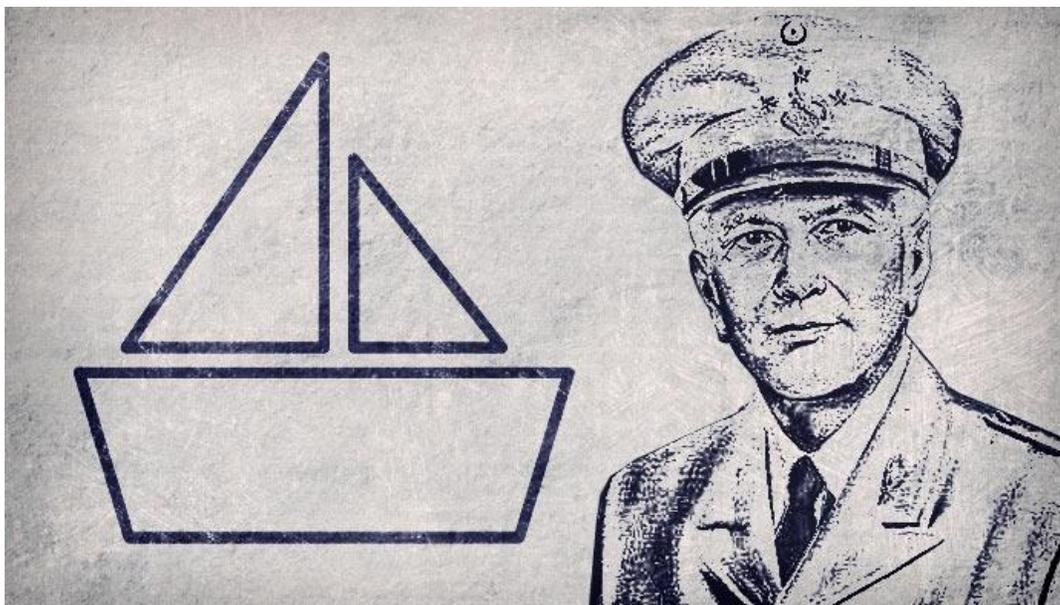




El Barco de Cemento

Escrito por Embajador Antonio Pérez Manzano. Martes 21 de noviembre de 2017



Homenaje a don Heriberto Jara Corona, militar, político y diplomático mexicano.

Breve semblanza: Nació en la población de Nogales, Veracruz, el año 1879; su educación transcurrió entre Orizaba y Pachuca Hidalgo. Cuando cumplía los 19 años se incorporó al Partido Liberal Mexicano fundado por los hermanos Flores Magón, con lo que inició una ardua carrera política, en los albores de la Revolución Mexicana, correspondiéndole jugar un importante papel en 1907, durante la huelga de Río Blanco, Veracruz, donde fue apresado. Posteriormente, se mostró muy activo escribiendo en varios periódicos, lo que le costó nuevo arresto y el envío a realizar trabajos forzados al Valle Nacional, Oaxaca, de donde escapó para incorporarse a la lucha revolucionaria convocada por Francisco I. Madero. Durante esta etapa alcanzó el grado de Coronel del ejército y posteriormente, fue electo como diputado al Congreso de Veracruz; en 1914 se incorporó al ejército carrancista con el grado de General Brigadier. Se desempeñó como diputado del Congreso Constituyente de Querétaro (1916-1917), en el que se pronunció por diversas reformas sociales y por darle un contenido agrarista al artículo 27 constitucional, fue de los constituyentes más activos y propositivos, junto con Francisco J. Mújica y otros.

De 1917 a 1920 fungió como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de México ante el gobierno de Cuba, cuando la isla era un foco de la oposición conservadora al nuevo régimen revolucionario en México, por lo que se encargó de normalizar las relaciones entre ambos países.

El presidente Lázaro Cárdenas lo nombró Comandante Militar en Veracruz y Oaxaca y el presidente Ávila Camacho lo designó Secretario de Marina, cargo que desempeñó durante buena parte de la 2ª Guerra Mundial, entre 1940-1946. En los años siguientes fue nombrado Presidente Honorario del Movimiento Mexicano por la Paz y formó parte del Consejo Mundial de la Paz. Durante la revolución china, viajó a ese país y defendió los principios y el movimiento de Mao Tse Tung. Por sus actividades pacifistas recibió en 1952 el premio “Stalin” de la Paz; otra distinción que recibió fue la medalla “Belisario Domínguez” en 1959, otorgada por el Senado de la República. También ocupó la presidencia del Instituto Mexicano-Cubano de Relaciones Culturales Juárez-Martí, desde la cual estuvo a favor de la revolución cubana, de la autodeterminación de los pueblos y de la no intervención. Falleció el 17 de abril de 1968 en la Ciudad de México.

¿Se podría afirmar que, el ser humano es navegante por naturaleza? Desde la infancia casi todos hemos jugado con un barquito de papel, de madera, de plástico y de otros materiales; ¿por qué no con uno de cemento o de piedra?



Con cierta lógica las personas pensamos que para que un objeto flote en el agua este debe ser ligero, o bien de acuerdo con el “Principio de Arquímedes” se afirma: “todo cuerpo sumergido dentro de un fluido experimenta una fuerza ascendente llamada empuje, equivalente al peso del fluido desalojado por el cuerpo”. Este principio lo aplicamos cuando nadamos, cuando tiramos un objeto al agua; el objeto se hunde si su peso es mayor que el peso del fluido desalojado o desplazado. El objeto flota cuando su peso es menor o igual al peso del fluido desplazado.¹

¹Visto en https://es.wikipedia.org/wiki/Barcos_de_hormigon “Los **Barcos de Hormigón o cemento** son barcos cuya estructura principal está construida en hormigón armado, es decir, hormigón (o concreto) y barras de acero, además de usarse otros materiales tradicionales como la madera. La principal ventaja de construir barcos con hormigón armado es que los materiales son baratos y fácilmente accesibles, mientras que las desventajas son que los costes de mano de obra de construcción son elevados, así como sus costes operativos (los barcos de hormigón precisan gruesos cascos, lo que significa masa extra que empujar y menos espacio para la carga). Durante el final del siglo XIX, en Europa se usaron barcazas de hormigón en los ríos y durante la I y II guerras mundiales. Debido a la escasez de acero, los mandos militares de EE.UU. ordenaron la construcción de pequeñas flotas de barcos de hormigón para alta mar, el más grande de los cuales fue el SS *Selma* (1919). Pocos barcos de hormigón se completaron a tiempo para operar durante la I Guerra Mundial, pero durante 1944 y 1945, barcos y barcazas de hormigón fueron utilizados para apoyar la invasión anglo-americana en Europa y el Pacífico. Desde finales de 1930, se utilizó también el hormigón para construir barcos de recreo.”

Como antes se dice, el General Heriberto Jara ocupó puestos públicos con diversos gobiernos, que marcaron su vida profesional y sus proyectos.² En Cuba don Heriberto tuvo la oportunidad de conocer los astilleros donde se fabricaban cascos de buque a base de cemento armado, ahí se le prendió la idea y concibió el plan de traer esa tecnología para el puerto de Veracruz que siempre alentó su vocación marinera; no obstante, tuvo que esperar un tiempo para poner en práctica su propósito, porque en 1920 se distrajo al haber sido electo Senador de la República. Como ya antes se dijo, en tiempos del presidente Manuel Ávila Camacho, don Heriberto fue designado como Secretario de Marina y durante ese periodo se intentó la construcción de una dársena o resguardo en puerto, hecha de cemento. El propio General, en entrevista que concedió al periodista Carlos Zapata Vela, le contó lo siguiente: “Las críticas que recibí fueron injustificadas y tendenciosas. Durante la guerra mi actitud y conducta antifascista fueron cabales y cumplidas, y esto significó enemistades de carácter fundamentalmente político.”³

Los técnicos de fabricación naval, -de acuerdo con lo dicho por el General Jara-, aconsejaron la construcción de barcos de cemento para el servicio de cabotaje; en realidad nunca llegó a construirse un barco, solamente se hizo una dársena de cemento que al ser llevada al dique seco de San Juan de Ulúa, se hundió por el defectuoso manejo de su construcción. Pero esto no significa que haya sido errónea la idea de construir embarcaciones de cemento; el cemento armado no tiene mayor peso que las placas de acero con las que se construyen los trasatlánticos, éstos no se hunden por razón de su peso estructural. El cemento recubierto con un impermeabilizante adecuado es útil para las construcciones navales.



No obstante lo dicho anteriormente, entre la población se han creado mitos o cuentos sobre la existencia de un barco de cemento, el cual supuestamente se hundió a poco de ser botado y se ha dicho que se encontraba hundido a pocos metros de la Isla de Sacrificios, en Veracruz. Algunos investigadores desmienten tales versiones, pero la gente continúa diciendo que: ¿cómo se le ocurrió al general H. Jara construir un barco de piedra o cemento?

²Entre 1908 y 1914, grandes barcos de hormigón se empezaron a construir en la República Federal de Alemania, Gran Bretaña, Holanda, Noruega y California. Los restos de un barco británico de este tipo, el auxiliar costero *Violete* construido en 1919, puede verse aún en Hoo, condado de Kent (Inglaterra); otros en el río Paraná, Argentina, en la ciudad de Colón, Entre Ríos, Uruguay y uno más en el Puerto de Veracruz, México.

Comentario final, lo que el General Jara trató de hacer en Veracruz fue el resultado de conocimientos o experiencias adquiridos en el extranjero y la intención de ponerlos en práctica en nuestro país. Viene al caso recordar al general Ramón Corona Madrigal, militar y político jalisciense que combatió a las fuerzas del imperio francés hasta su derrota. En 1874, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada –sucesor de Benito Juárez- lo nombró Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de México en España. Luego de pasar más de diez años, viviendo como diplomático en España, regresó a México. En dicha etapa de su vida el general-diplomático observó que en el país ibérico la gente usaba calcetines para cubrirse del frío y hasta como una prenda de lucimiento (algunos se hacían de seda); por lo cual consideró que esas calzas también podrían fabricarse en México, se interesó por el proceso de elaboración y se comunicó directamente con el presidente Lerdo de Tejada, para pedirle autorización para adquirir algunas máquinas para la elaboración de calcetines, así como la contratación de algunas empleadas españolas, para que iniciaran la producción de calcetines en nuestro país. Tiempo después regresó a México por haber sido designado como gobernador del estado de Jalisco, cargo del cual tomó posesión el primero de marzo de 1887.

Otra acción no tan trascendente como las anteriores, fue la de un joven diplomático soñador –el que esto escribe-, y que pretendió compartir con la sociedad de nuestro país, consistió en tratar de ayudar a mejorar el sistema alimentario mexicano. Resultó que (ya hablando en primera persona), estando adscrito a la República Popular de Polonia (1982-1986), entré en contacto con científicos y técnicos del “Instituto de la Papa” de ese país europeo, quienes me mostraron los avances logrados en la producción de dicho tubérculo, sobre todo en cuanto a toneladas de rendimiento por hectárea de terreno.

La diferencia entre lo que se producía en México con las variedades de papa sembrada y lo que estaban experimentando en Polonia era tan grande, que las ilusiones de estar ante un gran proyecto me invadió. Las autoridades polacas citadas ofrecieron asesoría técnica, así como aprovisionamiento de semillas para el inicio de la producción a gran escala. Tuve acceso a documentación de todo tipo y de mi propio peculio contraté a una traductora, para poder elaborar mi propia investigación en mis horas libres y a su término enviarla a las autoridades mexicanas. Después de un trabajo de varios meses el estudio estuvo listo, contando con la autorización del embajador se elaboró el correspondiente oficio de remisión, anexando los documentos y se incluyó entre la correspondencia que se enviaba quincenalmente por medio de la valija diplomática.

Personalmente me sentía satisfecho, por estar en posibilidades de contribuir a mejorar la alimentación de millones de personas y de justificar de manera positiva mi desempeño como miembro del Servicio Exterior Mexicano. Meses después de haber enviado el trabajo mencionado, me preocupó la falta de respuesta, pues ni siquiera recibimos el -burocráticamente correcto- acuse de recibo; nadie sabía nada del documento.

Yo estaba consciente de que el asunto no sería fácil, pues aún cuando se tuviera éxito en la producción, faltaba influir en la cultura gastronómica de los mexicanos, para incluir papas en mayores cantidades en los platillos que acostumbramos comer. Cuando por fin logré contacto con el presidente de los productores de papa de México, le comenté sobre la investigación que yo había elaborado. Luego de un breve suspiro me dijo: “mire licenciado, no leí el estudio, pero ni se le ocurra insistir en que ese proyecto se implante en nuestro país.” Yo lo paré para volverlo a interrogar sobre su oposición a la propuesta y casi sonriendo me dijo: “no le haga, no ve que si

como le digo la papa polaca nos invadiera, los precios nacionales de nuestro producto se vendrían abajo.” Fin de la historia.⁴

Quedan a consideración del lector las reflexiones y comentarios sobre los temas abordados y su posible trascendencia.

⁴ Para esos tiempos el que esto escribe era Consejero del Servicio Exterior Mexicano y se desempeñaba como Jefe de Cancillería de nuestra embajada en Polonia.