

ARCHIVO HISTÓRICO
DEL CENTRO DE ESTUDIOS
DE HISTORIA DE MÉXICO
CONDUMEX

Joaquín Redo informa a José Yves Limantour sobre su asunto del Varadero Nacional del Pacífico

Josefina Moguel Flores

Gracias al interés de Grupo Condumex por rescatar, resguardar, ordenar, conservar y difundir diversos materiales de documentos, impresos y fotografías de nuestra historia mexicana, fue que adquirió en abril de 1997 para su Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex, el valioso archivo privado de la correspondencia hasta ahora más completa que se conoce, de José Yves Limantour Marquet. Aunque todavía se procesa su clasificación y respectiva foliación, parte del material ya puede consultarse en microfilme. Cabe mencionar que existen otros archivos que resguardan documentación del prestigiado ministro de Hacienda de Porfirio Díaz; por ejemplo, en el mismo Archivo Histórico del Centro de Estudios se incluye la colección de documentos, fotografías e impresos que hizo Federico González Garza acerca del periodo revolucionario y que fue donada a la institución en noviembre de 1982 por sus hijos Federico, Cordelia y Gloria; los informes que rescató el periodista e historiador José Cayetano Valadés, de los cuales algunos fueron publicados en los periódicos *Lozano* y en la segunda sección de *La Prensa*, de San Antonio, Texas, entre 1933 y 1934, provenientes del archivo privado de Fran-

cisco I. Madero, protegido por Alfredo Álvarez. En la sección de impresos en su Fondo CMXV-5 se destaca en la correspondencia distinguida y publicada por Valadés, la simpatía que Madero manifiesta por Limantour como su idóneo candidato a la presidencia o vicepresidencia de México, sin ser un incondicional limantourista,¹ y algunas de las cartas intercambiadas entre Madero y Limantour desde fines de noviembre de 1907 hasta agosto de 1911.² Por otro lado, Valadés contó con los documentos que le proporcionó el doctor Samuel Espinosa de los Monteros y que publicó a fines de 1932 sobre la influencia de Limantour al estallar la revolución maderista, en la organización de un nuevo gabinete.³ Asimismo descubrió en la Biblioteca Nacional, por medio de Aurelio Manrique, los textos de los Tratados de Ciudad Juárez y la intervención de Limantour en el curso de las conferencias en Nueva York.⁴

¹ Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex. Fondo CMXV-5. Carpeta —en adelante C.— 1. Legajo —en adelante L.— 46.

² *Ibidem*. L. 47.

³ *Ibidem*. L. 28.

⁴ *Ibidem*. C. 2. L. 76 a 89. 24 de mayo a 23 de agosto de 1936. Otro archivo que incluye correspondencia en la que se menciona

Otro archivo que contiene alguna documentación de particular interés sobre Limantour, aunque todavía permanece inédito, es el privado de Diego Redo de la Vega, quien fuera candidato a la gubernatura de Sinaloa sostenido por los científicos en 1909, acompañante de Porfirio Díaz en su destierro y su secretario particular en París, Francia. Dicho archivo lo organicé y clasifiqué junto con otra persona hace varios años y pertenece a la familia de la señora María Teresa Redo de Sánchez Navarro.⁵ Precisamente por ser los Redo prominentes empresarios y figuras políticas del porfirismo, y que aún no han sido investigados lo suficiente, es que decidí seleccionar un documento del padre de don Diego, el senador Joaquín Redo, y que por supuesto se encuentra en el archivo privado de Limantour, perteneciente al Centro de Estudios de Historia de México Condumex, clasificado en el Fondo CDLIV. 1883-1899, primera serie, caja 43/57. De: RANS A: REYES, rollo 12, en la correspondencia intercambiada entre Limantour y Joaquín Redo que consta de 36 cartas, 21 copiadore, cinco telegramas y dos tarjetas, una de presentación y otra postal, que totalizan 64 documentos fechados desde el 13 de octubre de 1894 hasta el 31 de octubre de 1899.⁶ El epistolario Limantour-Joaquín Redo denota algunas de las múltiples actividades empresariales y de negocios de la familia Redo,⁷ iniciadas, sustentadas e impulsadas

a Limantour en su intervención en las conferencias de paz es el de Gustavo A. Madero, que se encuentra en el Archivo Histórico Diplomático Mexicano de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Correspondencia de Madero con su esposa Carolina Villarreal.

⁵ El Archivo Redo desde luego incluye la candidatura de Diego Redo, sus relaciones con Díaz y los negocios que como miembro de la familia impulsó a su regreso a México, entre otros asuntos.

⁶ Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex. Archivo de José Yves Limantour. Dentro de la correspondencia se incluyen algunas cartas de Diego Redo y de Alejandra de la Vega de Redo. Por otro lado, el Fondo CDLIV abarca el periodo 1880-[1934] y sin fecha, dividido en tres series. Consúltense su reseña en el catálogo que elaboré de los fondos documentales del Archivo Histórico de la institución, de próxima aparición.

⁷ *Ibid.* Valgan dos ejemplos: el primero, en la carta fechada el 13 de octubre de 1894, Redo participa a Limantour estar dispuesto a vender al gobierno su vapor Alejandro, adquirido en Inglaterra y del que puede disponer para cualquier servicio y el tiempo que quiera, y en el segundo, el 21 de marzo de 1895,

por el propio Redo, anterior organizador por ejemplo de los famosos ingenios de La Aurora y El Dorado y la fábrica de hilados y tejidos El Coloso en Sinaloa.⁸

En esta ocasión, por medio de la amable convocatoria de la Asociación Mexicana de Archivos y Bibliotecas Privados, A. C., el Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex seleccionó para esta publicación una carta mecanografiada que consta de ocho fojas, escrita en México por el entonces senador Joaquín Redo, al ministro de Hacienda José Yves Limantour el 24 de abril de 1897.⁹ Fue el ministro de Hacienda quien encargó al licenciado Roberto Núñez el estudio del voluminoso expediente de la Secretaría de Guerra sobre los contratos de los Redo para establecer un arsenal y una fábrica de máquinas y calderas en Mazatlán y el Varadero de Guaymas, y acerca de la conveniencia de su compra por parte del gobierno.¹⁰ (Documento 1.)

En la carta a que se hace referencia del 24 de abril de 1897, dirigida por don Joaquín Redo a Limantour, se refleja la paz porfiriana que prevalecía en el grupo en el poder, que obtenía toda clase de concesiones para emprender sus negocios y empresas. Redo reseña la historia de uno de sus negocios de interés: la construcción de lo que sería el Varadero Nacional del Pacífico, más conocido como de Guaymas y que se propició en el gobierno de Manuel González para estable-

Redo pide a Limantour que enseñe a Díaz muestras de tejido de lana, para persuadirlo: "[...] de que con una poca de protección por parte del Gobierno, esa industria puede progresar tanto entre nosotros como la de tejidos y estampados de algodón, y contribuir como ésta para los gastos públicos".

⁸ El Archivo Redo contiene copiosa información sobre los ingenios y la fábrica, entre otros asuntos.

⁹ Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex. Fondo CDLIV. Caja 43/57. (Primera serie.) 1883-1899. De: RANS A: REYES.

¹⁰ *Ibid.* Carta de Redo a Núñez. 19 de enero de 1897. Cinco fojas. Le aclara sus derechos y obligaciones, especialmente la de conservar el Varadero en buen estado de servicio durante 20 años, conforme lo estipula el contrato del 14 de junio de 1893, Cuestiona la conveniencia de que el gobierno lo adquiera. Consúltense las cartas del 28 de abril y 14 de mayo de 1897 y del 8 y 18 de febrero de 1898; esta última menciona el contrato de traspaso del Varadero Nacional del Pacífico y las modificaciones del contrato del Arsenal. *Ibid.*, 12 de septiembre del mismo año.

cer un astillero en el Golfo y otro en el Pacífico. Fue en el siguiente gobierno de Porfirio Díaz cuando éste resolvió a favor de Redo entre varias propuestas sustentadas para su construcción. Redo propuso entre otros puntos, el fomento de la riqueza pública por los medios industriales y, en sus propias palabras, para “proteger imaginariamente ciertas industrias para matar otras”. Redo, en su proyecto, pretendía estimular el primer taller de construcciones navales y la fabricación de máquinas de vapor y calderas por medio de primas y que aún no existía en México. Con ello, Redo evidenció la necesidad de que el gobierno porfirista auspiciara, impulsara y protegiera a la industria nacional sobre la extranjera (especialmente de la norteamericana) y no gravara con excesivos impuestos a las empresas mexicanas. Así los grupos empresariales se sentirían estimulados y por supuesto beneficiados con extraordinarias oportunidades personales, pero al mismo tiempo el gobierno resultaría favorecido porque participaría en los múltiples negocios, mismos que no le resultarían onerosos, tal como lo demostró en su caso el senador Redo. Por otro lado, también existe queja por parte de Redo por las molestias hacendarias que se le causan, pero ello no es obstáculo para que continúe con las buenas relaciones, amistosas, cordiales y afectuosas y sobre todo muy personales con Porfirio Díaz y José Yves Limantour, ya que por medio de ellas logrará obtener mejores oportunidades para emprender otros negocios, y que finalmente demuestran un punto de apoyo para la familia empresarial porfiriana, que conjuga las buenas intenciones del gobierno con un trato más afable y personalista hacia este grupo empresarial en formación.

En el caso específico de las relaciones entre los Redo, Porfirio Díaz y José Yves Limantour, para los Redo resultó vital la protección gubernista, ya que no sólo salvaguardaron sus intere-

ses económicos particulares, sino que también se beneficiaron en muchos aspectos, especialmente por el papel de intermediario que jugó Limantour con respecto a Díaz, ya que el ministro de Hacienda se convirtió en el propiciador de algunas de las reformas económicas que Redo perseguía y en el impulsor también de determinadas obras de infraestructura nacional, como el Varadero Nacional del Pacífico o de Guaymas. Y tampoco debe olvidarse que Limantour, ya convertido en un audaz político, protegió al joven Diego Redo y lo elevó como su candidato favorito y oficial en las futuras y controvertidas elecciones por la gubernatura de Sinaloa en 1909. Con ello Redo logró acrecentar su influencia y mantener sus relaciones de poder y alianza con la supremacía política en defensa de sus intereses económicos, que consideró legítimos. Por otro lado, con respecto a Díaz, tal como se menciona en la carta, éste consideró “patriótico”, lo mismo que Redo, que se estimulara el primer taller de construcciones navales y de fabricación de máquinas de vapor y de calderas, que no significa otra cosa que una conveniencia mutua traducida en beneficio, en razón de que la manifestación que se pretende de ayuda a la “patria” puede cuestionarse con la pregunta de que si no hubiera este beneficio proporcionado por el gobierno que rige y al beneficiado en este caso Redo, ¿se hubiera realmente ayudado a la patria? Quizá ello se debe en parte a que no se puede creer que algún personaje protagónico nacional dé todo a la patria a cambio de nada. En conclusión, la exaltación de patriotismo y nacionalismo porfirista, entendido como el amparo que el gobierno otorga al procurar obras constructivas a ciertos beneficiados como los Redo, edifica la razón de ser del Estado nacional y que desde luego se “institucionalizará” en los posteriores gobiernos a la proclamación de la Constitución de 1917.

DOCUMENTO 1. Carta de Joaquín Redo a José Y. Limantour. México. 24 de Abril de 1897. Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México Condumex. Archivo José Yves Limantour. Fondo CDLIV. 1883-1899. (Primera serie). Caja 43/57. De: RANS A: REYES.

JOAQUÍN REDO.

México, Abril 24 de 1897.

62

Señor Lic. Don José Y. Limantour.

Presente.

Muy respetable y estimado amigo:

Como preliminar de mi carta próxima en que haré á U. proposiciones formales para la venta del Varadero Nacional de Guaymas y modificaciones al consabido contrato sobre establecimiento de un Arsenal y fábrica de máquinas y calderas de vapor en el puerto de Mazatlán, deseo devanecer en el ánimo de U, la idea que tiene, errónea en mi concepto, de que ese contrato y el que celebré para la instalación del Varadero en Guaymas, son tan onerosos al Erario público como ventajosos para mí.

La historia de este negocio es muy sencilla.

Deseando el gobierno del Señor General González fundar dos establecimientos de verdadera utilidad práctica para la marina mercante y la de guerra nacional, se propuso establecer un Astillero en el Golfo y otro en el Pacífico. Por un error inexplicable, fué al Pacífico lo que debió venir al Golfo. Lo del Pacífico se depositó en Acapulco, y las dificultades de establecer el Varadero que en vez de un dique había ido allá, hizo que el Gobierno almacenase en Acapulco todo lo comprado y que para su buena conservación estableciera un cuadro de empleados, ~~con~~ renta de edificios, &, que le costaba más de ocho mil pesos anuales.

Dadas las dificultades económicas cuando el Señor General Díaz sucedió en el poder al Señor General González, juzgó conveniente para los intereses públicos vender todos los efectos existentes en Acapulco, para hacerlos provechosos bajo alguna forma y ahorrar el

gasto inútil de más de ocho mil pesos al año.

Recibió el Señor General Díaz proposiciones para ese objeto y pareciéndole onerosas me llamó para preguntarme si podría mejorarlas; los antecedentes que existen en la Secretaría de Guerra comprueban que yo las mejoré extraordinariamente, buscando no un inmediato resultado sino basando mi especulación en la convicción que tengo de que más tarde ó temprano hemos de buscar la verdadera senda para el fomento de nuestra riqueza pública por los medios industriales, sistema antípoda del actual que consiste sencillamente en proteger imaginariamente ciertas industrias para matar otras. Permitir que un buque de vela ó vapor, con todos sus accesorios, y con repuesto hasta de víveres para un año se convierta en buque nacional mediante dos ó tres estampillas de á cincuenta centavos, y establecer derechos que equivalen al ciento por ciento de valor de factura sobre todos los materiales para la construcción de buques, para su avío, ornamentación &, es simplemente prohibir la construcción de buques en el país y declarar tácitamente que no pueden llevar la bandera nacional ningún buque contruido en él.

Permitir que las calderas de vapor hechas ó forjadas, para ser remachadas en el país sean libres de derechos, con todos sus accesorios, y establecer derechos equivalentes á más del ciento por ciento sobre el valor de las materias primas indispensables para la construcción de calderas, equivale sencillamente también á un decreto que dijera: se prohíbe á los mexicanos hacer calderas de vapor.

Si las máquinas de vapor con todos sus accesorios y hasta la bandas para la transmisión de la fuerza han de ser libres de derechos, y todos los fierros fundidos, forjados ó pulidos necesarios para la

construcción de esas máquinas han de pagar más de ciento por ciento de derechos, equivale también á declarar que está prohibida para los mexicanos la construcción de máquinas de vapor.

Comprenderá U. que la base de todas las industrias es la industria del fierro, y si seguimos el sistema de proteger la industria extranjera prohibiendo la nacional análoga, como sucede con toda clase de máquinas, tendremos siempre, como tenemos ahora, la necesidad ineludible de recurrir á maquinistas extranjeros que puedan manejar hasta una locomotora de ferrocarril que equivale á una locomotora cualquiera.

Presentada por mí esta cuestión al Señor General Díaz, consideró patriótico, como yo, estimular el primer taller de construcciones navales y de fabricación de máquinas de vapor y de calderas por medio de primas, no siendo posible encontrar otro medio, al menos por ahora y mientras subsistan las preocupaciones que heredamos de los españoles. Con este motivo me traspasó el Gobierno los efectos del Arsenal para que los hiciera fructíferos y me hizo dos concesiones muy sencillas: que las materias primas para la construcción de buques, de máquinas de vapor y de calderas, fuesen libres de derechos hasta cierta cantidad anual, como lo eran incondicionalmente libres de importación los buques, máquinas y calderas.

Como quiera que esta concesión no sería bastante para estimular la competencia de la industria nacional con la industria extranjera, por las dificultades consiguientes de toda industria nueva, me concedió unas primas de construcción, valiosas, hasta reembolsar al Gobierno de los efectos que me entregaba; de un valor problemático y que para él constituirían un verdadero elefante; y otras primas mode-

radas que apenas equivalen al 20 % del costo en el extranjero de los buques, máquinas y calderas.

La experiencia ha demostrado hasta ahora, que ese contrato en manera alguna ha sido oneroso para el Gobierno, yo no he recibido en efectivo, en cinco años, mas que \$ 30.000. más ó menos por primas de máquinas y calderas, habiendo construido 33 calderas representando 1.347 caballos de fuerza y 36 máquinas representando 1.442. —caballos de fuerza; de manera que durante cinco años el Gobierno ha favorecido con una subvención efectiva de más ó menos \$ 6.000. anuales, cuatro establecimientos que representan la inversión de un capital de más de \$500.000., á saber: la fábrica de máquinas y calderas en Mazatlán, el Arsenal del mismo, en el cual se construyó el vapor "Carmelita" ó sea el primer buque de vapor que se ha construido en el país, la fábrica de máquinas de vapor que requieren herramientas especiales de gran costo, y por último, el Varadero de Gaymas en el cual pueden carenarse buques de igual tamaño que los que puedan carenarse en el dique de Veracruz en el que, en sus precedentes, ha gastado el Gobierno mucho más de ochocientos mil pesos. De este dique y del Arsenal establecido en Ulua, hasta ahora no hay resultados prácticos tangibles, mientras que de la protección que recibí del Señor General Díaz hay tangible que desde que la recibo no ha sido necesario que ninguna embarcación nacional mercante ni de guerra haya tenido que recurrir, como recurriamos antes todos, para sus reparaciones á los Arsenales de San Francisco.

Hoy portan la bandera mexicana las barcas "Rebeca" y "Helena" debido á estos establecimientos: la primera es de 300 toneladas y la segunda de 750. Dichos buques naufragaron en nuestras costas y no los

habrían comprado (~~comprado~~) nuestros navieros si no hubiese en el país un establecimiento donde carenar á bajo precio esas embarcaciones.

La resurrección del buque de guerra "Demócrata", que vale doscientos mil pesos, condenado hasta el grado de haber enviado sus cañones á Mazatlán, arrancándolos del buque sin cuidar de su cubierta, considerándolo como perdido, ha sido una ganancia para el Gobierno.

La reparación de las calderas del "Oaxaca", necesaria por la ineptitud de los maquinistas que se han ocupado de cuidarlas, le costaría al Gobierno más de \$ 50.000. plata si hubiera que hacerla en San Francisco, y no le quedaría otro recurso que ese, ó declarar condenado el buque porque con su caldera actual no puede navegar.

Si el vapor "Zaragoza" prefirió carenarse en San Francisco pagando cuatro veces más lo que su carena hubiese costado en Guaymas, es cuestión de fantasía que yo no quiero analizar.

No menciono otras ventajas obtenidas por mi mismo cuando tuve la desgracia de ser naviero, y por otros navieros desgraciados que luchan con la competencia desventajosísima que les hacen los buques norte-americanos, nuestros rivales naturales, porque desgraciadamente entre nosotros se hacen distinciones entre eso que se llama los intereses públicos y lo que se titula intereses privados, cuando sencillamente son unos mismos, porque todos concurren al desarrollo de la riqueza pública y del engrandecimiento de la Patria; pero aseguro á U. que no quedaría un buque de vapor en la costa del Pacífico con la bandera nacional si tuvieran que ir á carenarse á San Francisco, debiendo hacerlo en lastre porque el Gobierno americano, para vergüenza nuestra, tiene prohibido todo tráfico internacional con la bandera mexicana, por medio de contribuciones onerosas.

Re-

sulta pues, que hasta hoy yo he correspondido superabundantemente al favor del Gobierno, ~~porque~~ él no hizo conmigo un contrato oneroso para los intereses públicos sino por el contrario muy favorable.

Réstame hablar á U. de los Treinta mil pesos que en efectivo y como subsidio recibí del Gobierno para la instalación del Varadero Nacional de Guaymas. Ojalá que jamás hubiese pensado en ellos. Le he ofrecido, en comunicación oficial á la Secretaría de Guerra, reembolsarlo y darle \$90.000. de premio, y no ha aceptado por considerar más ventajoso el convenio que hizo conmigo, bajo la base de que le prestaría los servicios del Varadero al costo.

Con los buques del Gobierno se ha ocupado el Varadero 126 días y por toda remuneración me ha pagado \$1.126. Cansado yo de ver que se me consideraba en la Secretaría de Guerra como especulador ju-
dío, hice gratis una carena al "Oaxaca" y dos al "Demócrata", y cuando se ha tratado de pagarme la pintura, estopa y demás materiales necesarios para ellas, que en su totalidad importan seiscientos y pico de pesos, se me ha disputado que debe deducirse del valor de esas mercancías los derechos que el Gobierno me dispensó, los cuales podrán importar \$100, más ó menos.

La Secretaria de Hacienda considerando oneroso mi contrato con el Gobierno, y acaso con el ánimo de estrecharme á reformarlo, ha declarado que no tengo derecho á importar acero en láminas para hacer calderas, y este artículo no se mencionó expresamente entre los comprendidos en la exención de derechos, limitada hasta cierta suma, por una sencilla razón; porque no estaba mencionado en el Arancel de aquella época; pero se mencionó la fracción 238. en la cual se conside-

JOAQUIN REDO.

J. Y. L. # 7.

México.

raba incluso, y durante cuatro años lo he importado libre de derechos. Ahora que ya no se construyen calderas de fierro laminado sino de acero porque éste presenta mucha más resistencia á la presión, impedirme la importación de esa materia prima para hacerlas, es sencillamente una chicana; y debo añadir que en ésto anda inconsecuente el Gobierno porque todas las calderas que he construido son de acero y si hubiera que aplicarme la ley debería perseguirme como defraudador de los intereses fiscales.

La Secretaría de Guerra, como si yo fuese uno de sus empleados, me pasa comunicaciones ordenándome proceder á determinados trabajos de los buques de guerra, á los cuales no estoy obligado en manera alguna. Mirando que dicha Secretaría ~~me~~ supone que tengo la obligación de tener un depósito de efectos necesarios para las carenas de sus buques, sobre los cuales ha de deducirme el valor de los derechos que se me dispensan, habiendo pedido á Europa una factura de efectos navales, cuyos derechos importaban más de \$ 4.000. solicité de la Secretaría de Hacienda que se me permitiera descargarlos en Altata pagando sus derechos para venderlos libremente, porque de tal manera entre tres Secretarías se interpreta mi contrato tan distintamente, que ya no quiero queso sino salir de la ratonera.

Por último, la Secretaría de Fomento me pasa una comunicación diciéndome que me paga por cuenta de un saldo de siete mil y tantos pesos de primas, cuatro mil solamente y que no me pagará más, como si se tratara de un pensionista á quien se le da un socorro para que no siga molestando.

Comprenderá U. que en tales condiciones yo estoy dispuesto

J. Y. L. # 8.

JOAQUIN REDO.

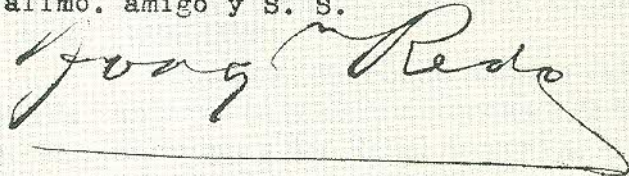
México,

á cambiar mi situación por otra cualquiera. Si el Gobierno cree que no debe continuar protegiendo las industrias arriba mencionadas, y sobre todo, tratando de corresponder á la benevolencia con que siempre me ha visto el Señor General Díaz, estoy dispuesto á traspasar el Varadero y á modificar mi contrato del Arsenal en los términos que él quiera, porque jamás pensé que este negocio pudiera ser motivo de resfriar la estimación que le merezco al Señor Presidente y que yo aprecio en mucho más de lo que vale el negocio que tratamos.

Despues que me haya U. hecho el favor de leer esta carta, lo veré para presentarle, si así convenimos mis proposiciones sobre traspaso del Varadero.

Queda á las órdenes de U.,

su affmo. amigo y S. S.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Joaquin Redo". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline that extends to the right.