



# BUQUES ESCUELA DE LA SECRETARÍA DE MARINA- ARMADA DE MÉXICO

Secretaría de Marina-Armada de México  
Unidad de Historia y Cultura Naval  
Subjefatura de Investigación e Integración del Acervo Histórico



BUQUES ESCUELA DE LA  
SECRETARÍA DE MARINA-  
ARMADA DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO

México  
2016



SECRETARIO DE MARINA  
ALMIRANTE  
VIDAL FRANCISCO SOBERÓN SANZ



Hoy como ayer, México está enfrentando grandes retos que ponen a prueba nuestra fortaleza. Y es justamente en los momentos de adversidad, en los que tenemos que recordar quienes somos. ¡Somos un pueblo valeroso, que da la cara a sus desafíos!, ¡Somos un pueblo solidario, que sabe unirse ante la adversidad!, ¡somos un pueblo noble, que da lo mejor de sí mismo cada vez que la nación está en peligro!

OFICIAL MAYOR DE MARINA  
ALMIRANTE  
JOSÉ LUIS VERGARA IBARRA



A lo largo de la historia de la Nación, el nombre de la Armada siempre ha estado muy alto, surcando los mares y cumpliendo con nuestra más noble y honrosa encomienda que es ¡servir a México!

## DIRECTORIO

**Secretario de Marina**

Almirante

Vidal Francisco Soberón Sanz

**Subsecretario de Marina**

Almirante

Joaquín Zetina Angulo

**Oficial Mayor de Marina**

Almirante

José Luis Vergara Ibarra

**Inspector y Contralor General de Marina**

Almirante

Ángel Enrique Sarmiento Beltrán

**Jefe del Estado Mayor de la Armada**

Almirante

Luis Gerardo Alcalá Ferraez

**Jefe de la Unidad de Historia y Cultura**

**Naval**

Capitán de Navío AN. PA. H. DEM.

Álvaro Alejandro Alfaro Flores

**Subjefa Interina de Investigación e**

**Integración del Acervo Histórico**

Capitán de Corbeta SDN. Prof.

Leticia Rivera Cabrieles

**Jefa del Departamento de Proyectos**

**Editoriales**

Teniente de Fragata SAIN. L. Com. Gráf.

Marisol Fernández Pavón

**Jefe del Departamento de Acervo Histórico**

Teniente de Fragata SAIN. L. Com. Gráf.

Susana Velázquez Álvarez

# UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL



## **Coordinador general**

Capitán de Navío AN. PA. H. DEM. Álvaro Alejandro Alfaro Flores

## **Coordinación histórica**

Capitán de Corbeta SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles

## **Diseño editorial**

Teniente de Fragata SAIN. L. Com. Gráf. Marisol Fernández Pavón

## **Investigación histórica**

Capitán de Corbeta SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles

Teniente de Corbeta SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Teniente de Corbeta SDN. Prof. Arsenio González García

Cabo C.G. I.M. José Herón Pedro Couto

Cabo SAIN. Ofta. Diana Delgado Manuel

Licenciado en Historia Ángel Amador Martínez

Pasante en Historia Mario Oscar Flores López

# ÍNDICE

<b>Introducción.....</b>	<b>11</b>
<b>Buques Escuela de la Secretaría de Marina-Armada de México .....</b>	<b>15</b>
Buque Escuela Corbeta <i>Zaragoza</i> : ¡Siempre a la hora!.....	17
Buque Escuela <i>Yucatán</i> .....	23
Buque Escuela <i>Zaragoza II</i> .....	29
Buque Escuela <i>Comodoro Manuel Azueta</i> .....	33
El Caballero de los Mares: Buque Escuela Velero <i>Cuauhtémoc</i> .....	39
<b>Unidades de Superficie que realizaron viajes de prácticas sin ser</b>	
<b>buque escuela .....</b>	<b>47</b>
Navío <i>Congreso Mexicano ex-Asia</i> .....	49
Cañonero <i>Bravo</i> .....	55
Transporte de Guerra <i>Progreso</i> .....	61
Cañonero <i>Agua Prieta</i> .....	65

Cañonero <i>Guanajuato</i> .....	69
Cañonero <i>Potosí</i> .....	75
Transporte de Guerra <i>Durango</i> .....	79
Cañonero <i>Querétaro</i> .....	83
Transportes <i>Coahuila y Chihuahua</i> .....	87
<b>Cuadro de unidades de superficie que realizaron viajes de prácticas sin ser buque-escuela</b> .....	<b>92</b>

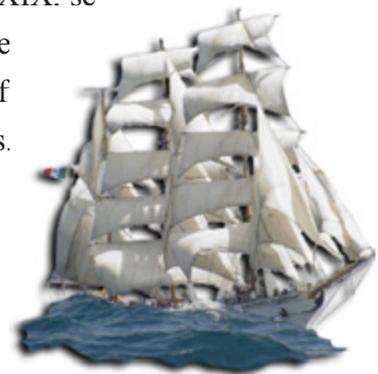
# INTRODUCCIÓN

Consumada la Independencia Nacional se creó el Ministerio de Guerra y Marina, el cual se dio a la tarea de organización, ya que se carecía de infraestructura y personal para tripular los buques. Así, se comenzaron las gestiones para adquirir nuestros primeros barcos, reclutar a los marinos y crear instalaciones navales, todo ello en medio del conflicto con el último reducto español que se encontraba guarnecido en San Juan de Ulúa.

De esta forma, en 1822 llegan los primeros buques, se contratan a marinos extranjeros que complementan las tripulaciones que son escasas ante la falta de vocación marítima de los mexicanos, y abre sus puertas la Escuela de Matemáticas y Náutica en Campeche y la Escuela Náutica en el puerto de San Blas. En 1825 se crea el Colegio de Marina ubicado en Tlacotalpan, Veracruz, el cual preparó a los primeros aspirantes. En este contexto, en 1826 se realiza el primer viaje de prácticas y de operaciones de los aspirantes en el navío español Asia que posteriormente se le denominó *Congreso Mexicano*. Si bien esta unidad no fue adquirida especialmente para ser un buque escuela, es el primero en realizar un viaje de prácticas de la marina de guerra mexicana.

Debido a la inestabilidad política que vivió el país a lo largo del siglo XIX, se cerró el Colegio de Marina, y lo mismo sucedió con las escuelas náuticas que establecieron en Campeche, San Blas, y posteriormente en Mazatlán, por lo que fue aún más difícil pensar en la existencia de un buque escuela para realizar prácticas.

Fue hasta el Porfiriato, al crearse la Escuela Naval Militar, cuando se pudo planificar un sistema educativo naval y se contó con buques escuela



en el que los cadetes y grumetes pudieron realizar sus prácticas. El primero de ellos fue la corbeta escuela *Ignacio Zaragoza* que en 1892 llegó a México procedente de Francia, con el objetivo de formar a los futuros oficiales de la Armada; para 1897 se adquirió en Inglaterra un barco más el *Yucatán*, que fue destinado a ser un buque para la formación de clases y marinería.

Después de años de guerra civil a causa de la Revolución iniciada en 1910, a partir de la década de 1920, la Armada puso a disposición diversos buques de guerra para que realizaran los viajes de instrucción de los cadetes de la Escuela Naval Militar. Hacia 1921, la Secretaría de Guerra y Marina, a través del Departamento de Marina, reanudó los viajes y para éstos se utilizó al cañonero *Agua Prieta*, el cañonero Bravo que hizo dos prácticas entre 1926 y 1928; mientras que el transporte *Progreso* realizó un viaje con las generaciones de la década de 1930. Hacia 1941 el buque *Durango* realizó un viaje de prácticas por la costa del Atlántico de Estados Unidos llegando hasta Filadelfia; sin embargo entre 1942 y 1943, las unidades de la Armada fueron destinadas a misiones de vigilancia de mares y litorales debido a la Segunda Guerra Mundial.

En 1944 se reanudaron los viajes de práctica a bordo del transporte de guerra *Durango*. Al año siguiente se realizaron a bordo de los buques *Potosí* y *Querétaro* con los alumnos de las escuelas navales del Golfo y del Pacífico. Cabe destacar que para 1957, se acondicionó el yate *Orizaba* con la finalidad de que realizara las funciones como buque escuela, lo que se hizo con el nombre de *Zaragoza II*, en honor a la corbeta adquirida en Francia durante el Porfiriato; desgraciadamente fueron pocos sus años en servicio debido a un incendio que sufrió en 1963; otro buque que realizó las funciones como buque escuela fue el *Manuel Azueta* A-06, el cual realizó varios viajes de instrucción entre los que se destaca la travesía “Europa 80” por la duración y cantidad de puertos que visitó en aquella ocasión.

De esta manera, los viajes de instrucción continuaron con los buques: *Durango*, *Guanajuato*, *Querétaro*, *Potosí*; *Usumacinta*, *Papaloapan*, *Río Pánuco*, *California*, *Tehuantepec*, *Zacatecas*, *Chihuahua* y *Coahuila* entre otros.

Hacia 1982, la Armada de México contó con un buque especial para la formación de los cadetes: el velero *Cuauhtémoc*, que a lo largo de los últimos años ha realizado innumerables viajes al extranjero, hecho que le ha ganado el nombre de Caballero de los Mares y considerado como uno de los buques más representativos en la historia de la Armada.





Buque de la Armada que realizó viaje de prácticas alrededor del mundo y que fue construido especialmente para la instrucción de los cadetes. Este viaje fue comandado por el Capitán de Navío Reginal Carey Brenton y el Brigadier de la Armada Ángel Ortiz Monasterio.

Durante este año dio apoyo a la Escuela Naval Militar para los viajes de los guardiamarinas.

Esta unidad de superficie fue utilizada para realizar los viajes de prácticas.

Se le asignó para la instrucción del personal de la Escuela de Maestranza.

Los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar visitaron puertos del Caribe.

Realizó el viaje de prácticas denominado "Norteamérica 74".

Entre los viajes de prácticas que realizó se destacó el denominado "Caribe A77".

1826

1897-1900

1928

1940

1960

1966-1967

1975

1983

NAVÍO *Congreso Mexicano*  
(EX-ASIA)



BUQUE ESCUELA *Yucatan*  
(1819)



CAÑONERO *Bravo*



CAÑONERO *Querétaro*



TRANSPORTE DE GUERRA *Durango*



CAÑONERO *Guanajuato*



TRANSPORTE *Chihuahua*



EL CABALLERO DE LOS MARES: BUQUE ESCUELA *Velero Cuauhtémoc*



BUQUE ESCUELA *Corbeta Zaragoza*  
¡SIEMPRE A LA HORA!



1894-1897

CAÑONERO *Aguia Prieta*



1921

TRANSOIRTA DE GUERRA *Progreso*



1930

BUQUE ESCUELA *Zaragoza II*  
(1939)



1957

CAÑONERO *Polist*



1962

TRANSPORTE *Coahuila*



1974

BUQUE ESCUELA *Comodoro Manuel Azueta*



1977

Es el primer buque de la Armada que realizó un viaje de instrucción para los aspirantes del Colegio de Marina de Tlacotalpan.

En estos años, los cadetes del segundo semestre efectuaron prácticas marineras.

Hizo escalas en puertos internacionales de Estados Unidos y del Caribe.

Cadetes de la Escuela Naval Militar y de la Escuela Superior de Guerra realizaron un viaje de prácticas del puerto de Veracruz a la Península de Yucatán.

Transportó de Veracruz a Panamá a cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar y del Heroico Colegio Militar.

En ambos litorales, los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar y aspirantes de las Escuelas Náuticas realizaron sus viajes de prácticas en esta unidad.

Efectuó el viaje de prácticas internacional "Atlántico 75".

El Caballero de los Mares realizó su primer viaje de instrucción "Oriente 83" con destino a Japón. Desde entonces hasta la fecha continúa formando a los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar.

BUQUES ESCUELA DE LA  
SECRETARÍA DE MARINA-  
ARMADA DE MÉXICO



BUQUE  
ESCUELA

*Corbeta Zaragoza*

¡SIEMPRE A LA HORA!



Durante el régimen de Porfirio Díaz la educación naval recibió un impulso notable para la formación de marinos, por lo que fue necesario contar con las instalaciones e infraestructura adecuada para que los cadetes adquirieran la experiencia como navegantes de guerra. Con esta finalidad, el gobierno mexicano mandó construir en 1889 un buque escuela en la Sociedad de Fraguas y Astilleros del Mediterráneo, con sede en Le Havre, Francia, cuya construcción finalizó en 1891. El buque fue bautizado como *Ignacio Zaragoza*.

El Contralmirante de la Armada Ángel Ortiz Monasterio fue el encargado de trasladar la flamante adquisición a las costas mexicanas. Durante el viaje hizo escalas en Cherburgo, Francia; Cádiz, España; y Puerto Rico hasta arribar al puerto de Veracruz el 13 de febrero de 1892, donde Monasterio entregó el mando al Capitán de Navío de origen inglés Reginal Carey Brenton, quien había sido contratado por el gobierno mexicano, junto con oficiales, clases y marinería de la misma nacionalidad para completar la dotación.

En 1894, realizó su primer viaje de circunnavegación, la travesía se desarrolló en dos etapas: la primera bajo las órdenes del Capitán de Navío Reginal Carey Brenton, quien zarpó el 5 de abril del puerto de Tampico con dirección a Acapulco, vía Estrecho de Magallanes. Fue una experiencia inolvidable para los oficiales mexicanos que realizaban su primer viaje con estas características, donde pudieron poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos. El buque llegó a Acapulco a fines de julio de 1895 y para el 5 de agosto arribó a Guaymas, Sonora donde inició la segunda etapa del viaje.

Ángel Ortiz Monasterio, quien llegara a ser vicealmirante de la Armada, fue quien se encargó de continuar el viaje de la *Zaragoza* alrededor del mundo. El 23 de abril de 1896 zarpó de Guaymas con rumbo a San Luis Obispo y luego a San Francisco, California. Posteriormente se trasladó a puertos asiáticos, como Yokohama, Japón donde se compraron algunas refacciones, se realizaron labores de mantenimiento y pruebas de velocidad. La corbeta cruzó el famoso Canal de Suez y navegó por el Mar Mediterráneo hizo escala en el puerto de Toulon, Francia, donde se adquirió material para y se realizó la adaptación de las quillas laterales al barco.

La *Zaragoza* arribó al puerto de Veracruz en julio de 1897 y como parte de la oficialidad formada a bordo sobresalieron dos marinos mexicanos que destacaron en los siguientes años: Manuel Azueta Perillos y Othón P. Blanco. Los puertos que se tocaron durante las dos etapas del viaje fueron: Tampico,



Barbados, Bahía de los Santos, Montevideo, Punta Arenas, Valparaíso, El Callao, Panamá, Acapulco, Guaymas, San Luis Obispo, San Francisco, Honolulu, Yokohama, Nagasaki, Hong Kong, Singapur, Colombo, Ismalia, Port Said, Gibraltar, Toulon, Kingston y Veracruz.

En el bao de proa de toldilla, se encontraba grabado con letras doradas la frase ¡Siempre a la hora!, con la cual se distinguió la *Zaragoza* y los cadetes que se formaron en ella.

### **Operaciones relevantes**

Durante el largo servicio que prestó a la Armada, realizó comisiones de diversa índole, entre ellas: asistió a la inauguración del monumento a Cristóbal Colón en el Puerto de Palos, el 12 de octubre de 1892, como parte de los festejos de los cuatrocientos años del Descubrimiento de América, donde la Reina de España María Cristina visitó el barco mexicano y lo designó como custodio de su yate real durante las ceremonias marítimas.

La corbeta *Zaragoza* ha sido uno de los buques de guerra más significativos en la historia de la Armada de México, porque además de ser el primer buque de guerra mexicano en realizar un viaje de circunnavegación, también participó en varias operaciones militares mientras se mantuvo en servicio. Entre 1898 y 1905, estuvo presente en la Campaña de Yucatán contra el prolongado levantamiento indígena maya. Durante la Revolución, operó como transporte de tropas y utilizó su artillería en numerosas ocasiones, como por ejemplo en el asedio constitucionalista al puerto de Tampico en 1914. Cinco años más tarde, escoltó los restos a territorio nacional del poeta Amado Nervo, quien murió en Uruguay cuando se desempeñaba como Embajador de México en aquel país. El 6 de marzo de 1926, después de cerca de 35 años de constante servicio, la corbeta escuela *Zaragoza* fue desmantelada.

### **Características:**

\*Casco de acero con un espolón, bauprés y aparejo de barca.

Desplazamiento y dimensiones: 1226 toneladas, con una eslora de 65 m, manga de 9.7 m y un puntal de 5.4 m.



Velocidad: 12 nudos.

Propulsión: Una máquina de triple expansión de 700 I.H.P

Artillería: 6 piezas de 100 mm y dos de 57 mm.

Alojamiento: 28 plazas para jefes y oficiales, 109 para maestraza y marinería, 20 para jefes y oficiales de transporte y 300 para tropa de tránsito en cubierta.



## Bibliografía

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I., México, Secretaría de Marina, 1967.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992.

Secretaría de Marina, *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, precursor de la Marina mexicana (Del Porfiriato a la Decena Trágica)*, México, 2006.





BUQUE  
ESCUELA  
*Yucatán*  
(1897)



En abril de 1897, el gobierno mexicano adquirió este buque en Liverpool, Inglaterra, se hizo cargo de su traslado hacia México, el Capitán de Corbeta Manuel Azueta. La corbeta escuela *Yucatán*, antes de ser adquirida por la Armada Nacional, se utilizó como transporte de misioneros en tierras africanas y para el transporte comercial. Una vez que llegó a México sirvió como buque escuela para grumetes y guardiamarinas. Sus primeros comandantes, después del capitán Azueta fueron Manuel Trujillo e Hilario Rodríguez Malpica.

Uno de los testimonios que señalan que el buque fue destinado para ser buque escuela es el *Proyecto de Reglamento para el Buque escuela de marinería Yucatán* de 1897, en el cual se establece que tenía por objeto impartir las instrucción teórico práctica en el mar y que a bordo se formarían marineros de Segunda, Primera y Marineros-fogoneros. De acuerdo a este proyecto, la dotación de jefes y oficiales destinada a la escuela, según la ley de presupuesto vigente era el siguiente: Capitán de Fragata, comandante; Teniente Mayor, Segundo Comandante, Jefe del Detall Inspector de estudios y práctica general; Primer Teniente, Profesor de Infantería y Geografía; Segundo teniente, Profesor de Artillería y Gramática; Subteniente, Profesor de lectura y escritura; además, los tres profesores también debían impartir ejercicios marineros generales. En la plantilla también se consideró un Primer Contra maestre de cargo y un Primer Condestable de cargo.

Como buque escuela, el *Yucatán* realizó cruceros de instrucción para los guardiamarinas y los cadetes de la Escuela Naval Militar. Durante sus viajes visitó puertos de Cuba y Estados Unidos en los cuales, los alumnos realizaron prácticas y maniobras de navegación. Entre los años de 1897 y 1900, los cadetes del segundo semestre efectuaban sus prácticas marineras a bordo del buque durante seis meses; sin embargo, al reformarse los planes de estudio esta práctica se suprimió. Uno de los momentos más apremiantes de esta embarcación aconteció durante aquellos años; en Lerma, Campeche, el buque estaba fondeado en el puerto y al bajar la marea, se sentó sobre el ancla que le abrió una vía de agua que provocó que se fuera a pique a una profundidad de 3.6 m. Afortunadamente, al haberse hundido sólo unos metros, pudo ponerse a flote para continuar con sus servicios en la Armada Nacional.



### **Operaciones relevantes**

Una de las misiones más importantes en las que participó fue como transporte

del personal de la Comisión Hidrográfica (1898-1903) que levantó cartas y portulanos desde Payo Obispo hasta Bahía Blanca, al norte de Isla Mujeres, a pesar de las contingencias económicas y sociales que vivía el país y las deficiencias del equipo la comisión logró sus objetivos. El buque contaba con una embarcación de vela y dos botes de remo para realizar las actividades en el mar, en las que también participaron marinos como Vicente Senties, José F. Fernández, Juan de Dios Bonilla, Manuel Morel, Alfonso Calcáneo, Manuel Portilla Villar, Procopio Rodríguez entre otros que durante cinco años demostraron su capacidad para realizar esta importante misión.

Después de unos veinte años de servicios el *Yucatán* fue fondeado cerca del bajo del Pastelillo en la bahía de Veracruz. Después de los trágicos acontecimientos del 21 de abril de 1914, la educación naval no cesó y éste emblemático buque a pesar de ser sólo un pontón fondeado en el puerto de Veracruz fue sede de la Escuela de Grumetes y del adiestramiento del pie veterano que reinauguró la Escuela Naval Militar en 1919. Tiempo después fue echado a pique a cañonazos frente a los bajos del puerto, debido a que su casco tenía un avanzado estado de corrosión.

### **Características:**

Desplazamiento:	650 ton.
Eslora:	49 m.
Manga:	8.8 m.
Puntal:	3.7 m.
Propulsión:	A vela; su velamen fue de 21
Armamento:	Sesenta pistolas Remington, sesenta ballonetas y veinte pistolas.
Dotación:	Siete jefes y oficiales y 117 de tripulación.

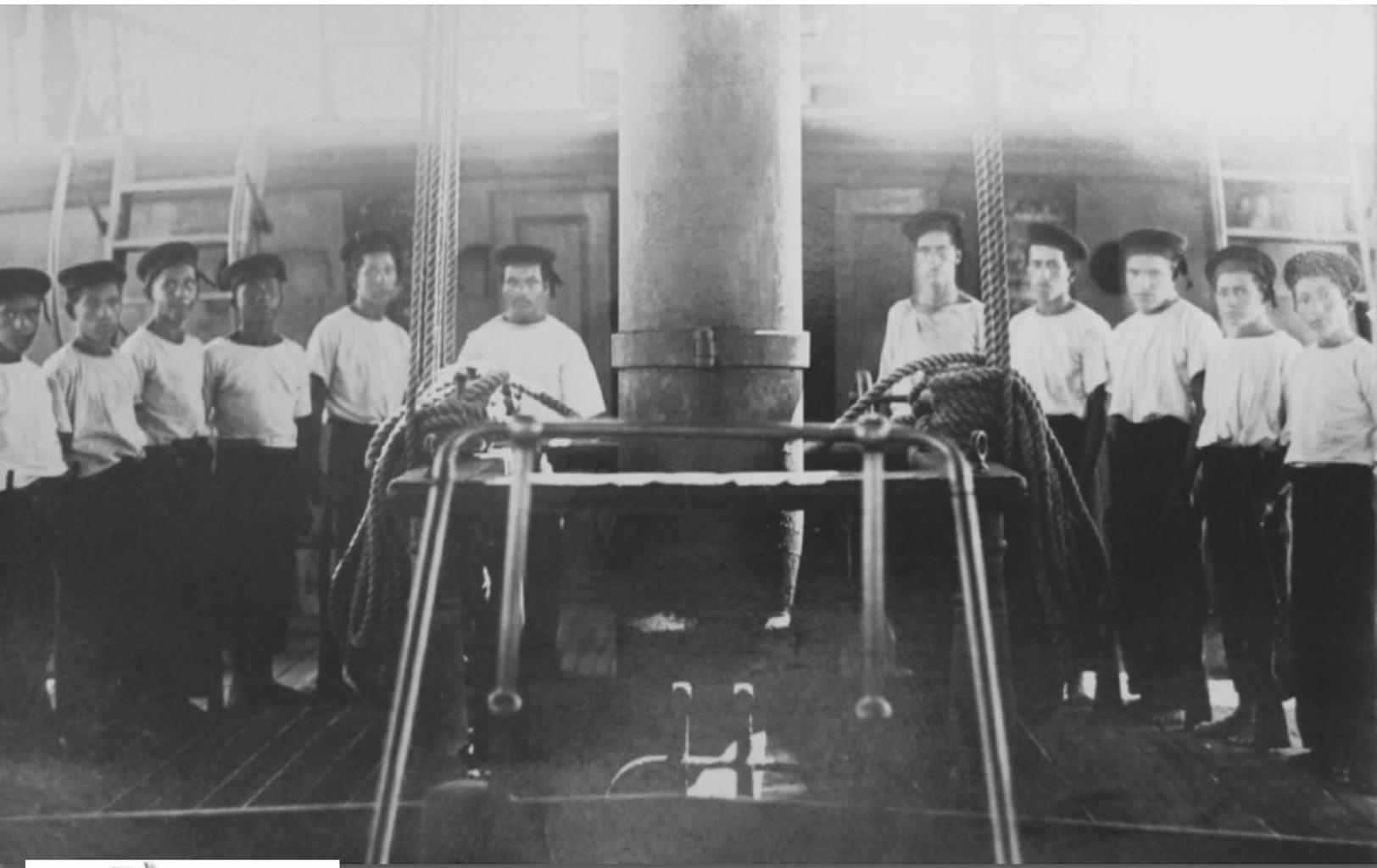
### **Bibliografía**

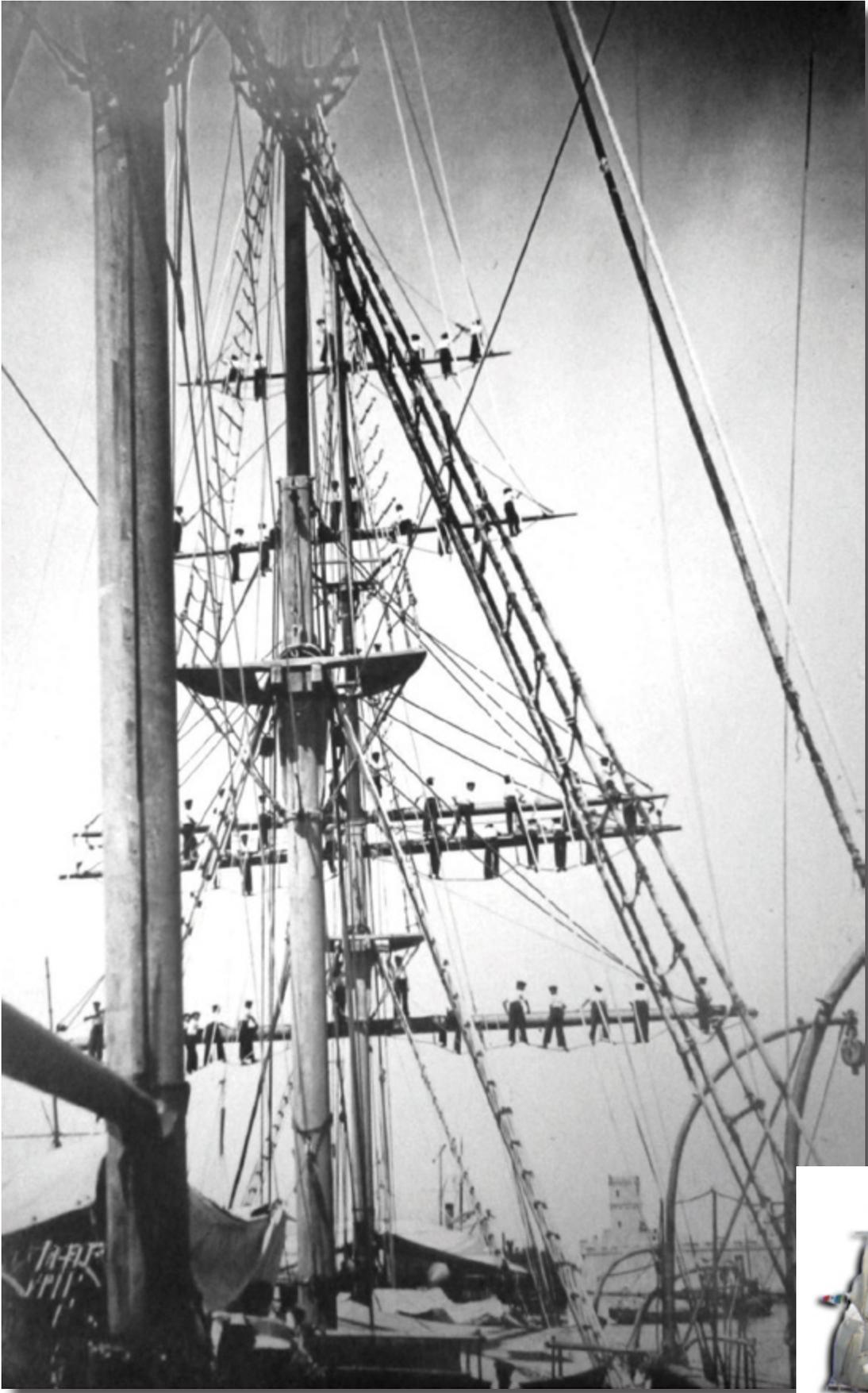
Proyecto de Reglamento para el buque escuela de marinería “Yucatán”,  
Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México.



CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I., México, Secretaría de Marina, 1967,

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992.







BUQUE  
ESCUELA  
*Zaragoza II*  
(1939)



Esta unidad perteneció al ingeniero Axel Wenner Green, accionista mayoritario del consorcio Ericsson, quien tuvo la idea de ser propietario de un buque de recreo, con la finalidad de disfrutar los viajes por mar. Su construcción se realizó en los astilleros escoceses Alexander Stephen and Sons, Ltd. del río Clyde y fue entregado en el verano de 1932 en Estocolmo, con el nombre *Rover*; pero en 1936 se le cambió el nombre por *Southern Cross*, navegando con bandera sueca.

Por causas de la Segunda Guerra Mundial, los asesores de Wenner Green recomendaron alejar del área de conflicto al lujoso *Southern Cross*, porque se encontraba en aguas inglesas, por lo que fue trasladado a las Bermudas. En 1939 fue adquirido por el gobierno mexicano y el presidente Manuel Ávila Camacho ordenó que la Armada de México lo recibiera bautizándolo con el nombre de *Orizaba*, cuya navegación la realizó por el Golfo de México y el Mar Caribe. En 1957, cambió de nombre por Buque escuela *Zaragoza II*, sirvió para la instrucción de la escuela de maestranza de Mazatlán.

Debido a un incendio que sufrió el 22 de enero de 1963, hacia el mes de abril del mismo año causó baja de la Armada de México.

### Características:

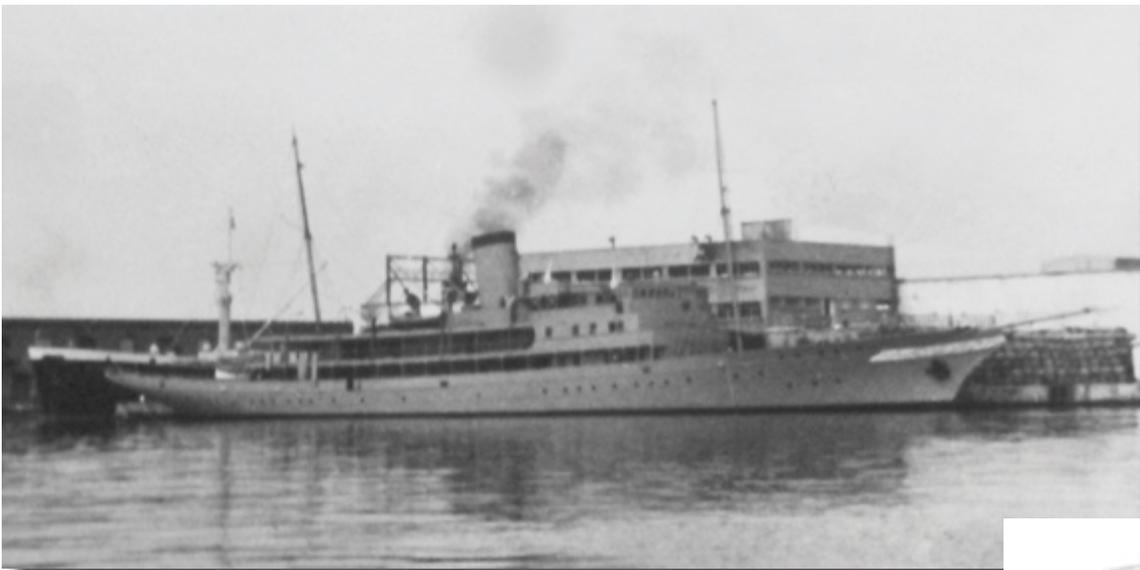
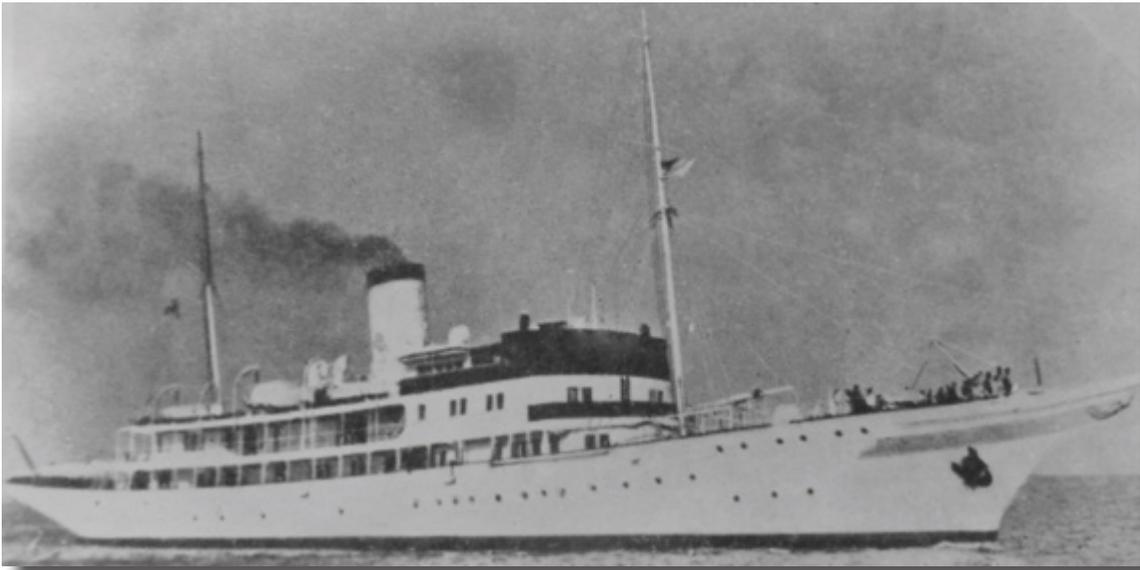
Desplazamiento:	2,113 tons.
	Eslora: 9,770m
Dimensiones:	Manga: 12.25m
	Calado: 4.47m
Velocidad:	Nudos
Propulsión:	Una máquina alternativa de vapor de triple expansión y potencia de 3,000 H.P.

### Biografía

ESPÍNOLA y Bernal, Armando, *Buque Escuela "Zaragoza II"*, *Comentario Histórico*. Artículo digital, Biblioteca de la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México.



LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acaecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, pp. 235-237.





BUQUE  
ESCUELA

*Comodoro  
Manuel Azueta*



Este buque fue construido en los astilleros Brown SB. Co., Houston, Texas durante la Segunda Guerra Mundial, su designación inicial fue *250 H.S.S. HURST*. En diciembre de 1973 fue adquirido durante el gobierno del Presidente Luis Echeverría Álvarez y destinado a servir como buque escuela para las prácticas y preparación de cadetes y guardiamarinas de la Armada de México.

Fue recibido en el puerto de Orange, Texas, en la base naval para la flota de reserva de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, fue nombrado *Comodoro Manuel Azueta* numeral A-06, el cual cambiaría posteriormente a D-111.

Entre los viajes de prácticas que realizó se destacó el denominado “Caribe A 77”; el cual partió de Veracruz y arribó a los puertos de Cartagena, Colombia; La Guaira, Venezuela; Puerto España, Trinidad y Tobago; Tenerife, España; San Juan de Puerto Rico, Kingston, Jamaica y retorna nuevamente a Veracruz .

En 1980, después de un receso para realizar viajes al extranjero, el buque *Manuel Azueta* reinicia el crucero de instrucción con la travesía denominada “Europa 80” visitando: Annapolis, Estados Unidos; Brest, Francia; Rostok, República Democrática de Alemania; Rotterdam, Holanda; Lisboa, Portugal; San Juan de Puerto Rico y regresa al puerto de Veracruz de donde partió. Con la llegada del Buque Escuela Velero Cuauhtémoc, este buque fue utilizado como transporte, para realizar vigilancia y proporcionar ayuda humanitaria.

El Manuel Azueta causó baja del servicio activo de la Armada de México con fecha 1 de junio de 2015.<sup>1</sup> En el puerto de Veracruz, se llevó a cabo la Ceremonia Solemne de Arriado de Bandera Nacional, la cual fue presidida por el Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, Secretario de Marina, quien estuvo acompañado por el Doctor Javier Duarte de Ochoa, Gobernador Constitucional del estado de Veracruz, entre otras autoridades civiles, navales y militares.

Al dirigirse a la tripulación del buque el Alto mando señaló a la tripulación: “siéntanse orgullosos de haber tenido el honor de operar, por última vez, este emblemático buque de la Armada de México, por ser una unidad de superficie que te 42 años forjó el carácter y el espíritu de generaciones de marinos de la Armada de México, quienes al igual que ustedes, se llevaron un grato recuerdo de él”.



<sup>1</sup> ..... Acuerdo Secretarial número 094 de fecha 27 de mayo de 2015.

## Características:

Desplazamiento y dimensiones:	1,615 tons. plena carga. Escolta 93.27m. manga: 10.55m.; puntal: 6.32m.
Velocidad:	21 nudos; de crucero 12 nudos; radio de acción 13 000 millas a velocidad de crucero.
Propulsión:	Cuatro motores Fairbanks-Morse de 10 cilindros, pistones opuestos 38 D8; potencia por eje 3000 H.P. total 6 000 BHP.
Artillería:	Tres piezas de 3” 50 calibre; ocho piezas de 40 mm. (Una cuádruple y dos dobles); dos piezas de saludo de 37 mm.
Radar:	Uno Kelvin Hughes, tipo 14; Kelvin Hughes, tipo 17.
Sonar:	Qcs 1.

## Bibliografía

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Educación Naval en México* (Tomos I y II), México, Secretaría de Marina, 1967.

\_\_\_\_\_. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario* (Tomos I y II), México, Secretaría de Marina, 1970.

*Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar, 1897-1997*, México, Secretaría de Marina, 1997.

LAVALLE, Argudín Mario. *Memorias de Marina, Tomo I y II. Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables*, México, Secretaría de Marina, 1991.

## Internet

[www.semar.gob.mx/s/sala-prensa/com](http://www.semar.gob.mx/s/sala-prensa/com)









EL CABALLERO DE LOS MARES:

BUQUE  
ESCUELA

*Velero Cuauhtémoc*



El buque escuela velero *Cuauhtémoc* está destinado a los viajes de prácticas de los jóvenes que egresan de la Heroica Escuela Naval Militar, sus características son: 1,800 toneladas de desplazamiento, 90.5 m de eslora máxima, 12 m de manga máxima, 7.4 m de puntal, 5.4 m de calado, velocidad máxima de 17 nudos a vela y 9 nudos a motor, la propulsión a vela cuenta con 2,368 m<sup>2</sup> (velamen) y un motor diesel de 1,125 H.P., el velamen consta de 23 velas en aparejo de Brick-Barca, repartidas en 10 velas cuabras en el palo mayor y trinquete, y 13 velas de cuchillo. La capacidad de alojamiento para oficiales y tripulación es de 186 elementos y para cadetes de 90.

El 24 de julio de 1981 se colocó la quilla en gradas con el cual comenzó su construcción en los Astilleros de Celaya de Bilbao, España, el gobierno mexicano lo recibió el 29 de julio de 1982, después de una travesía por el Atlántico que se denominó “Europa 82”, el cual inició el 4 de agosto del mismo año y concluyó el 18 de septiembre arribando al puerto de Veracruz.

El 25 de septiembre el presidente José López Portillo y el secretario de Marina Almirante Ricardo Cházaro Lara encabezaron la ceremonia de abanderamiento en el puerto de Veracruz. Dos días después el velero realizó un viaje muy importante y significativo llamado “Barlovento 82”, a bordo estuvo López Portillo y su comitiva presidencial, el itinerario comprendió del puerto de Veracruz a Progreso, Yucatán y de retorno.

El primer viaje de prácticas de manera oficial se llevó a cabo en 1983 y la travesía se llamó “Oriente 83”. El velero zarpó de Acapulco el 17 de julio, al mando del Capitán de Navío Manuel Zermeño del Peón. El recorrido incluyó ciudades como San Diego, California, Honolulu, Hawái, Pusan, Corea y Osaka Japón; en esta última ciudad participó en el “Festival Mundial de Veleros”, uno de los eventos que se realizó para conmemorar el IV centenario de la construcción del gran castillo de Osaka, edificio histórico muy representativo del lugar.



En 1985 se realizó el primer viaje a Europa, llamada “Atlántico 85”, el *Cuauhtémoc* zarpó el 29 de mayo de 1985. Parte de la tripulación la integraron dos oficiales del Estado Mayor Presidencial y dos de la Escuela Médico Militar; dos cadetes del Heroico Colegio Militar y dos de la Escuela Militar de Aviación. Las ciudades al que arribó fueron: Balboa, Panamá, La Habana, Cuba, Annápolis, Estados Unidos, Ámsterdam, Holanda, Oslo, Noruega, Hamburgo, Alemania, Londres, Gran Bretaña, Brest, Francia, Bilbao y Marén, España, Lisboa, Portugal, La Guaira, Venezuela, Cartagena, Colombia. De regreso al país el velero atracó en el puerto de Veracruz.



En 1986 el buque escuela realizó el viaje “Libertad 86”, en Nueva York participó en un encuentro de veleros para conmemorar el aniversario de la independencia de Estados Unidos y por la restauración de la estatua de la Libertad. Otro crucero de prácticas muy representativo fue el que se realizó en 1990, “Circunnavegación 90”, ya que se trataba de la segunda vez que un barco mexicano navegaba alrededor del mundo, el primero había sido la corbeta escuela *Zaragoza* durante la última década del siglo XIX. El *Cuauhtémoc* recorrió siete meses y cinco días las aguas de América, Europa, África y Asia, el cual inició el 11 de mayo de 1990 y concluyó el 16 de diciembre del mismo año.

Al año siguiente realizó el crucero de instrucción “Atlántico 92”, con motivo de los 500 años del descubrimiento de América, el retorno se efectuó de manera muy similar a la que hicieron las embarcaciones de Cristóbal Colón en 1492. Cabe mencionar que en este crucero, el velero participó en la “Regata Colón 92” junto a varias embarcaciones representativas de 40 países de América y Europa.

Desde entonces el *Cuauhtémoc* comenzó a participar en diversos eventos náuticos alrededor del mundo durante los viajes anuales de prácticas. En el crucero “Australia 98” el velero obtuvo el segundo lugar, al navegar de Sydney a Hobart y también un trofeo al mejor buque con mejor presentación



en el puerto de Tasmania. En el 2002 obtuvo la Copa Tetera Boston, trofeo otorgado por la Asociación Internacional de Entrenamiento a la Vela, por haber navegado ininterrumpidamente a vela 1,342.7 millas náuticas en 124 horas, a una velocidad promedio de 10.83 nudos, estableciendo el segundo mejor registro en la historia de esta competencia.

En el 2003 ganó el premio a la entrada más espectacular durante el evento de la Armada de Rouen, Francia, y en el 2007 recibió la misma distinción en el puerto de Kotka, Finlandia. En el 2008 nuevamente en el Festival de la Armada de Rouen, obtuvo el premio al buque militar mejor presentado. En la Funchal 500 Tall Ships Regata del mismo año, organizada por Inglaterra y Portugal, se distinguió por diversas premiaciones: primer lugar en la competencia de botes dragón; premio al buque que contaba con mayor número de nacionalidades diferentes como parte de la tripulación, premio a la tripulación más amigable y mejor dotación durante el desfile.

En el 2009 el buque escuela atravesó el Pacífico en el marco del viaje de instrucción “Japón 2009”, participó en los festejos de los 400 años de comunicación marítima entre México y Asia en la ruta denominada la “Nao de China”, en los festejos del LX Aniversario de la Marina Popular de China y en el 150 Aniversario de la ciudad de Yokohama.

En el 2010 participó con algunos veleros de los países hermanos de Sudamérica en la Regata Internacional Velas Sudamérica 2010, que tomó como puerto de salida Río de Janeiro, Brasil, y recaló en el puerto de Veracruz para la realización de la Regata Bicentenario 2010 y con ello conmemorar el inicio de la independencia de México.

Otro viaje muy significativo fue el crucero “Mediterráneo 2011”, ya que el Caballero de los Mares llevó a bordo por primera vez a personal femenino como parte de su tripulación y también se distinguió porque fue la primera ocasión que cruzó los estrechos de Dardanelos y del Bósforo para navegar en el Mar Negro.

Durante el 2012 realizó el crucero “Atlántico Norte 2012”, donde participó los festejos de la Semana de la Flota en Nueva York, asimismo ganó los tres principales premios que otorgó la Regata Tall Ships Races 2012, en el que destacó como primer lugar por el mejor tiempo recorrido de los buques clase “A”. En el 2013 conquistó los premios al buque que navegó la mayor distancia





para asistir a la Regata Tall Ships Races Báltico y el de la entrada espectacular a Helsinki, Finlandia.

Durante el viaje “América 2014”, el Caballero de los Mares se vistió de gala para ser anfitrión en Veracruz en el encuentro de Grandes Veleros Latinoamérica 2014, como parte de los eventos del centenario de la gesta heroica del puerto el 21 de abril de 1914. Se llevó a cabo del 18 al 23 de junio, donde asistieron los buques *Libertad* de la Armada Argentina, *Cisne Branco* de Brasil, *Esmeralda* de Chile, *Gloria* de Colombia, Villavicencio de Perú y *Simón Bolívar* de Venezuela.

A mediados de julio de 2015, en el marco del viaje de instrucción “Levante Mediterráneo 2015”, el velero atracó en el muelle del puerto de Marsella, Francia. Durante su estancia en este lugar recibió la visita de los presidentes de México y Francia, Enrique Peña Nieto y François Hollande, respectivamente, quienes recibieron los honores correspondientes y realizaron un recorrido por cubierta y demás instalaciones; cabe destacar que es la primera vez que dos mandatarios se encuentran a bordo del *Cuauhtémoc*.



## Bibliografía

*Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012.

*Reseña de las Actividades Conmemorativas del Centenario de la Heroica Defensa del puerto de Veracruz*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2015.

## Internet

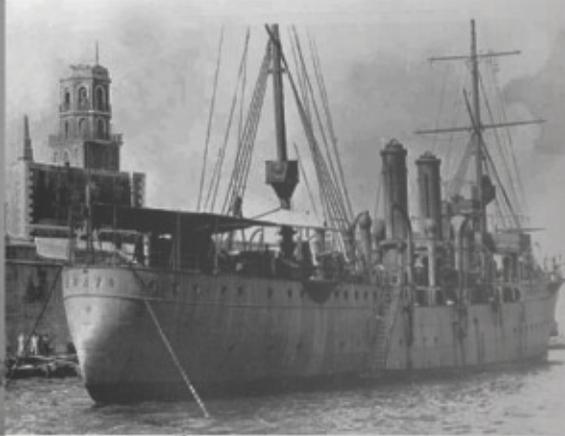
<http://sipse.com/mexico/presidentes-de-mexico-y-francia-visitatan-buque-velero-cuauhtemoc-161310.html>

<http://www.semar.gob.mx/velero/2014/es/bec.html>

<http://www.gob.mx/presidencia/prensa/francia-y-mexico-rinden-homenaje-a-gilberto-bosques-el-consul-mexicano-que-salvo-a-miles-de-personas-en-la-segunda-guerra-mundial>







UNIDADES DE SUPERFICIE  
QUE REALIZARON  
VIAJES DE PRÁCTICAS SIN  
SER BUQUE ESCUELA



NAVÍO  
*Congreso Mexicano*  
(EX-ÁSIA)



El navío *Congreso Mexicano ex-Asia* es considerado el buque que realizó el primer viaje de prácticas en México con los alumnos del Colegio de Marina de Tlacotalpan, Ver., con un crucero del Océano Pacífico al Golfo de México a través del Cabo de Hornos, que inició en el puerto de Acapulco el 12 de junio de 1826 y culminó el 9 de enero de 1828. Si bien este buque no fue utilizado *ex profeso* para realizar viajes de prácticas y fue adquirido cuando la tripulación amotinada decidió unirse a la nación recién independizada, es el antecedente de los buques escuela, y de los viajes de prácticas que después procederían a lo largo del siglo XIX a la actualidad.

El 2 de enero de 1825 el navío de línea *Asia*, ex *San Jerónimo*, parte del Callao, Perú, junto con los Bergantines *Aquiles* y *Constante*, y la corbeta transporte *Gavinton*, La escuadra española lleva como destino Manila y Chiloé, al estar en Omata, isla de Guajan, el 10 de marzo de ese mismo año el guardiamarina Francisco Armero y Peñaranda, del *Asia* desató la sublevación de la guarnición de infantería de marina y de las brigadas de artillería transportadas; predispuestos los marinos por la falta de pagos y escasos medios para habilitarse, aprehenden al capitán de la escuadra Roque Guruceta, al del *Asia* José Fermín Pavía, a otros oficiales, y designan al teniente de fragata José Martínez como quien debe hacerse cargo del mando; consciente del motín, éste solicita que el 11 al amanecer los oficiales sean conducidos a tierra, la corbeta *Gavinton* es abandonada por su mal estado; el bergantín *Aquiles*, de porte de 22 cañones, se aísla y para el 11 da rumbo opuesto; el *Constante* permanece con el *Asia*, ante esta separación, Martínez convoca el 12 a los oficiales, tripulación y guarnición, y los convence de dirigirse hacia Monterrey para habilitarse de víveres; el 28 de abril llegan a puerto californiano, una vez en el, Martínez se presenta al gobernador y comandante militar, y arregla un tratado-capitulación el 1º de mayo, mediante el cual se compromete a entregar los barcos al gobierno siempre que éste se obligue al pago de los salarios vencidos, y se permita gozar a todo individuo de la tripulación de libertad en caso de que alguno desee pasar a la península; los hombres que deciden permanecer en México reconocen su independencia y juran fidelidad.

El buque da a la vela hacia Acapulco, el 26 de junio en la mar, Martínez explica que ningún oficial antiguo le acompaña, que como segundo comandante trae quien era tercer piloto José Cárdenas, al cirujano Nicolás Marusi y al contador lego Ituarte, y que la dotación cuenta aparte los oficiales de mar menos 2 contraмаestres que han quedado en Guajan, 108 individuos de tropa de marina, 38 del destacamento de brigadas de artillería y 271 plazas de marinería; añade que ha de ser Juan Malarín el comisionado con la correspondencia de oficio



del gobierno de Monterrey para el supremo de los Estados Unidos Mexicanos. Al llegar a Acapulco el 17 de junio, Martínez comunica que el pago o adeudo de sus hombres alcanza 82,325 pesos 3 reales 9 centavos.

En Acapulco el barco cambia de nombre; se le bautiza como *Congreso Mexicano*; toma el mando inicial Mateo Plowes, para fines de enero de 1826 el comandante del barco es el capitán José Ma. Tosta; para ese entonces se dictaron órdenes para que 12 aspirantes en total pasen del colegio de Tlacotalpan hasta el navío con el objeto de realizar sus prácticas; parten el 3 de noviembre de 1825, llegando al puerto guerrerense entre el 10 y 12 de enero de 1826.

*El Asia* zarpa el 12 de junio de 1826 con rumbo hacia Valparaíso, sin embargo, al no contar con suficiente agua arribó el 30 de julio a Guayaquil, para abastecerse; posteriormente continúan hacia Valparaíso, en el trayecto el capitán Tosta comenzó a tener dificultades de índole económica y anímica por parte de la tripulación que realiza el viaje; a su llegada a Valparaíso, su presupuesto iba muy mermado y las letras giradas contra la casa Barclay, Herrins, Richardson y Cía., de Londres, fueron recusadas. Hubo que hacer una urgente carena, la dotación manifestó inconformidades y aunque estaban en zona de buen clima, se debilitó la disciplina.

El gobierno chileno procuró ayudar al navío en apuros que no encontraba respuesta pronta de México por los conflictos en que se encontraba inmerso. El 13 de marzo de 1827, José Luis Aycinena y Cía., respaldó económicamente al comandante Tosta en sus apremios para revituallarse; así el *Congreso Mexicano* zarpó de Valparaíso el 24 de agosto de 1827, a falta de tripulación Tosta contrató a varios oficiales extranjeros: Guillermo Cochran, como primer teniente y William Williams y John Unsworth como segundos tenientes. Su dotación ascendió a 549 hombres.

Sesenta y cuatro días después de su salida arribó a isla Margarita, en donde cumple algunos servicios a la Gran Colombia pasando después a Cumaná, a la Guayra y entra el Caribe, con las precauciones para no encontrarse con navíos españoles. En la travesía hacia Yucatán capturan al bergantín *San Buenaventura*, que conducía 214 reemplazos para la guarnición de La Habana. El 9 de enero de 1828 lo anura al vigía de Ulúa y da fondo al ancla frente a la fortaleza, de aquí no volverá a tener singladuras de combate ni como buque de prácticas.

En los años que procedieron su imponente porte sirvió para que los españoles anduvieran con prudencia; tal vez en ello consistió su utilidad, La



Comandancia de Marina del Golfo lo utilizó como cuartel; después, ya convertido en pontón, lo empleó como prisión. En 1832, por estar haciendo agua, se le remolcó 600 varas del cabezo Este del bajo del Pastelillo de Ulúa, en donde fue hundiéndose lentamente.

### **Características:**

Artillería: 74 cañones.

### **Bibliografía**

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Educación Naval en México* (Tomos I y II), México, Secretaría de Marina, 1967.

\_\_\_\_\_. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario* (Tomos I y II), México, Secretaría de Marina, 1970.

*Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar, 1897-1997*, México, Secretaría de Marina, 1997.

LAVALLE, Argudín Mario. *Memorias de Marina, Tomo I y II. Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables*, México, Secretaría de Marina, 1991.







CAÑONERO  
*Bravo*



Es un barco que se adquirió durante el Porfiriato, se mandó construir en la Casa de Nicolo Odero Fu Alessandro, en Sestri Ponente, a través de un contrato firmado por el gobierno mexicano con fecha de 30 de agosto de 1902. El cañonero tuvo un costo de 60,233 libras esterlinas. Fue lanzado al agua el 22 de marzo de 1904 y el 28 de mayo del mismo año, el ingeniero naval italiano Antonio Zaulli hizo la entrega formal del barco al ingeniero naval Carlos Fernández Varela representante del gobierno mexicano y jefe interino de la Comisión Inspector de Buques en Construcción.

El 26 de agosto zarpó de Génova, al mando del Capitán de Navío Flaviano Paliza quien a su vez era el Jefe Interino de la Comisión en Sestri Ponente. Durante el viaje rumbo a México, el barco hizo escalas en Las Palmas, Gran Canaria y Saint Thomas.

### **Viajes de Prácticas**

Entre la rica historia que tiene este buque destaca el viaje de prácticas que realizó en 1926 por distintos puertos mexicanos del Golfo de México y del sur de Estados Unidos como Nueva Orleans.

Dos años después realizó un viaje de instrucción para los cadetes de la Escuela Naval en 1928. Zarpó del puerto de Veracruz y visitó los puertos de Nueva Orleans, Estados Unidos; posteriormente arribó a Colón, Panamá y de ahí navegó hacia Kingston, Jamaica para posteriormente visitar los puertos de Limón, Costa Rica; Santo Domingo, República Dominicana, donde la tripulación recibió la noticia del asesinato del Presidente Álvaro Obregón; Santiago de Cuba para finalizar el viaje en Veracruz. En todos los puertos la tripulación asistió a recepciones oficiales y fueron invitados a distintos lugares entre ellos San José, capital costarricense.

A decir del Almirante Mario Lavalle Argudín –en aquel entonces Cadete–, el cañonero no estaba acondicionado para recibir a 200 cadetes, sin embargo las incomodidades pasaron a segundo término ya que era más deseo de aprender y conocer otros horizontes. La tripulación sabía de los años de servicio que tenía el buque en aquellos momentos y cuando experimentaron la marejada por el mal tiempo observaron la capacidad del barco para salir avante.



## Operaciones relevantes

El cañonero *Bravo* participó en diversos acontecimientos significativos; junto con la corbeta escuela *Zaragoza* y los cañoneros *Morelos* y *Veracruz* formó parte de la escuadrilla que escoltó a Porfirio Díaz durante un viaje que realizó a Yucatán y fue el buque elegido por el presidente para transportarlo a la Península. Además se utilizó como transporte de guerra entre 1913 y 1914 haciendo viajes recurrentes de Veracruz a Tampico con la intención de reforzar la guarnición del segundo puerto, en el que utilizó su artillería para replegar a las fuerzas constitucionalistas que pretendían tomar el puerto. Asimismo, realizó dos viajes a Sudamérica, el primero en 1922 a Brasil para transportar una comisión que representara al gobierno mexicano durante los festejos del centenario de la Independencia de Brasil y en el segundo que se realizó en octubre visitó nuevamente Brasil y también Argentina; durante el viaje, el cañonero perdió se hélice de babor por lo que se hicieron las reparaciones necesarias para que pudiera continuar su viaje de regreso a México.

## Características:

Desplazamiento:	1227 tons.
Eslora:	76.5 m.
Manga:	1032 m
Puntal:	7.6 m
Velocidad:	12. 2 m.
Propulsión:	Dos máquinas alternativas de triple expansión con potencia de 3,000 HP y dos calderas multitubulares.
Artillería:	Dos cañones de 101.6 mm. Betlehem; dos de 57 mm. Betlehem y cuatro de 57 mm. Schneider Canet.
Personal:	28 elementos entre jefes y oficiales y una tripulación de 109 elementos.

## Bibliografía

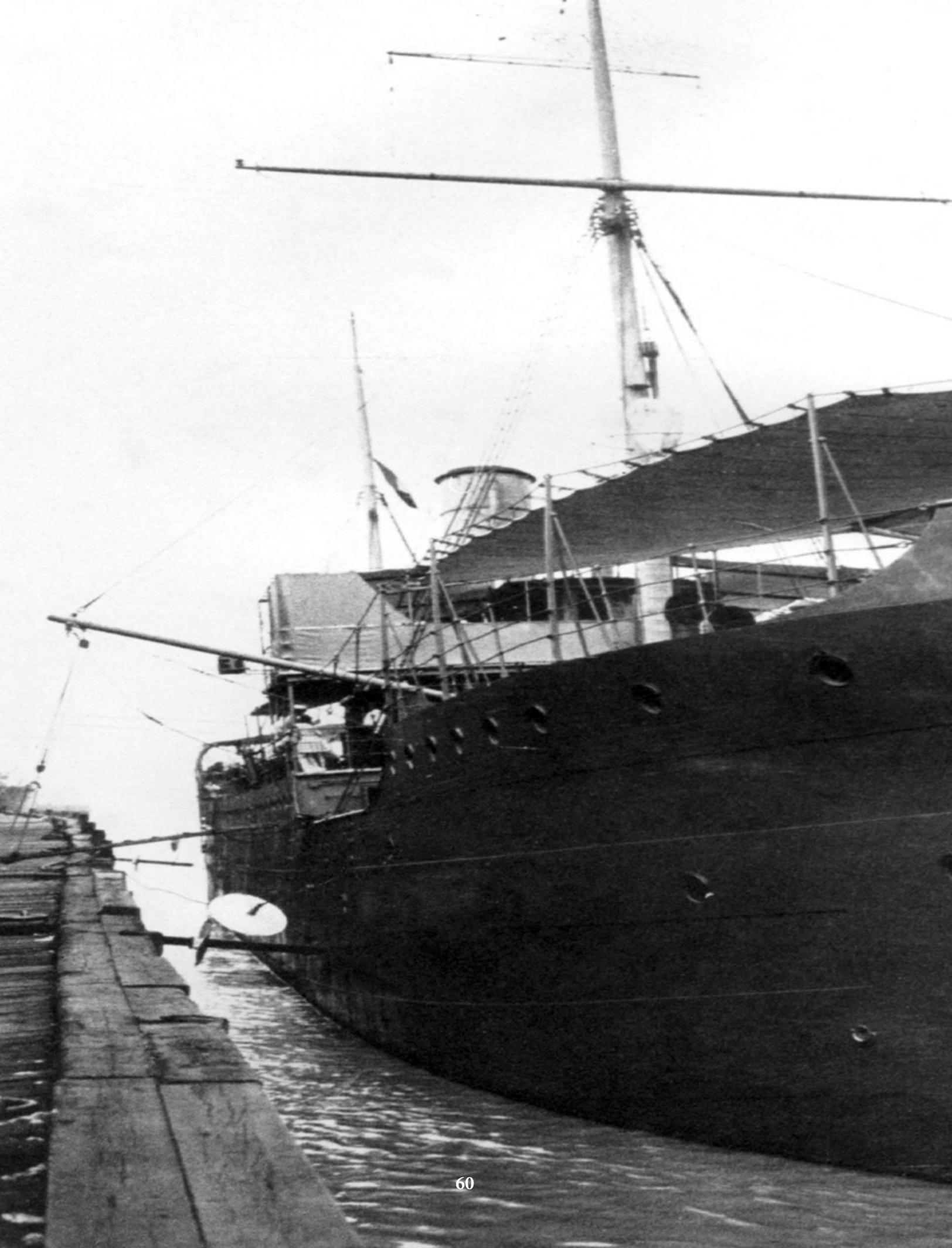
LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acontecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991.



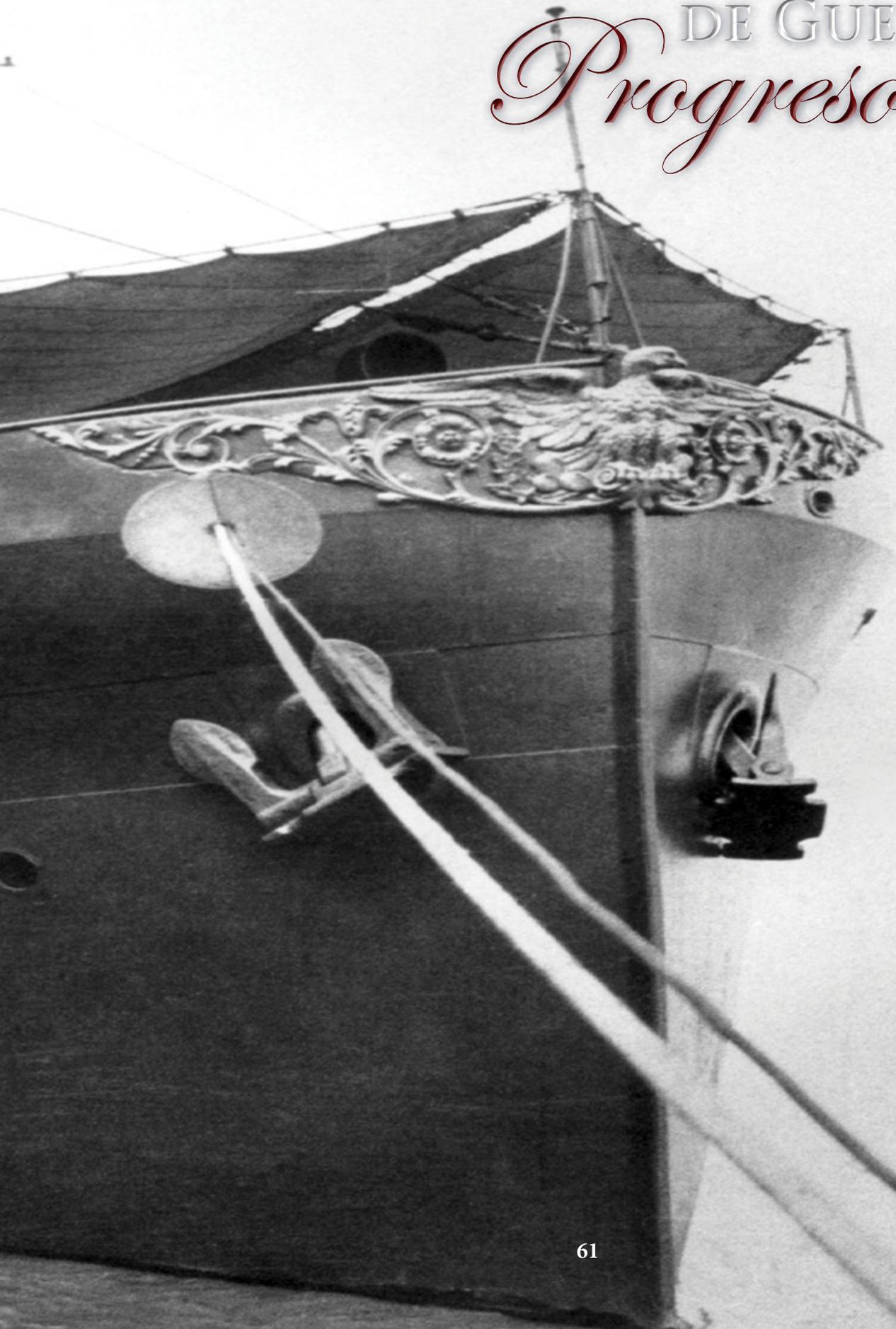
Muelle fiscal y







TRANSPORTE  
DE GUERRA  
*Progreso*



Fue construido para el gobierno de México en Génova, Italia, por la Casa Nicolo Odero Fu Alessandro y Cía. y botado en 1905. El 7 de febrero de 1906, el Jefe Interino de la Comisión Inspectora de Buques en Construcción, representada por el ingeniero Naval Carlos Fernández Varela, hace la entrega del buque al capitán de fragata Enrique Portas Ramírez, quien fue nombrado comandante del *Progreso*. En la década de 1930, realizó viajes de prácticas.

### Características:

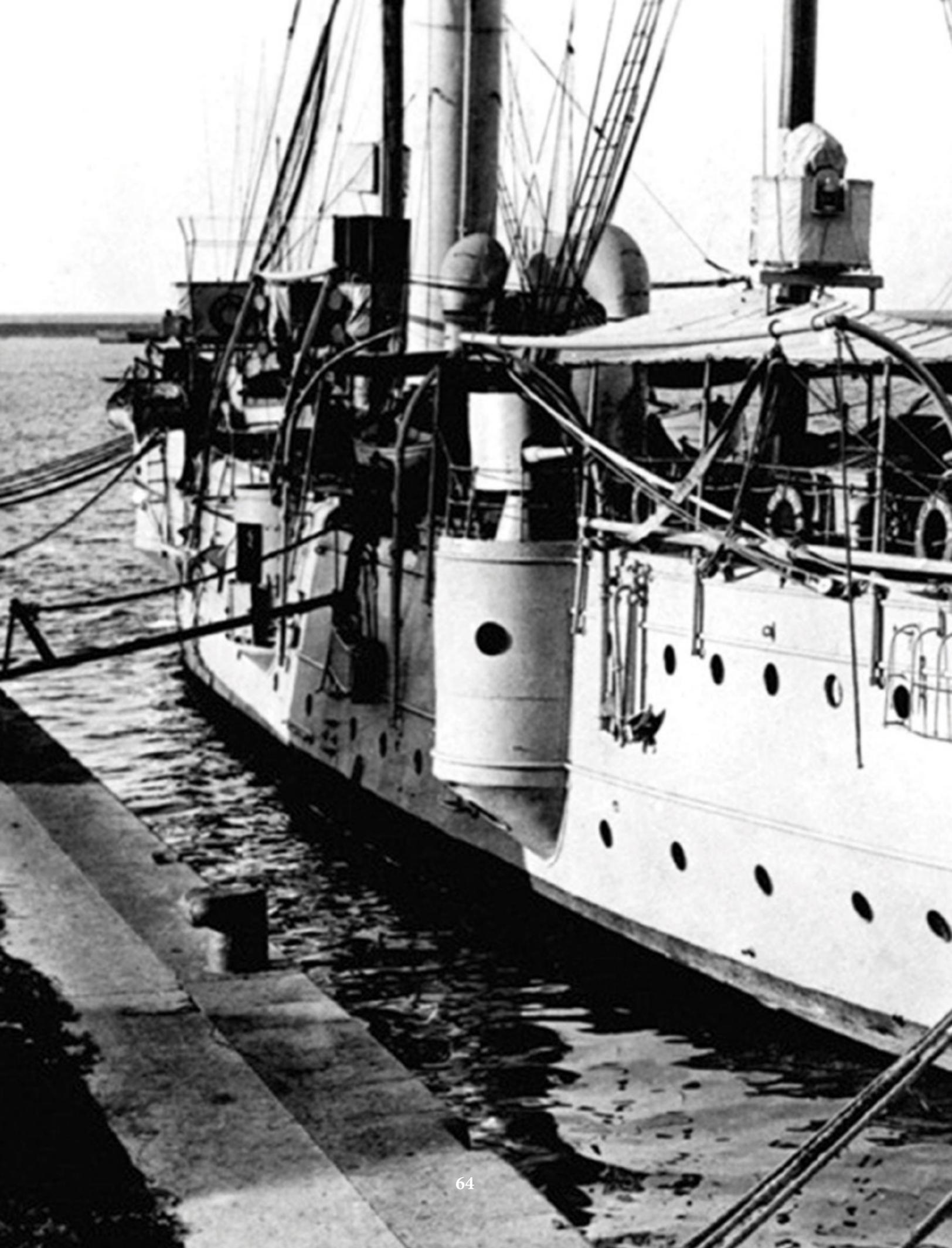
Desplazamiento:	1,585 tons.
	Eslora: entre perpendiculares 70.104m
	Manga: fuera de cuaderna 11.138m
Dimensiones:	Puntal: 5.08m
	Calado medio: 2.743m
	Calado: 3.96m
Velocidad:	12 nudos.
Propulsión:	Máquina alternativa del vapor. Dos calderas humo tubulares.
Artillería:	Cuatro cañones de 57mm. y dos ametralladoras de 8mm emplazadas en el puente.
Tripulación:	La comisión nombrada para traer el buque al país la integraban diez jefes y oficiales y 40 elementos de clase y marinería.

### Bibliografía

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acaecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, pp. 151-167.







CAÑONERO

*Agua Prieta*



Fue construido en los Estados Unidos en 1890 y adquirido por el gobierno mexicano en 1920, a raíz del triunfo del “Plan de Agua Prieta”, durante la gestión del comodoro José de la Irujo como Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina. En 1921 realizó un viaje de prácticas con los cadetes de la Academia Naval Militar.

### **Características:**

Desplazamiento:	1,293 tons.
	Eslora: 53m
Dimensiones:	Manga: 9.45m
	Puntal: 5.50m
Propulsión:	Dos máquinas de vapor de triple expansión; dos calderas escocesas.
Dotación:	Tres jefes; 24 oficiales y 114 hombres de tripulación.

### **Bibliografía**

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acontecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, pp. 193-194.







CAÑONERO  
*Guanajuato*



Fue construido por la Sociedad Española de Construcción Naval del Ferrol. Su botadura se realizó en el mes de mayo de 1934. Originalmente este buque era impulsado por dos turbinas Parson accionadas por vapor generado por calderas Yarrow de horno abierto. Las plantas de energía eléctrica consistían en dos turbogeneradores de corriente continua de 200 voltios, que alimentaban los aparatos eléctricos y el sistema de alumbrado. Posteriormente la planta propulsora y los generadores de energía eléctrica fueron sustituidos por motores y motogeneradores, diesel ambos con las mismas características eléctricas del sistema original.

### **Viaje de Prácticas**

En 1960 los viajes de prácticas nuevamente adquieren la tradición de cruzar los mares y ondear el lábaro patrio mexicano. En 1966, los alumnos de 1º, 2º, 3º y 5º años de la Heroica Escuela Naval Militar, así como los aspirantes de las Escuelas Náuticas, quienes por primera vez se incluyeron en los viajes de prácticas, realizaron a bordo del cañonero *Guanajuato* el siguiente itinerario: Acapulco-Salina Cruz, del 15 al 16 de junio; Salina Cruz-Balboa, del 17 al 21; Balboa-Cozumel, del 25 al 28; Cozumel-Isla Mujeres, durante el 29; Mujeres-Progreso, del 1º al 2 de julio; Progreso-Lerma, durante el 4; Lerma-Coatzacoalcos, del 6 al 7; Coatzacoalcos-Tampico, del 9 al 10; Tampico-Veracruz, del 12 al 13, cuyo recorrido sería de 3,850 millas y navegarse 12 singladuras; con un total de cuatro jefes, 37 oficiales, 138 cadetes y 131 de tripulación, bajo el mando del personal de la Escuela, el capitán de fragata Héctor Argudín Estrada, como comandante de la 6ª escuadrilla, el capitán de fragata José Guardado Domínguez y como comandante del cañonero, capitán de fragata Alfonso Vaca Betancourt.

En 1967 el cañonero *Guanajuato* realizó su siguiente viaje de prácticas con los cadetes de 4º y 5º años y guardiamarinas de la promoción 1966, con el objetivo de dotar en conocimientos y aptitud a los cadetes. En 35 singladuras calculadas debían recorrer 12,575 millas. Los futuros marinos partieron de Veracruz el 14 de enero, en ocasión toque Recife el 26, Mar del Plata el 3 de febrero, Valparaíso, el 16, Callao el 23, y finalizó en Acapulco el 4 de marzo, con estancias intermedias de dos días en Brasil, cinco en Argentina, tres en Chile y tres en Perú, bajo el mando del vicealmirante CG. José Abelardo Cerdín Muñoz.



### Características:

Desplazamiento:	13,000 tons.
	Eslora: 80.5m
Dimensiones:	Manga: 11.5m
	Puntal
Velocidad:	14 Nudos.
Propulsión:	Originalmente por turbinas y posteriormente por dos motores <i>Enterprise</i> DRM-38; potencia total en los dos ejes 5.000 B.H.P.
Artillería:	Tres piezas de 101.6 mm.; seis piezas de 20mm, sencillas.

### Bibliografía

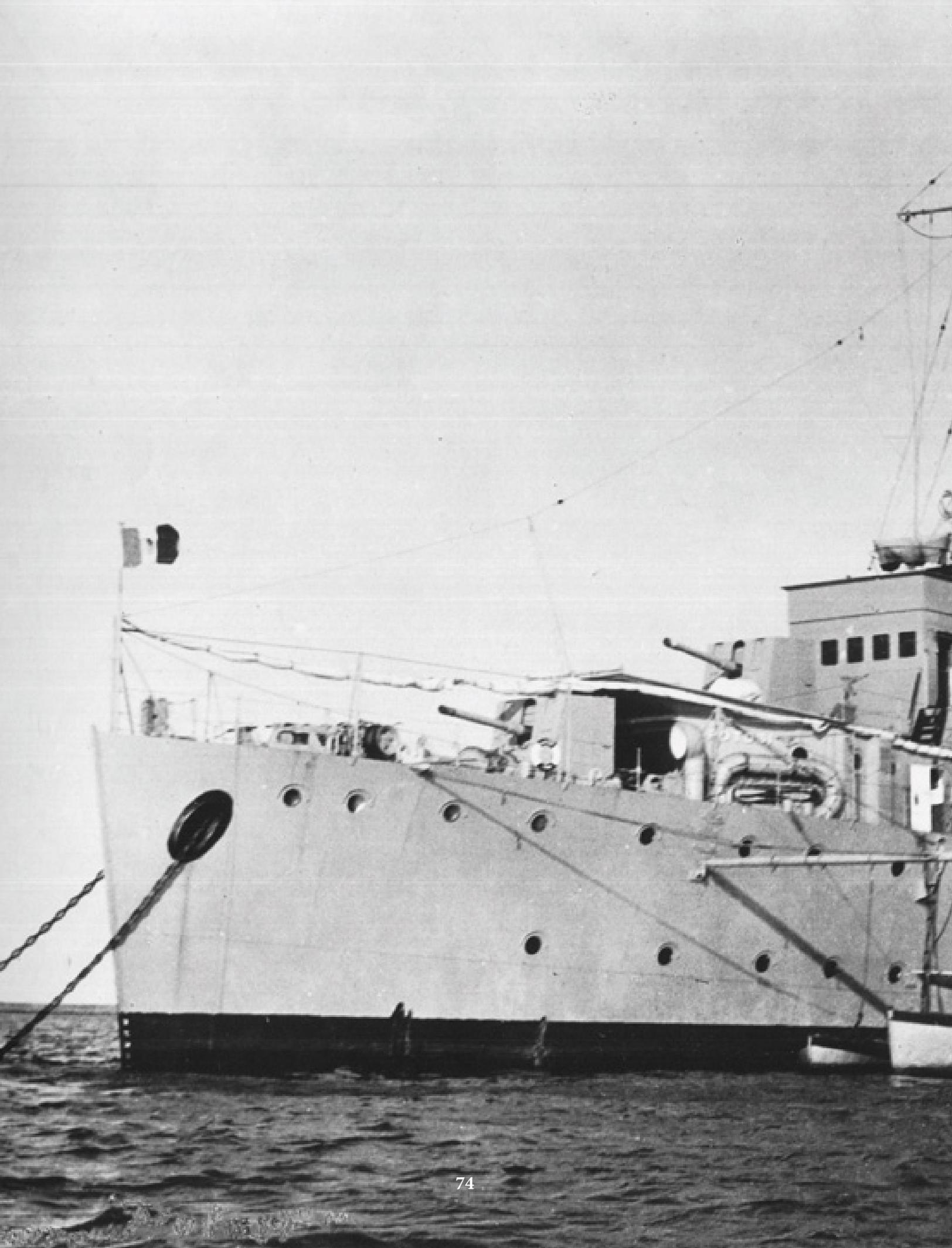
CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1967.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acaecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, pp. 203-221.









CAÑONERO  
*Potosí*



En 1962 a bordo del cañonero Potosí y Querétaro, los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar realizaron uno de sus viajes de instrucción con el siguiente itinerario: Acapulco, Honolulu, Guam, Manila, Yokohama, Midway y Ensenada. Para 1964 nuevamente ambas unidades, efectuaron otro viaje, esta vez el Mediterráneo, zarparon del puerto de Veracruz con el siguiente itinerario: Isla Pérez, Anzores, Toulan, Veccha, Nápoles, Split-Pireo, Alejandría, Said, Malta, Lisboa, Filadelfia y Veracruz. Mientras que en 1965 el itinerario fue Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Panamá y Veracruz. Su último viaje fue al siguiente año, esta vez zarpó de Veracruz con destino a Nassau, San Salvador, Bermudas, Hamilton, San Juan y retornando al mismo puerto de salida.

### Características:

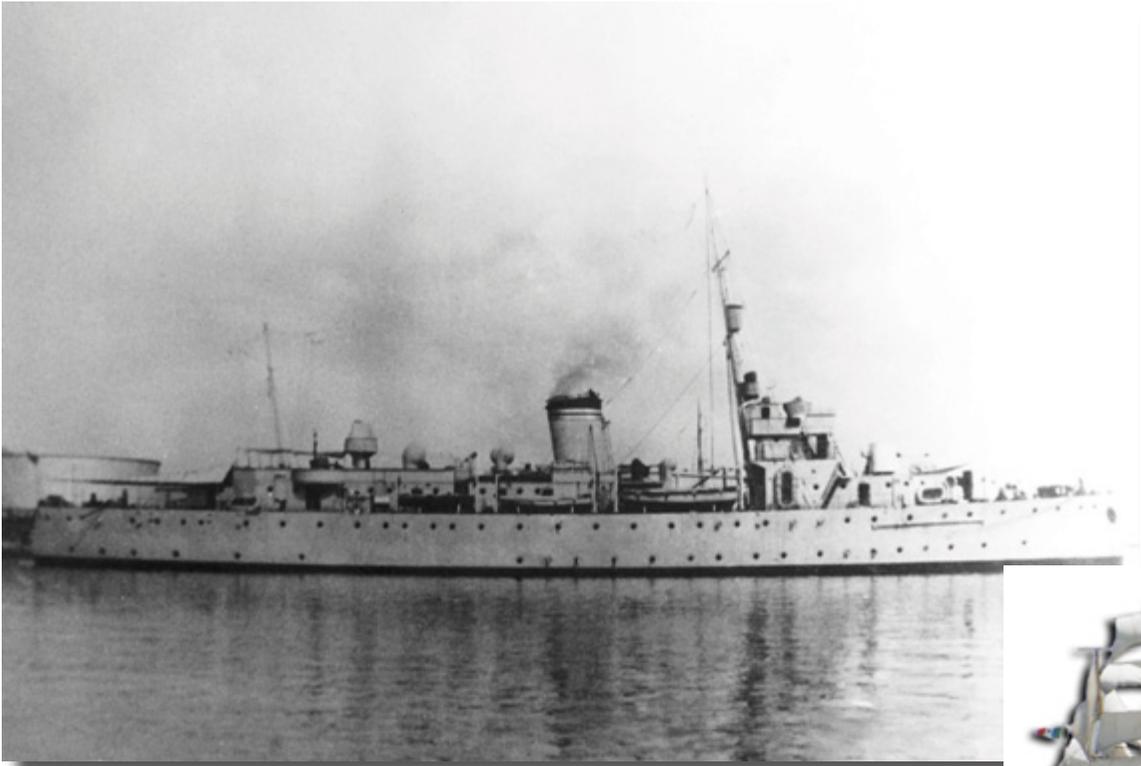
Origen:	Sociedad Española de Construcción Naval Ferrol.
Desplazamiento:	1300 tons.
Dotación:	84 hombres.
Eslora:	80.5 m.
Manga:	11.5 m.
Calado:	4 m.
Artillería:	Tres piezas de 101.6 mm y 6 piezas de 20 mm.
Velocidad:	14 nudos - 18 nudos.

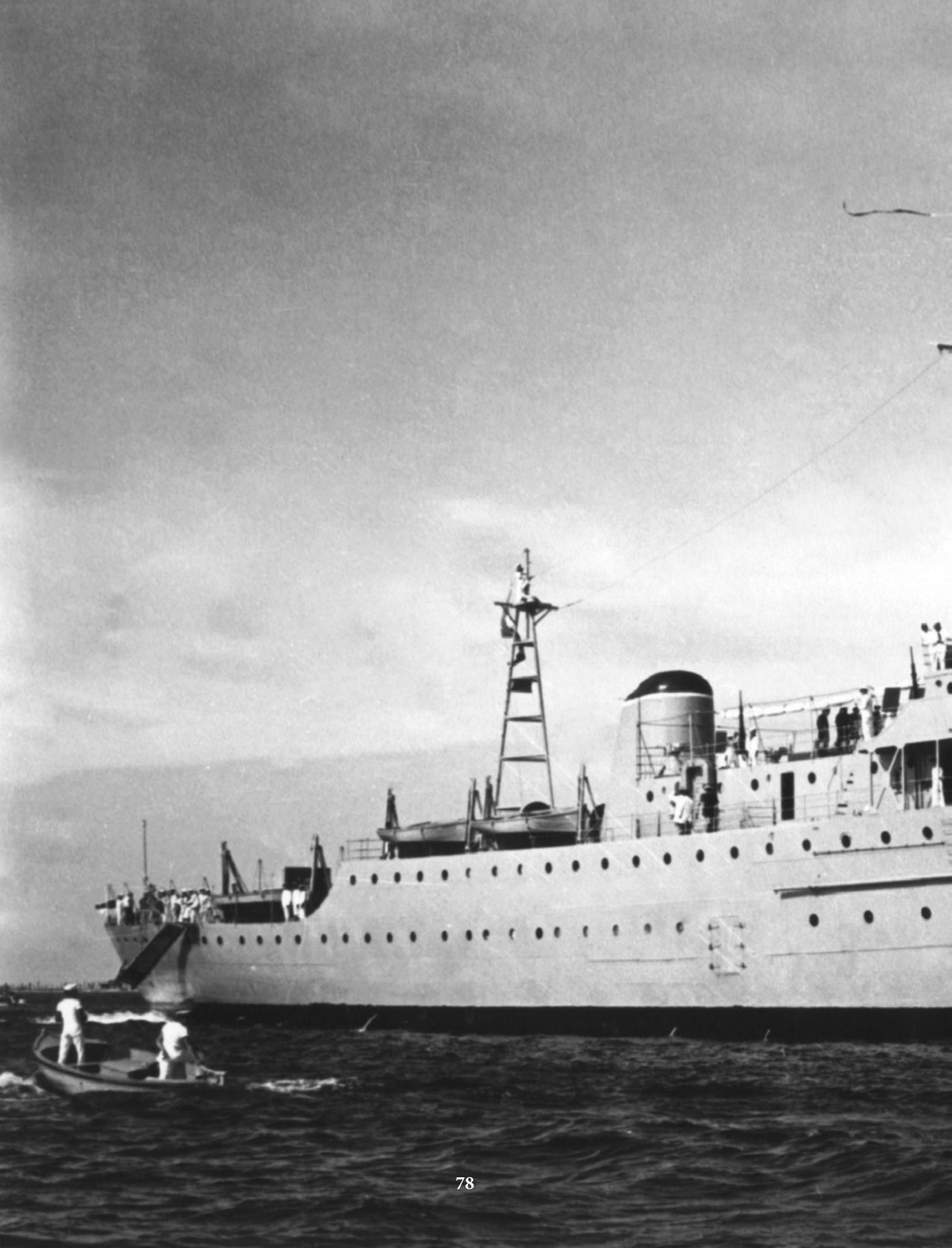
### Bibliografía

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, Vol. II, Secretaria de Marina, México D.F., 1967.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, tomo II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992, pp. 203-204.







TRANSPORTE  
DE GUERRA  
*Durango*



El transporte de guerra Durango inició los viajes de instrucción en 1960 llevando a bordo a los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar, los cuales en esta ocasión fueron acompañados por alumnos del H. Colegio Militar. La travesía del viaje fue desde Veracruz a Panamá.

Hacia 1969, el Durango efectuó el viaje denominado “Tasmania 69”, la travesía contempló su salida en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, con el siguiente itinerario: Islas Christmas, Estados Unidos; Apia, Samoa; Sídney, Australia; Wellington, Nueva Zelanda; Papeete, Tahití, el retorno fue al puerto de Acapulco.

Hacia el año de 1970, se realizó otro viaje de prácticas: “Atlántico Sur 70”. El recorrido fue Manzanillo, Colima, Balboa, Panamá; La Guaira, Venezuela, Tema, Ghana; Río de Janeiro, Brasil; Cartagena, Colombia; Veracruz.

### **Características:**

Origen:	Unión Naval Levante, Valencia, España.
Desplazamiento:	1660 tons.
Dotación:	149 hombres
Eslora:	102.3 m.
Manga:	12.2 m.
Calado:	3.33 m.
Artillería:	Dos piezas de 101.6 mm; dos piezas de 57 mm; dos piezas de 25 mm y dos piezas de 20 mm.
Velocidad:	12 nudos – 18 nudos

### **ografía**

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, Vol. II, Secretaria de Marina, México D.F., 1970, pp. 54.



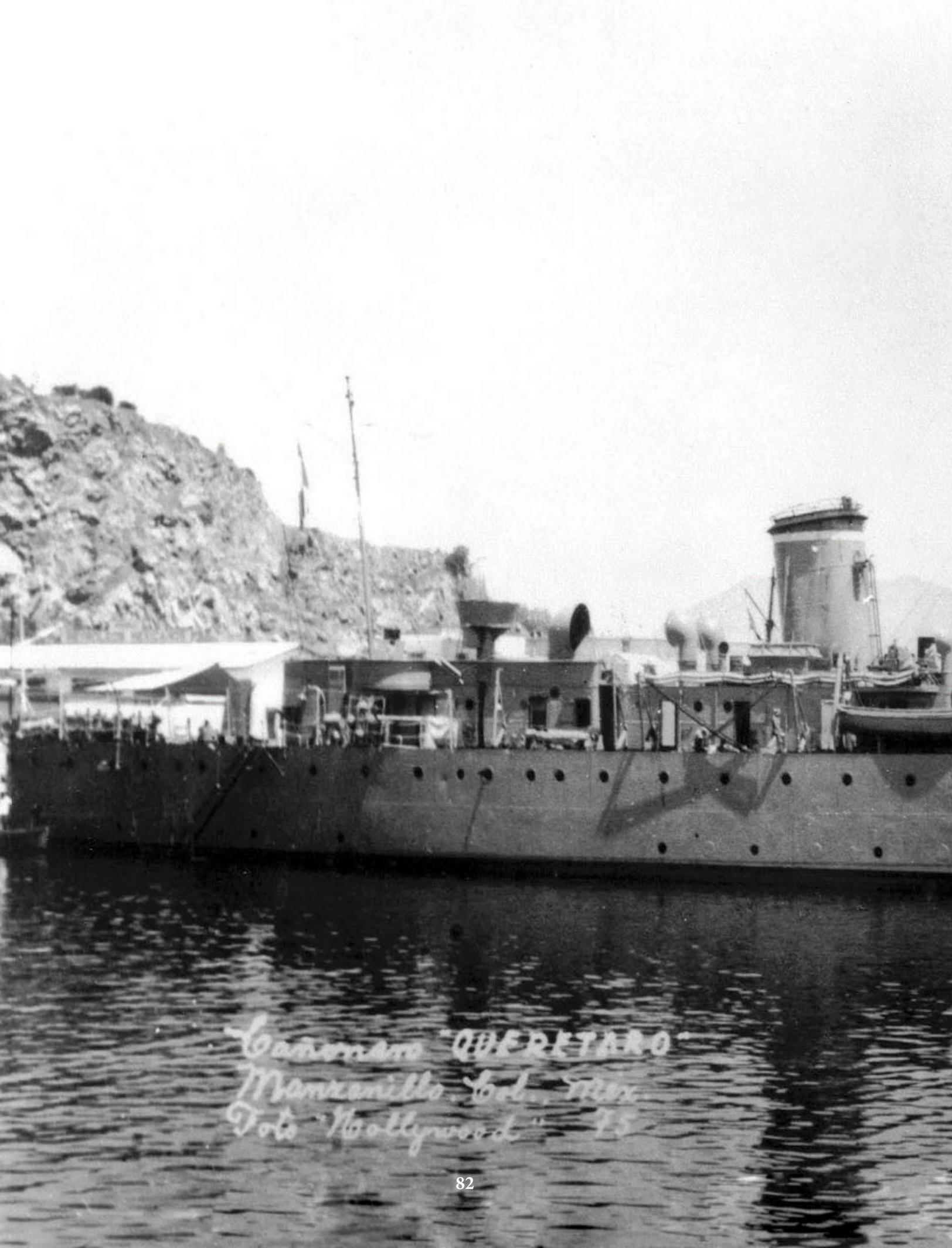
*Cien años de historia Heroica escuela naval militar 1897-1997*, Secretaria de Marina, Casasola S.A de C.V., México, D.F., 1997, pp. 145.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, tomo II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992, p. 230.

*Revista Secretaria de Marina*, año 21, época IX, N°. 148, noviembre-diciembre, 2001, pág.44.

*Revista Secretaria de Marina*, año 22, época X, N°. 148, septiembre-octubre, 2002, pág.42-43.





Cañonero "QUERETARO"  
Manzanillo, Col. Mex.  
Foto "Hollywood" '75

CAÑONERO  
*Querétaro*



En 1940, cadetes de la H. Escuela Naval y alumnos de la Escuela Superior de Guerra realizaron el viaje de instrucción anual a bordo del cañonero *Querétaro*, su itinerario fue del puerto de Veracruz a la Península de Yucatán.

### Características:

Origen:	Sociedad Española de Construcción Naval del Ferrol.
Desplazamiento:	1300 tons.
Eslora:	80.5 m.
Manga:	11.5 m.
Calado:	4 m.
Artillería:	Tres piezas de 101.6 mm y seis piezas de 20 mm.
Velocidad:	14 nudos – 18 nudos

### Bibliografía

*Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, T. II , Intituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, México, 2012, pp. 97.

*Revista Secretaría de Marina*, año 19, época VI, N°. 137, enero-febrero, 2000, pág. 22.







TRANSPORTES  
*Coahuila* Y  
*Chihuahua*



El transporte *Coahuila* realizó sus funciones de transporte y dos viajes de prácticas con los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar, el primero de ellos en 1974 denominado “Norteamérica 74”, saliendo de Veracruz, llegó a Norfolk, Annapolis y Nueva Orleans en Estados Unidos, también arribó a los puertos mexicanos de Tampico, Tamaulipas; Cozumel e Isla Mujeres en Quintana Roo; Coatzacoalcos y Veracruz de donde zarpó.

Al año siguiente el *Chihuahua* también efectuó un viaje de prácticas internacional al que se le designó “Atlántico 75” cuya ruta fue de Veracruz a San Juan de Puerto Rico; Belem y Río de Janeiro, Brasil; Buenos Aires, Argentina; Recife, Brasil; Puerto España, Isla Trinidad y retornó a Veracruz.

### Características:

Desplazamiento y dimensiones: 1 400 tons.; a plena carga: 2 130 tons.

Eslora: 93.3 m..

Manga: 113 m.

Calado medio: 3.7 m.

Velocidad: 20 nudos; de crucero: 13 nudos.

Radio de Acción: 2,500 millas a 15 nudos.

Propulsión: Dos grupos turbo-eléctricos G.E. con potencia de 12,000 S.H.P.

Calderas: Dos Foster –Weeler, tipo “D” con recalentador integral.

Artillería: Una pieza de 4” 38 calibre MK 30 sencilla; seis piezas sencillas de 20 mm. 80 calibre.

Triunulación: 204 hombres más 162 de transporte.



### Bibliografía

*Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar, 1897-1997*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1997.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, acaecimientos notables. 1821-1991*, tomo II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1992.







## UNIDADES DE SUPERFICIE QUE REALIZARON VIAJES DE PRÁCTICAS SIN SER BUQUE-ESCUELA

AÑO	BUQUE	ITINERARIO
1960	Cañonero <i>Querétaro</i>	Acapulco-Pearl Harbo-Bahía Hilo Hawái
1961	Transporte de guerra <i>Durango</i>	Veracruz-Mobila-Tampico-Progreso-Arcas-Veracruz
1961	Cañonero <i>Querétaro</i>	Acapulco-Callao-Valparaíso-Acapulco
1962	Cañoneros <i>Potosí y Querétaro</i>	Acapulco-Honolulu-Guam-Manila-Yokohama-Midway-Ensenada
1962	Transporte de guerra <i>Zacatecas</i>	Veracruz-Contoy-Puerto S. Negril-Kinston-Isla Mujeres
1963	Cañonero <i>Potosí</i>	Acapulco-Acajutla-Corinto-Panamá-Puerto Limón-Ceiba-Puerto Barrios-Cozumel-Isla Mujeres-Norfolk-Charleston-Veracruz
1964	Cañoneros <i>Potosí y Querétaro</i>	Veracruz-Isla Pérez-Anzores-Toulon-Vecchia Nápoles-Split-Pireo-Alejandría-P. Said-Malta-Lisboa-Filadelfia-Veracruz
1965	Transportes de guerra <i>California y Tehuantepec</i>	Veracruz-Coatzacoalcos-Progreso-Colon-Panamá-Salina Cruz- Acapulco
1965	Transportes de guerra <i>Usumacinta y Papaloapan</i>	Acapulco-Los Ángeles-Vancouver-Jancaus-Seattle-Portland-San Francisco-Puerto Cortés-Manzanillo
1966	Cañonero <i>Potosí</i>	Veracruz-Nassau-San Salvador-Bermudas-Hamilton-San Juan-Colón-Veracruz
1967	Cañonero <i>Guanajuato</i>	Veracruz-Nassau-San Salvador-Bermudas-Hamilton-San Juan-Colón-Veracruz
1968	Cañonero <i>Guanajuato</i>	Veracruz-Escandinavia-Veracruz
1969	Cañonero <i>Potosí</i>	Salina Cruz-Isla del Sur- Australia-Salina Cruz
1970	Transporte de guerra <i>Durango</i>	Viaje de prácticas denominado "Atlántico Sur 70": Manzanillo, Balboa, Panamá; La Guaira, Venezuela; Tema, Ghana; Río de Janeiro, Brasil; Cartagena, Colombia y retorno a Veracruz.

1971 y 1973	-----	No se realizaron viajes de prácticas
1974	Transporte <i>Coahuila</i>	Viaje de prácticas denominado "Norteamérica 74": Veracruz; Norfolk, Annapolis y Nueva Orleans; Tampico; Cozumel e Isla Mujeres; Coatzacoalcos y Veracruz
1975	Transporte <i>Chihuahua</i>	Viaje de prácticas denominado "Atlántico 75": Veracruz a San Juan de Puerto Rico; Belem y Río de Janeiro, Brasil; Buenos Aires; Recife, Brasil; Puerto España, Isla Trinidad y retorno a Veracruz
1976	Buque <i>Usumacinta</i>	Viajes de prácticas por el litoral del Pacífico mexicano.
1977	Buque <i>Manuel Azueta</i>	Viaje de prácticas denominado "Caribe A77": Veracruz; Cartagena; La Guaira, Venezuela; Puerto España, Isla Trinidad; Tenerife, España; San Juan de Puerto Rico, Kingston, Jamaica y retorno a Veracruz
1978	<i>Río Pánuco</i>	Realizó viaje de prácticas en aguas mexicanas
1979	Transporte <i>Chihuahua</i>	Litoral de Golfo de México y solamente tocó el puerto estadounidense de Norfolk
1980	Buque <i>Manuel Azueta</i>	Viaje de prácticas denominado "Europa 80": Veracruz; Annapolis, Estados Unidos; Brest, Francia; Rostok, República Democrática de Alemania; Rotterdam, Holanda; Lisboa, Portugal; San Juan de Puerto Rico y retorno al puerto de Veracruz



