

Historia *Parlamentaria* Sinaloense



Altata Puerto Histórico

Revista Bimestral
Año 1 Núm. 6
H. Congreso del Estado de Sinaloa
Instituto de Investigaciones Parlamentarias



Historia *Parlamentaria* Sinaloense

Historia Parlamentaria Sinaloense

Revista Bimestral Año. 1 Núm. 6

H. Congreso del Estado de Sinaloa

Instituto de Investigaciones Parlamentarias

Coordinador de la Revista:

Dr. Felipe César González Morga

Derechos Reservados © H. Congreso del Estado de Sinaloa

Blvd. Pedro Infante No. 2155 Poniente Fraccionamiento Jardines Tres Ríos

C.P. 80100, Culiacán Rosales, Sinaloa, México.

2023

Altata: Puerto Histórico

Índice

Presentación	1
I. Breve historia del Puerto de Altata	3
II. Fomento de Altata como Alto Puerto	6
III. Fomento de las vías de comunicación entre Altata y Culiacán	8
IV. La categoría político-administrativa de Altata	11
V. Consideración final	13
V. Fuentes consultadas	14

Presentación

La Sexagésima Cuarta Legislatura del H. Congreso del Estado de Sinaloa, a través del Instituto de Investigaciones Parlamentarias, con el objetivo de promover y divulgar el conocimiento de sucesos de antaño y reconocimiento de personajes de trascendencia histórica para Sinaloa, tiene el agrado de presentar el sexto número de la Revista *Historia Parlamentaria Sinaloense*, dedicado al Puerto de Altata.

En esta ocasión, indagando en el acervo documental histórico del Poder Legislativo, bajo custodia del Archivo General del Congreso, haremos alusión a documentos del pasado relacionados con el puerto de Altata, localidad ubicada en la región centro de Sinaloa, cuya bahía colinda al oeste con el océano pacífico; durante algún tiempo se pretendió aprovechar como zona estratégica para la introducción y salida de mercancías hacia el interior y exterior del país, por la vía marítima.

La consulta de diversos decretos relacionados con Altata nos permitirá exponer someramente algunos datos históricos acerca de la importancia que se le dio a este puerto en el siglo XIX y a principios del XX, haciendo referencia a su repunte como destino turístico.

A través de estos pasajes históricos que se exponen de manera muy general, se da cuenta de la cambiante perspectiva que puede tener una población de acuerdo con el contexto político, económico e incluso social que se esté viviendo.



Ratificado puerto de Altura en 1881, tuvo una gran importancia comercial y de pasaje de turistas de finales del Siglo XIX hasta principios del Siglo XX con el Ferrocarril Occidental ("El Tacuarinero") con la ruta Culiacán - Navolato - Altata.

I. Breve historia del Puerto de Altata

Durante su devenir histórico como puerto para la navegación marítima y la comercialización de mercancías, Altata mostró altibajos a lo largo del siglo XIX y principios del XX; a pesar del impulso que se le pretendió dar por algunos gobiernos, no logró consolidarse como puerto de altura. La competencia de otros puertos, la ocurrencia de fenómenos meteorológicos que le impactaron severamente, entre otras causas, limitaron esa intención.

Fue habilitado para el desembarque de navíos en 1834, se le declaró puerto de altura en 1847 con el fin de que se pudiera realizar descarga de mercancías en barcos que venían de diferentes lugares del mundo. En 1853, volvió a ser puerto de cabotaje, luego “estuvo abierto al comercio de altura, durante la ocupación de Mazatlán por los conservadores (1858-1859), incluso en 1864, el general Antonio Rosales, lo habilitó para el comercio de altura, esto durante la intervención francesa, cuya categoría sostuvo hasta 1866”¹.

Años más tarde, en 1881, “fue ratificado como puerto de altura, convirtiéndose en punto de enlace para la introducción y distribución de mercancías traídas de otros países a México, así como para la salida de la producción agrícola, industrial y minera no solo de Sinaloa, sino

¹ Rubio Juárez, Carlos Enrique, *Altata, pinceladas del ayer*, en López Alanís, Gilberto y Figueroa, José María (coords.), *18 Encuentros con la historia: Navolato*, Gobierno del Estado de Sinaloa, Archivo Histórico General del Estado, Revista Cultural Presagio, Academia Cultural “Roberto Hernández Rodríguez”, A.C., Culiacán, México, 2002, p. 35.

también de Chihuahua y Durango. A través del vapor Curazao estaba conectado con San Francisco, California”.²

Durante el porfiriato, la transportación marítima “fue el medio más apropiado para mover grandes cantidades de mercancías, debido a la inexistencia de caminos terrestres adecuados”³. Como parte del impulso que se le pretendió dar al puerto a fines del siglo XIX, se construyó una vía férrea entre Altata y Culiacán, que sería operada por la empresa propietaria del Ferrocarril Occidental de México a través de un tren de carga y pasajeros, coloquialmente denominado como “El Tacuarinero”. El proyecto original de esta vía era unir al puerto de Altata con Durango, pasando por Culiacán, aspiración que no fue posible concretar.

En buena medida, los afanes de desarrollo del puerto se vinieron abajo tras el impacto de fenómenos meteorológicos, uno de los más severos fue el huracán acaecido en 1896, que destruyó todo a su paso, azolvando la barra natural de acceso, obstaculizando con ello el paso de las embarcaciones. Esto ocasionó la reubicación de Altata, a cinco kilómetros de donde originalmente se asentaba.

Con base en los periódicos de la época, el historiador Héctor Carlos Leal Camacho realiza una interesante reseña⁴, donde se expone que

2 Avilés Meza, Leopoldo, *Altata: bitácora de un puerto*, Revista Presagio, Época II, Núm. 70, julio de 1995, p. 10.

3 López Alanís, Gilberto J. y Figueroa Díaz, José María, *Altata, de la desilusión a la esperanza*, Colección San Pedro 150/7, Archivo Histórico General del Estado de Sinaloa, 2014, p. 6. <https://wikisinaloa.org/altata-de-la-desilucion-a-la-esperanza/>

4 Leal Camacho, Héctor Carlos, *El chubasco que destruyó el puerto de Altata*, Revista Presagio, Época II, Núm. 70, julio de 1995, pp. 16-19.

el fenómeno meteorológico aludido destruyó en Altata más de las tres cuartas partes del poblado, las instalaciones y equipo de la compañía ferrocarrilera quedaron en pérdida total, almacenes de compañías comerciales fueron arrasados por las aguas del mar, algunos barcos de carga se hallaron destruidos después del paso del huracán, casas y calles inundadas, la vía del tren completamente dañada, líneas telegráficas tendidas por el suelo, aunque por fortuna no se registraron decesos que lamentar.

Durante varios años el puerto siguió una dinámica económica ordinaria sustentada principalmente en la pesca. Fue hasta finales del siglo XX que comenzó a repuntar como destino turístico a partir de la ampliación a cuatro carriles de la vía carretera Culiacán-Navolato, realizada en 1993, durante el periodo del gobernador Renato Vega Alvarado; años más tarde se llevaría a cabo la modernización y mejoramiento de la carretera Navolato-Altata, inaugurada en 2006 durante el gobierno de Jesús Aguilar Padilla, obras que detonaron la afluencia de visitantes.

A lo anterior le siguieron el desarrollo de una zona turística de carácter privado a poca distancia del puerto, iniciada en 2008; la construcción de un malecón en el poblado de Altata, con una longitud de poco más de un kilómetro, mismo que fue inaugurado en 2015, destacando también en ese año la ejecución de una vialidad de 2.4 kilómetros que significó una importante obra de conexión entre Altata y los complejos residenciales que comenzaron a emerger alrededor. De este modo, ha surgido el impulso de una nueva dinámica económica en esta región del estado.

En el marco de este breve recuento histórico, cabe mencionar que el Congreso del Estado de Sinaloa expidió diversos decretos, algunos relacionados con los intentos de desarrollo del puerto de Altata y otros de carácter político-administrativo, mismos que se describen a continuación.

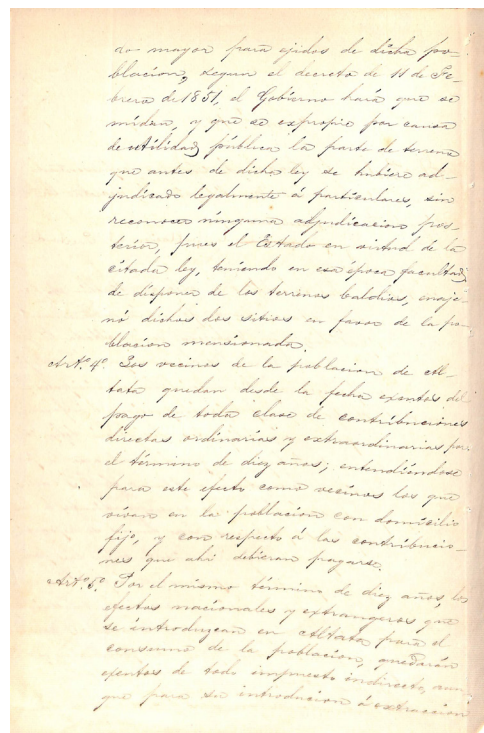
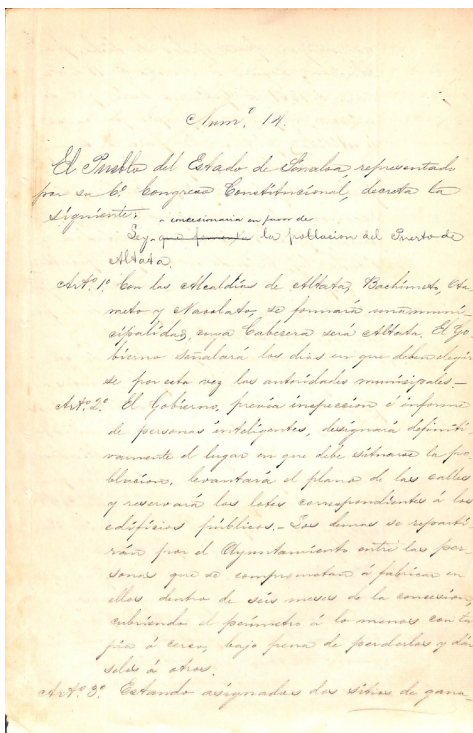
II. Fomento de Altata como Alto Puerto

A través del Decreto Número 14 del 20 de noviembre de 1873, expedido por la Sexta Legislatura, relativo a fomentar la población del Puerto de Altata, se ejemplifica cómo el Poder Legislativo, en ejercicio de sus facultades, colaboraba con el Ejecutivo del Estado en el objetivo de “remover los obstáculos que estorben el desarrollo de la riqueza natural de nuestro suelo”, de acuerdo con lo señalado en el respectivo proyecto de ley presentado por el gobernador Eustaquio Buelna.

Aducía Buelna en su exposición de motivos que “el puerto de Altata cuya situación le favorece para llegar a ser el abastecedor de los centros de consumo que le ofrecen las poblaciones del Este y Norte del Estado y las de Sonora, Chihuahua y Durango situados de este lado de la gran cordillera, su proximidad al principal puerto de la Baja California, La Paz, los feraces terrenos de que está rodeado con sus bosques vírgenes de maderas tintes, de construcción y de ebanistería y amas del río navegable que desemboca en la bahía, no debe permanecer por más tiempo cegado sea por abandono o negligencia, al movimiento del comercio y de la industria”.

El proyecto de ley se constituía de once artículos. En su contenido estableció que Altata sería la cabecera de la demarcación integrada también por Bachimeto, Otameto y Navolato. Promovía el desarrollo de la población de Altata a través de la asignación de lotes y de la exención de contribuciones a los vecinos por un término de diez años. También quedarían exentos de todo impuesto indirecto los efectos nacionales y extranjeros que se introdujeran en Altata para el consumo de la población.

Cabe resaltar el contenido del artículo 8 del Decreto en mención, que establecía la gestión ante el Gobierno Federal para la apertura de Altata al comercio de altura.



deberán caminar, con los documentos correspondientes, bajo las penas de la ley; y en lo intermedio que se establezca de dicho punto para cualquier otro punto del Estado las tarifas de fajas deche en el lugar del consumo.

Art. 6.º Las exenciones de que habrán las dos artículos anteriores no comprenden a las impresiones municipales.

Art. 7.º Las tarifas de altata, en las terminas definidas en el art. 4.º, quedarán tan- bien exentas por diez años del servicio de guardias nacional y contribuciones del mismo nombre, así como de ser- vicio de reemplazos para el ejército, cuando al Estado haya disminuido.

Art. 8.º Se libertará al Gobierno Federal, por conducto de el del Estado, la apertura de altata al comercio de Altata.

Art. 9.º El Gobierno del Estado proveerá por los medios mas convenientes que las vapores de la línea del Golfo o cualesquiera otras vapores a altata.

Art. 10.º Así mismo el Gobierno vigilará que se haga efectiva la garantía de la liber- tad de la pesca en la bahía de altata que es del dominio público.

Art. 11.º Se concede una subvención hasta de

ochenta pesos mensuales por el térmi- no de un año a una empresa de di- ligencias que se establezca entre esta Ciudad y el Puerto de altata, ha- ciendo a la menor tres viajes cada se- mana. El Ejecutivo celebrará el con- trato respectivo.

Sala de Sesiones del H. Congreso del Es- tado. Culiacán, febrero 20 de 1873.

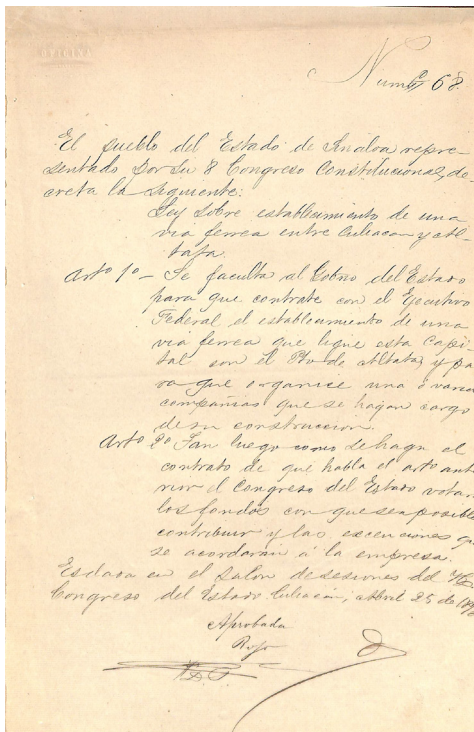
Apéndice
Echegaray
935

III. Fomento de las vías de comunicación entre Altata y Culiacán

Una región a desarrollar sin las adecuadas vías de comunicación, difícilmente lograría su propósito, de que ahí que se resalten algunas acciones que en tal sentido se llevaron a cabo para el impulso del Puerto de Altata. Así, en 1883, inició operaciones el Ferrocarril Occidental de México. Pocos años antes, el 25 de abril de 1878, el Congreso había expedido el Decreto número 68, mediante el cual se facultó al Gobierno del Estado a fin de que contratase con el Ejecutivo Federal el establecimiento de una vía férrea entre Culiacán y Altata. De igual

forma, el Decreto establecía que una vez hecho el contrato para la vía férrea, el Congreso votaría los fondos “con que sea posible contribuir y las exenciones que se acordarán a la empresa”.

Con esta vía, señalaba en su exposición de motivos el gobernador porfirista Francisco Cañedo, “tendrán fácil salida nuestras abundantísimas cosechas de granos y productos minerales, las maderas de tinte y de construcción que hoy no pueden exportarse por las dificultades y el costo elevado de los transportes”.



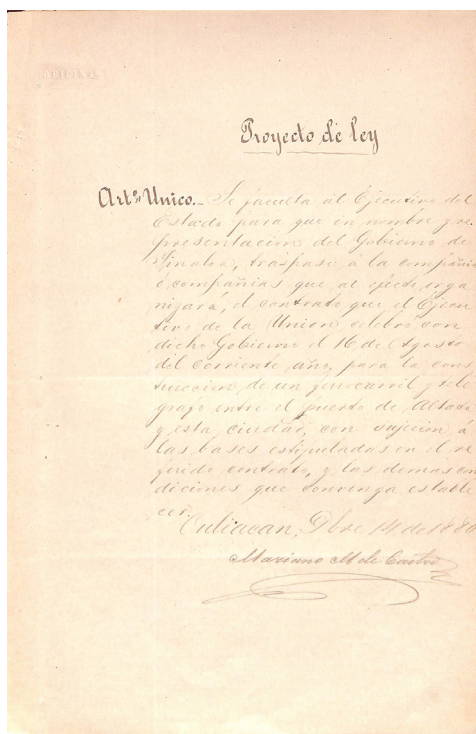
El 17 de diciembre de 1880, por virtud del Decreto número 33, el Congreso del Estado autorizó al Ejecutivo que en nombre y representación del Gobierno de Sinaloa “traspase a la compañía o compañías que al efecto organizará, el contrato que el Ejecutivo de la Unión celebró con dicho gobierno el 16 de agosto del corriente año, para la construcción de un ferrocarril y telégrafo entre el puerto de Altata y esta ciudad”.

De acuerdo con la exposición de motivos del entonces gobernador del

Estado Mariano M. de Castro, el traspaso era necesario en virtud de

que ya habían transcurrido cuatro meses de los dieciocho en que debía quedar concluida esta vía férrea, según el contrato celebrado entre el Gobierno del Estado y el Poder Ejecutivo de la Unión, por lo que para no perder dicha concesión se hacía indispensable organizar la compañía o compañías que se hicieran cargo de la construcción de dicha vía.

En realidad el Ejecutivo del Estado, siempre tuvo la intención de traspasar el contrato de la vía férrea a inversionistas privados, desde que en 1878 manifestó al Congreso la necesidad de construir esta importante obra de comunicación entre Altata y Culiacán.



IV. La categoría político-administrativa de Altata

La categoría político-administrativa de un núcleo de población es asignada en función a su grado de concentración demográfica, servicios públicos disponibles y de acuerdo con su importancia en general. A la par del impulso gubernamental de Altata como puerto estratégico para la entrada y salida de mercancías por la vía marítima, o bien como resultado del desinterés de las autoridades, fue cambiando también la categoría político-administrativa de esta localidad.

En 1873, a la vez que fue promovida como puerto de altura durante el gobierno de Eustaquio Buelna, se elevó a la alcaldía de Altata como cabecera de la demarcación de la cual formaba parte junto con Bachimeto, Otameto y Navolato. Esto nos indica que Altata tenía en ese tiempo mayor relevancia que Navolato, actual cabecera del municipio del mismo nombre.

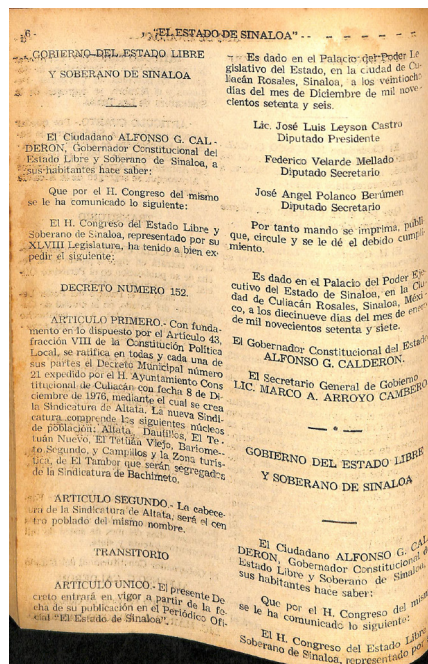
En 1881, el Congreso del Estado erigió a Altata como Directoría Política y en tal sentido sería el asiento de un ayuntamiento electo popularmente⁵. Sin embargo, a medida que fue menguando la importancia de Altata como puerto clave en la región para el comercio por la vía marítima, en esa misma medida, al parecer, se le fue reduciendo su clasificación política-administrativa.

En 1911, le fue despojada la categoría de Directoría para dársele a

⁵ Decreto No. 81 del Congreso del Estado, de fecha 25 de octubre de 1881

Navolato⁶. En 1923, bajó a categoría de comisaría, dependiente de la sindicatura de Bachimeto⁷. En 1948, se redujo aún más su grado de importancia como núcleo poblacional al serle fijada la categoría de Rancho⁸.

Recobraría cierto interés en 1977, al habersele otorgado por el Congreso del Estado la categoría de sindicatura, mediante el Decreto No. 152, expedido el 28 de diciembre de 1976 y publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa" No. 9, de fecha 21 de enero de 1977. Cabe señalar que dicha categoría persiste en la actualidad. El mencionado Decreto se muestra a continuación:



- 6 Decreto No. 43 del Congreso del Estado, de fecha 30 de octubre de 1911
 7 Decreto No. 70 del Congreso del Estado, de fecha 24 de marzo de 1923
 8 Decreto No. 116 del Congreso del Estado, de fecha 1º de julio de 1948

V. Consideración Final

El impulso que se le dio a Altata para su desarrollo durante la segunda mitad del siglo XIX, devino indistintamente tanto de gobiernos liberales como el de Eustaquio Buelna o de conservadores como el del porfirista Francisco Cañedo, pero a pesar de estos esfuerzos Altata no logró mantenerse como puerto de altura en la costa del pacífico, por consiguiente el objetivo de situarlo como un punto neurálgico en la región para la salida y entrada de mercancías se vio truncado.

La dinámica económica de Altata menguó en la medida que fue transcurriendo el siglo XX, siendo en las postrimerías del mismo cuando se avizoró una nueva oportunidad de progreso para este puerto, ahora como destino turístico, propiciada a través del mejoramiento de infraestructura carretera y de vialidades encaminadas a crear mejores condiciones para la recreación y la expansión inmobiliaria, como ya se observa desde hace tiempo aunque de forma moderada.

Por otra parte, no es descartable que el desarrollo de Sinaloa en un futuro próximo pueda retomar la importancia que en su momento tuvo Altata como puerto de altura durante el siglo XIX, esto desde luego en beneficio de la población.

V. Fuentes Consultadas.

Archivo General del Congreso del Estado de Sinaloa.

Avilés Meza, Lepoldo, *Navolato, Apuntes para la Historia*, Culiacán, México, 1985.

López Alanís, Gilberto J. y Figueroa Díaz, José María, *Altata, de la desilusión a la esperanza*, Colección San Pedro 150/7, Archivo Histórico General del Estado de Sinaloa, 2014.

López Alanís, Gilberto y Figueroa, José María (coords.), *18 Encuentros con la historia: Navolato*, Gobierno del Estado de Sinaloa, Archivo Histórico General del Estado, Revista Cultural Presagio, Academia Cultural "Roberto Hernández Rodríguez", A.C., Culiacán, México, 2002.

Revista *Presagio*, Época II, Núm. 70, julio de 1995.

Sinawaga Montoya, Herberto, *Sinaloa: Historia y Destino*, Universidad Autónoma de Sinaloa, México, 2013.

Historia *Parlamentaria* **Sinaloense**

Directorio

Junta de Coordinación Política

Dip. Feliciano Castro Meléndrez

Presidente

Coordinador del Grupo Parlamentario de MORENA

Dip. Luis Javier de la Rocha Zazueta

Coordinador del Grupo Parlamentario del PRI

Dip. Alba Virgen Montes Álvarez

Coordinadora del Grupo Parlamentario del PAS

Dip. Giovanna Morachis Paperini

Partido Acción Nacional

Dip. María Guadalupe Cázares Gallegos

Partido del Trabajo

Dip. Adolfo Beltrán Corrales

Representante Común del Grupo Plural

Dip. Ricardo Madrid Pérez

Presidente de la Mesa Directiva

Ing. José Antonio Ríos Rojo

Secretario General

Comisión de Cultura y Artes

Dip. Celia Jáuregui Ibarra

Presidenta

Dip. Deisy Judith Ayala Valenzuela

Secretaria

Dip. Sergio Mario Arredondo Salas

Vocal

Dip. María Aurelia Leal López

Vocal

Dip. Marco Antonio Zazueta Zazueta

Vocal

Instituto de Investigaciones Parlamentarias

Dr. Felipe César González Morga

Coodinador de la edición

Lic. Héctor Enrique Valenzuela Urías

Redacción

C. Luis Antonio Díaz León

José Manuel Hernández Gallardo

Colaboradores

L.I. Federico Cervantes Salazar

Diseño Editorial



Historia *Parlamentaria* Sinaloense



H. Congreso del Estado de Sinaloa



Instituto de Investigaciones
Parlamentarias