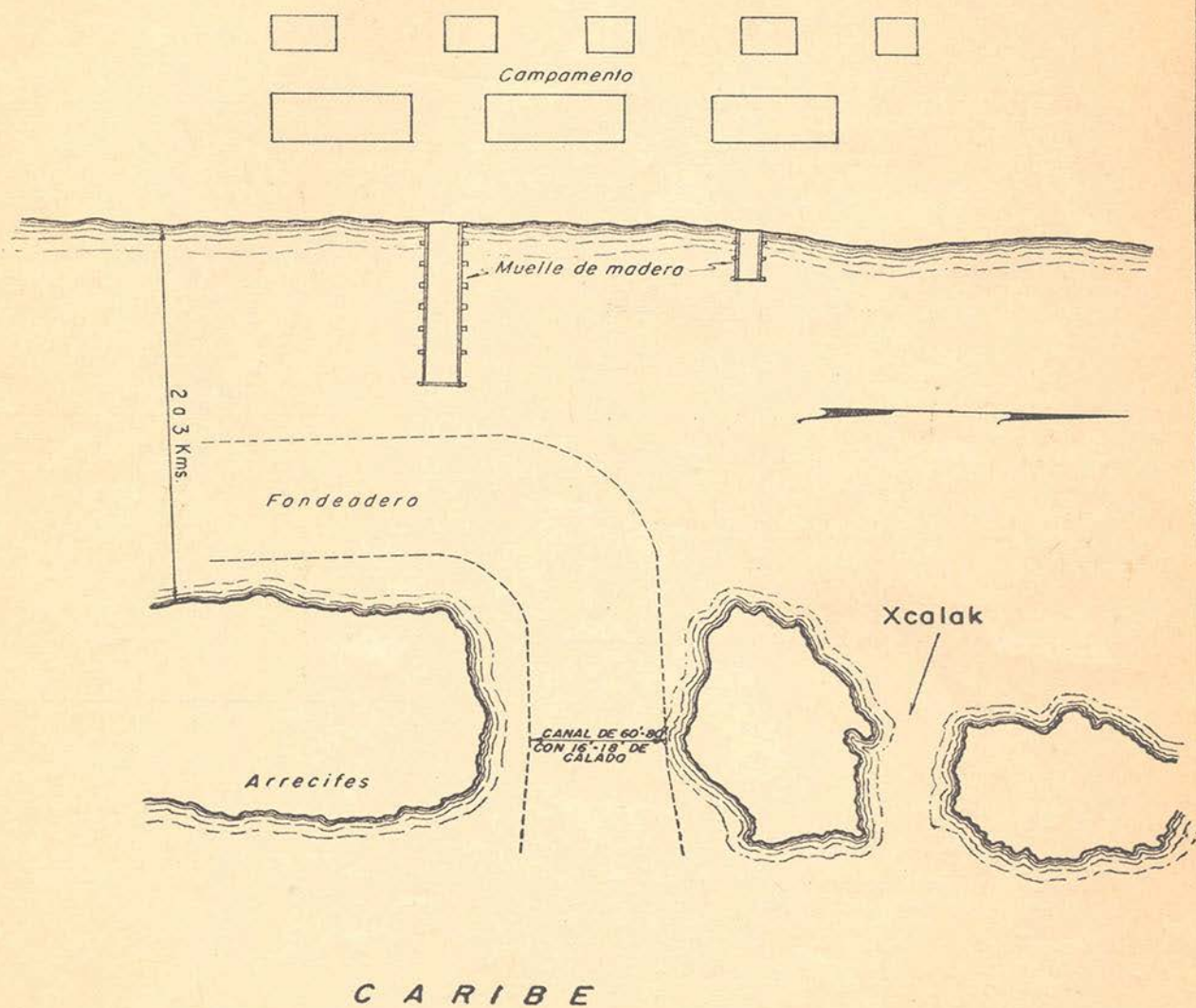
Fig. 3

Para montar las perforadoras se construyeron unas plataformas flotantes apoyadas en zancos; las cuales podían remolcarse al lugar de trabajo. Se bajaban los zancos mediante un sistema a cremallera y al apoyarse en el fondo y seguir accionando la cremallera, la plataforma subía hasta salir fuera del agua, para que el trabajo de las perforadoras no fuera interferido por el oleaje. El esquema de estas plataformas puede verse en la figura 3.

A fines de 1900 se había terminado el canal de Xcalak y abierto un pequeño fondeadero en el que pudo entrar el cañonero "Libertad" con calado de 7 a 9' y el Transporte "José Romano" con calado poco mayor.

En la figura 5 puede verse el esquema del puerto en 1901. Su costo fue de 8 millones de pesos aproximadamente.

Fig 5.-ESQUEMA DEL PUERTO DE XCALAK EN 1900



TERRITORIO DE QUINTANA ROO

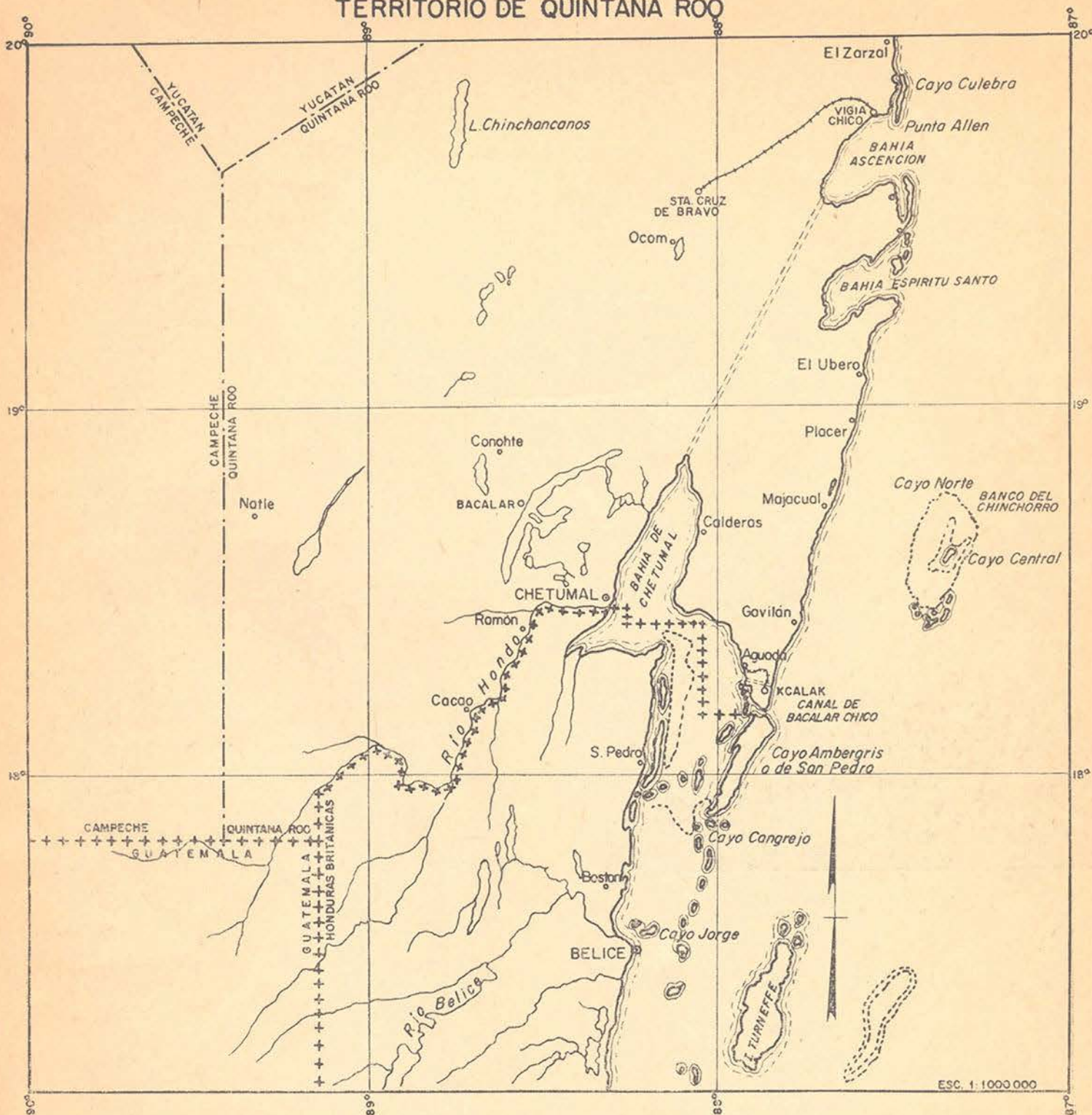


FIGURA 6

El desarrollo económico de la región exige la ampliación del puerto y su comunicación con Chetumal a través de un canal abierto en la Bahía del mismo nombre. Tales obras darían al Territorio de Quintana Roo la oportunidad de exportar sus productos sin depender de Belice y terminarían con el contrabando organizado a través del Río Hondo. Puede verse en el mapa de la

figura 6 la menor longitud del canal Xcalak-Chetumal respecto al propuesto Santa Cruz de Bravo-Chetumal. Su costo puede investigarse analizando el rendimiento del equipo moderno y no sería muy elevado debido a que la piedra madreporica y la roca caliza que constituyen el fondo de la Bahía de Chetumal son bastante blandas.