

MUSEO
NAVAL
MÉXICO



GUÍA



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



MUSEO
NAVAL
MÉXICO



GUÍA

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 Historia
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 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
Licenciado en Historia Ángel Amador Martínez
Pasante en Historia Mario Oscar Flores López

CONTENIDO



Presentación del Almirante Secretario de Marina	11
Breve Historia del Edificio	13
Mapa y Recorrido (Planta Baja)	14
Mapa y Recorrido (Planta Alta)	16
Sala 1 Umbral	19
Sala 2 360°	20
Sala 3 Valores	21
Sala 4 Navegación Prehispánica	22
Sala 5 Cartografía	25
Sala 6 Navegación Astronómica	27
Sala 7 El Sitio de Tenochtitlan	28
Sala 8 En busca del Tornaviaje y la Nao de China	30
Sala 9 Independencia	32
Sala 10 Las Intervenciones	34
Sala 11 y 12 Porfiriato	36
Sala 13 Conmemorativa 21 de Abril	38
Sala 14 Marinos en la Revolución	40
Sala 15 Carranza en Veracruz	41
Sala 16 México en la Segunda Guerra Mundial	42
Sala 17 Línea del Tiempo 1821 a la actualidad	43
Sala 18 Un Día de Trabajo en Barco	44
Sala 19 El Buque Escuela Velero <i>Cuahtémoc</i>	45
Sala 20 Evolución de los Buques en la Armada de México	46
Sala 21 y 22 Aeronáutica Naval	47
Sala 23 Armamento Menor	48
Sala 24 Uniformes y Divisas de la Armada de México	49
Sala 25 La Armada de Hoy	50
Sala 26 Artillería	51
Sala A Sala de Exposiciones Temporales	52
Sala B Museo de Sitio	53
Sala C Discovery Room	54
Museo Naval México (Plano de Ubicación)	56

MASCARÓN DEL BUQUE *ZARAGOZA II*

Engalanó por años la proa del buque *Southern Cross*, que en el año de 1939 fue adquirido por el gobierno mexicano con el nombre de *Orizaba* y en 1954 se habilitó como buque escuela con el nombre de *Zaragoza II*, fecha en la cual se desmontó el mascarón, trasladándolo al Arsenal Nacional; más tarde, estuvo en la Casa del Marino; en los Talleres Generales de Marina, así como en la entrada del Museo Tecnológico de la Ciudad de México y ahora engalana la entrada principal de este *Museo Naval*.



PRESENTACIÓN



México es un país privilegiado ya que se encuentra en medio de los dos océanos más grandes del planeta, esta condición geográfica ha determinado buena parte de su historia y la de su Armada, por lo que el objetivo del Museo Naval México es difundir la historia marítima de nuestro país. Por ejemplo, durante el México prehispánico la navegación resultó esencial para el desarrollo del comercio y la guerra, pero también para el intercambio cultural lo que permitió la expansión de grandes civilizaciones.

De igual forma, los descubrimientos geográficos en Europa condujeron a la conquista de México, la cual llegó por el mar, y en este medio paradójicamente se libró la batalla contra el último reducto español para consolidar la independencia de México después de tres siglos de dominación. La Armada se creó en este contexto, y por tanto nació en pie de guerra en Veracruz y desde el primer día de su existencia fue pieza clave en la defensa de la soberanía nacional.

El Museo Naval te invita a iniciar un largo viaje de ida y vuelta para que conozcas la historia marítima de México desde la época prehispánica, pasando por la conquista y colonia para arribar a la época moderna y contemporánea. A través de sus 26 salas se muestran los momentos históricos más importantes que han definido a México como una gran nación, y en los hechos de armas se muestra la historia de la Armada mexicana como garante de la soberanía nacional, así como las tareas sociales que actualmente desarrolla para la seguridad y bienestar de los mexicanos.

El Museo cuenta con bellas colecciones que dan cuenta de nuestro devenir histórico a través de piezas de distinta índole y

procedencia, tales como recipientes y figuras de cerámica y marfil; canoas, pinturas de personajes, litografías de escenarios y guerras; fotografías; documentos históricos; instrumentos de navegación, cartas náuticas; uniformes y armas entre muchos otros.

Estas colecciones y piezas museográficas son alternadas con los beneficios que otorga la tecnología actual, por lo que el visitante podrá acceder a elementos interactivos y de multimedia, así como de espacios lúdicos para hacer más atractiva su estancia, entre ellos experimentar una sala de 360°; subir las jarcias del Velero Cuauhtémoc, tripular algunas aeronaves, entre muchas otras que harán grata la estancia de nuestros visitantes.

¡Bienvenidos sean a bordo!

*Almirante
Vidal Francisco Soberón Sanz
Secretario de Marina*

BANDERA DE 1914

Esta bandera se encontraba ondeando en la entonces Escuela Naval Militar cuando sucedió la invasión estadounidense al puerto de Veracruz aquel fatídico 21 de abril de 1914.



BREVE HISTORIA DEL EDIFICIO

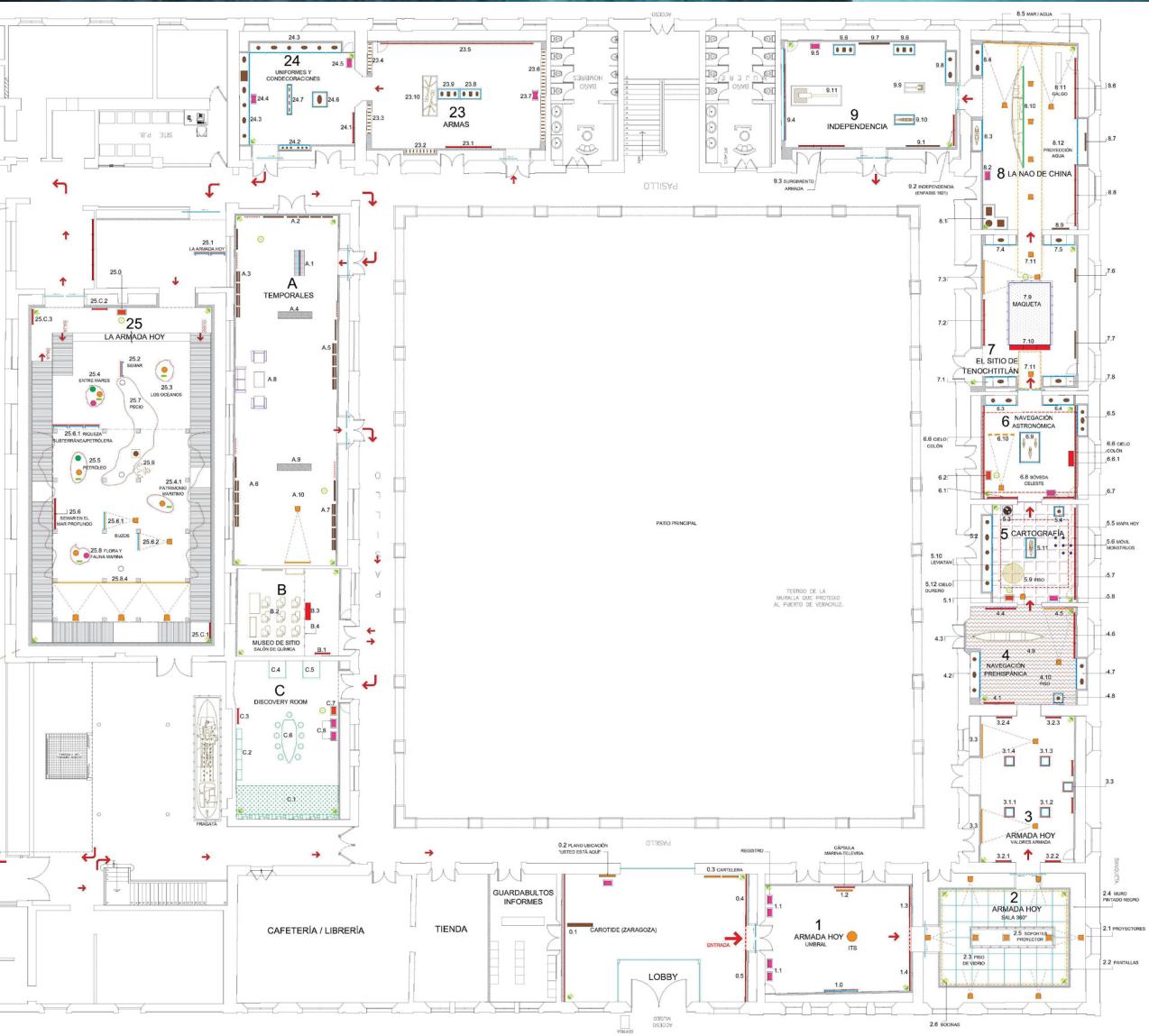


En el marco de la Conmemoración del Centenario de la Gesta Heroica del 21 de abril de 1914, en el puerto de Veracruz, la Secretaría de Marina-Armada de México reinauguró el Museo Histórico Naval, que fue sede del antiguo edificio de la Escuela Naval Militar.

El edificio fue construido tras la aprobación de la iniciativa de creación de la Escuela Naval Militar en 1897. Se encuentra ubicado entre las calles de Arista, Esteban Morales y Landero y Coss. Su diseño corresponde al modelo arquitectónico que se empleó durante los trabajos de modernización que tuvo el puerto de Veracruz a principios del siglo XX y que incluyó también a los edificios públicos y escuelas de esa época.

Fue testigo de los acontecimientos de 1914 donde los jóvenes cadetes bajo la arenga del Comodoro Manuel Azueta ¡A las armas muchachos la patria está en peligro! dieron su vida en defensa del país ante la invasión estadounidense. Por ser un edificio de construcción antigua y haber sido escenario de un hecho histórico como el de 1914, está considerado como un monumento histórico.

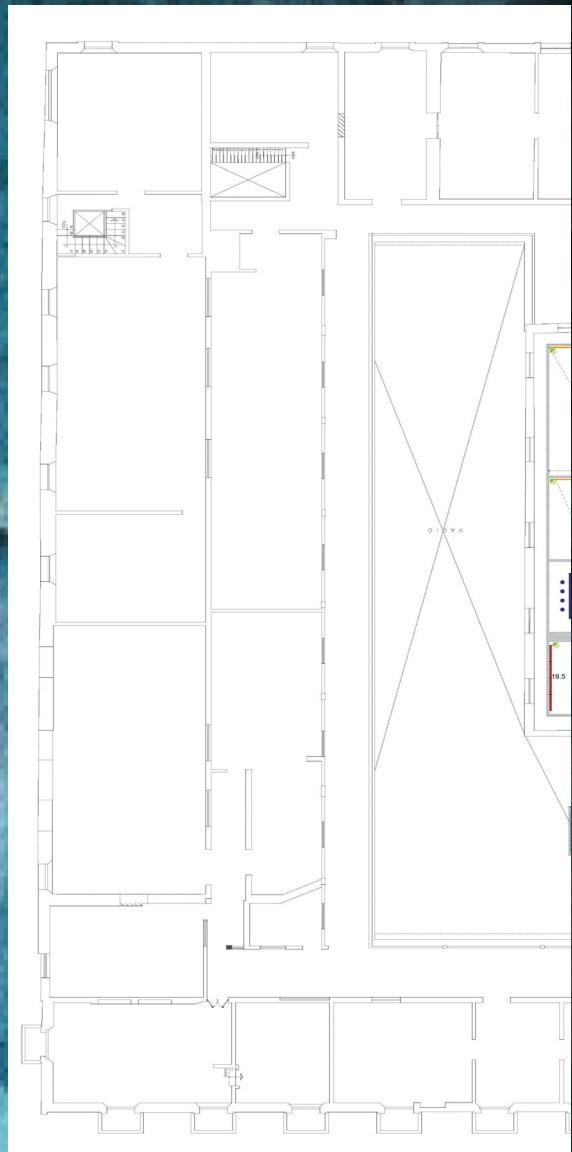
Se convirtió en Museo Naval durante la gestión del Almirante Luis Carlos Ruano Angulo en octubre de 1994, aunque es el 1 de julio de 1997 que se inaugura formalmente en el Centenario de la Escuela Naval Militar. Durante la administración actual del Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz se decidió modernizarlo con las más avanzadas tecnologías del momento y abrirlo nuevamente al público en un marco propicio como fue la conmemoración del Centenario de la Heroica Defensa del puerto de Veracruz. Actualmente es considerado como uno de los Museos más importantes de México y del mundo por el cuidado de sus colecciones, guión museográfico y tecnologías empleadas.



PLANTA ALTA

SALA

- 10 Primeras Intervenciones
- 11 Porfiriato
- 12 Porfiriato
- 13 Conmemorativa 21 Abril 1914
- 14 Marineros en la Revolución
- 15 Carranza
- 16 Segunda Guerra Mundial
- 17 SEMAR 1945-2000
- 18 Un Día de Trabajo en Barco
- 19 Buque Escuela Cuauhtémoc
- 20 Evolución de los Buques
- 21 Parches
- 22 Aeronáutica
¿Porqué Vuelan los Aviones?





SALA 1

UMBRAL

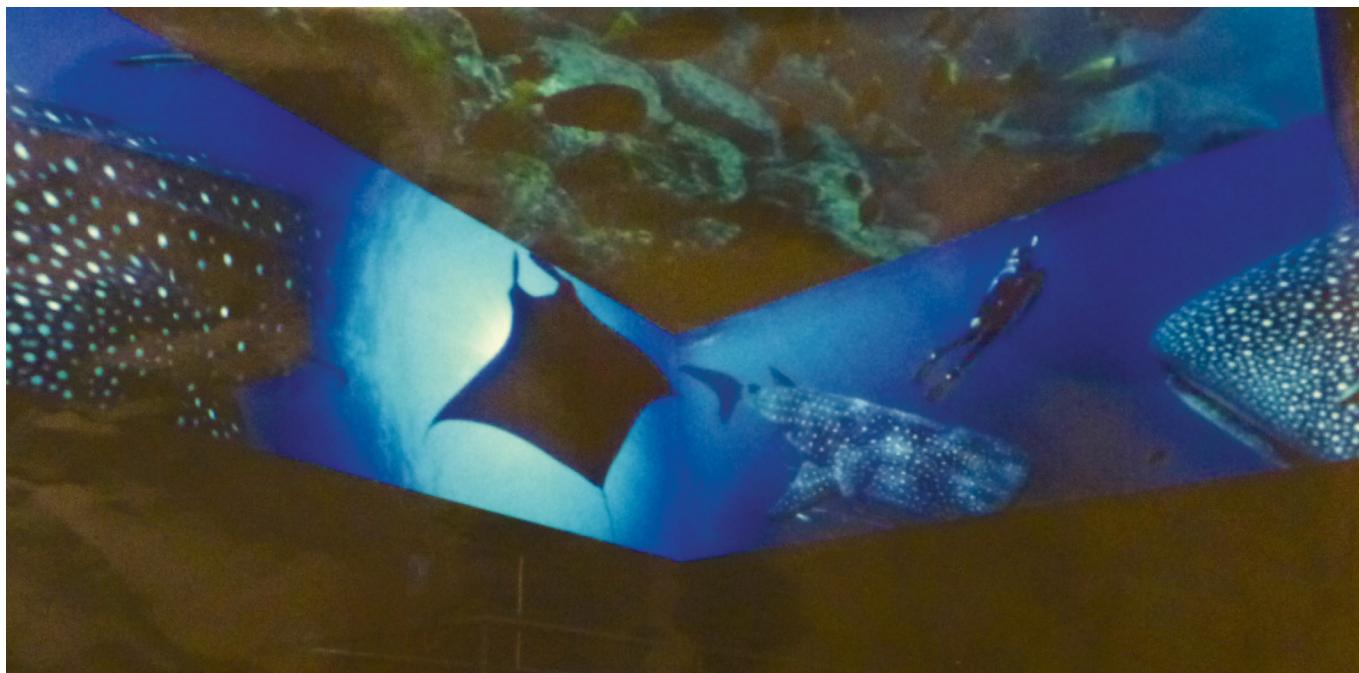


Una historia al servicio de México. Desde la creación del Ministerio de Guerra y Marina, el 4 de octubre de 1821, la Armada Imperial se caracterizó por salvaguardar las costas y los intereses de la nación. A lo largo de su vida, la Armada de México ha participado en diversos episodios históricos que han forjado el presente nacional. Hoy, además de servir como custodio de los mares mexicanos, brinda ayuda humanitaria dentro y fuera del país ante los desastres naturales. En este sentido puede advertirse que la Institución posee diversas facetas, que no sólo tienen que ver con el mantenimiento de la soberanía nacional y la seguridad interna, sino también con una activa labor social y cultural.

SALA 2

360°

Sala multimedia, en esta sala del museo se proyectan videos con temáticas marítimas y navales a 360° en piso paredes y techo.



SALA 3

VALORES



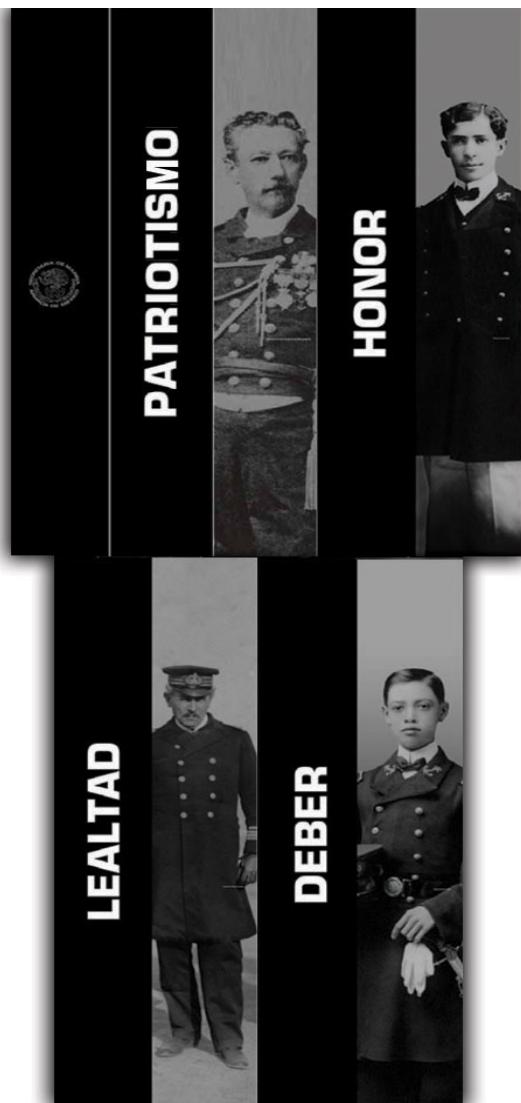
Para servir de la mejor forma a nuestro país, todo el personal de la Armada de México se rige por los más altos estándares morales y éticos. Nuestros principales valores son: honor, deber, lealtad, patriotismo y disciplina. De esta manera, garantizamos el respeto y esmero hacia los mexicanos, aspectos que facilitan el óptimo cumplimiento de nuestras labores.

Honor (teniente José Azueta): cualidad moral que nos motiva a servir a las más nobles causas de la Nación y la Institución.

Deber (cadete Virgilio Uribe): vocación y compromiso que impulsa a cumplir cabalmente con las obligaciones que la sociedad y el servicio exigen.

Lealtad (comodoro Manuel Azueta): convicción de fidelidad que nos compromete con la Patria y la Institución.

Patriotismo (vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio): sentimiento de pertenencia que nos identifica como mexicanos; devoción y compromiso por México.



NAVEGACIÓN PREHISPÁNICA

En territorio mesoamericano, la navegación fluvial, lacustre y marítima fue una necesidad imperante como medio de comunicación y de expansión cultural, económica, política y militar. Las culturas olmeca, maya, mixteca y mexica son ejemplo de ello, ya que practicaron la navegación tanto en costas como en aguas interiores y, posiblemente, debido a su ubicación geográfica, desarrollaron un conocimiento más avanzado en este arte con respecto a las demás culturas del área.

Los olmecas, considerados como la cultura madre, se asentaron en los actuales estados de Veracruz y Tabasco durante el período del preclásico. (1200 a.C.-100 a.C.) Se ha descubierto que utilizaban las zonas lacustres como medio de comunicación, prueba de ello, la encontró el arqueólogo Román Piña Chan, quien señaló que las representaciones de canoas ahuecadas en La Venta, Tabasco, indican que los olmecas bogaban por el río Tonalá hacia el mar. Estas embarcaciones resultaron muy eficientes para el comercio regional, la comunicación y la vida cotidiana.

La cultura maya fue una de las de mayor duración a lo largo de los tres horizontes culturales mesoamericanos conocidos como Preclásico (2500 a.C.-200 d.C.), Clásico (200 d.C.-900 d.C.) y Posclásico (900 d.C.-1521 d.C.). Su época de esplendor fue en el clásico, y aunque se caracterizaron por sus conocimientos astronómicos y matemáticos, también tuvieron una actividad comercial importante a través de las canoas monóxilas y navegaban a través de la costa desde rutas que se extendían por los actuales estados de Veracruz, Chiapas, la península de Yucatán y países como Guatemala y Honduras, aunque también practicaron la navegación lacustre y fluvial. Ríos como el Usumacinta, Champotón y el Hondo tuvieron un papel central.





Cuando el mal tiempo los sorprendía, los navegantes atracaban las canoas en bahías o arrecifes, así como en desembocaduras de ríos y canales.

En esta sala se aprecia una canoa monóxila, embarcación elaborada de un solo tronco cuyo uso fue generalizado por los mayas ya que en el Templo de Chichén Itzá existe un mural en donde se observan tres canoas con proa y popa ligeramente levantadas, con sus respectivos tripulantes. Las crónicas de los conquistadores también registran la presencia de canoas monóxilas a lo largo de la costa del Pacífico y en los ríos de América del Sur, desde Colombia hasta el norte de Ecuador. Sus características constructivas les permitían maniobrar en las zonas de manglares de estas costas.

Por otra parte, en un fragmento del códice Nuttall o Zouche-Nuttall, documento que relata la historia de los antiguos pueblos mixtecos establecidos en la parte occidental del actual estado de Oaxaca, se representa al Señor 8 Venado, Garra de Jaguar, quien perteneció al señorío de Teozacoalco y era un guerrero valiente y conquistador que logró someter a las regiones de la mixteca de la costa y fundar su señorío con el nombre de Tututepec, considerado centro político de la cultura mixteca. En el códice están representados tres guerreros armados preparados para la guerra a bordo en dos embarcaciones, atravesando el mar con dirección a una montaña alta que se eleva desde el agua. Esto hace evidente que los mixtecos utilizaban la navegación con fines bélicos.

Otra de las culturas mesoamericanas que se caracterizaron por el uso de la navegación fueron los mexicas o aztecas, civilización que floreció en el posclásico tardío (1200 d.C a

1521 d.C.), periodo que se caracteriza por el surgimiento de los Estados-Militaristas. Los mexicas cuenta la leyenda son originarios de un lugar mítico llamado Aztlán de donde salieron, tras un peregrinar de cientos de años, para asentarse finalmente en la zona lacustre del centro de México en donde edificaron la gran ciudad de Tenochtitlan. Hacia el siglo XVI, los mexicas habían logrado apoderarse de buena parte de lo que hoy es México, aliándose con Tlacopan y Texcoco, formando el Imperio azteca. Sometieron y convirtieron en tributarios a varios pueblos y señoríos desde las costas del Golfo hasta las del Pacífico; y al Sur, desde Oaxaca y Chiapas, hasta colindar con el señorío de Tlaxcala y Michoacán. Lo anterior implicó el manejo de la guerra terrestre como naval debido a la geografía lacustre de México. Asimismo, el comercio fue otra de las actividades de trascendencia para los mexicas, diversos autores sostienen que cuatro mil canoas circulaban diariamente por los canales para el transporte de mercancías y de personas, por lo que se puede concluir que para los mexicas la navegación se convirtió en uno de los elementos fundamentales para lograr la expansión de su poder, siendo este mismo medio el que más tarde utilizarían los españoles para conquistarlos.

SALA 5

CARTOGRAFÍA



La cartografía es la disciplina que trata la concepción, producción, difusión y estudio de los mapas. Estos son una rica fuente de profundo conocimiento para el estudio histórico, político y cultural de un país, una región, un estado o una ciudad. Cabe destacar que no solo son representaciones gráficas de territorios, siglos atrás fueron la vía para conocer y controlar las rutas comerciales y, se convirtieron en expresión de un mundo en construcción.

En el ámbito marítimo se denominan cartas náuticas y representan una porción de la superficie del mar y costa adyacente, sus características y configuración para que se pueda navegar de manera segura, es así que se puede encontrar en ellas datos sobre la profundidad, el tipo de fondo, los peligros a la navegación como bajos y arrecifes, o puntos de referencia tanto naturales como artificiales. Su importancia radica en que en ellas, se fija la posición geográfica de un buque,



permitiéndole conocer el rumbo que tiene la embarcación y hacia a donde se debe ir para llegar al lugar de destino sin caer en los peligros que la misma indica.

Durante las primeras etapas de la creación de cartas, se creía que el mar era un lugar donde monstruos marinos acechaban a los navegantes y por ello durante mucho tiempo, y basados en las historias de los que se aventuraban al mar abierto, aparecieron en las cartas figuras de monstruos míticos como el *Kraken*, el *Leviatán* o las *Sirenas*.

En la sala se muestran las técnicas cartográficas actuales que distan mucho de las usadas en la antigüedad. En el siglo XX hubo grandes innovaciones técnicas gracias a la fotografía aérea hecha durante la Primera Guerra Mundial, y continuada durante la segunda. También se muestra la evolución de las cartas de navegación antiguas y los instrumentos que permitieron a los marinos llegar a puerto seguro. Así podemos observar compases magnéticos, relojes de arena, reglas paralelas, compases de puntas, entre otros, a la vez que se pueden disfrutar en el piso alegorías sobre los míticos monstruos marinos, así como la impresión de una bella carta antigua de América, elaborada en 1740 por cartógrafos franceses.

NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA

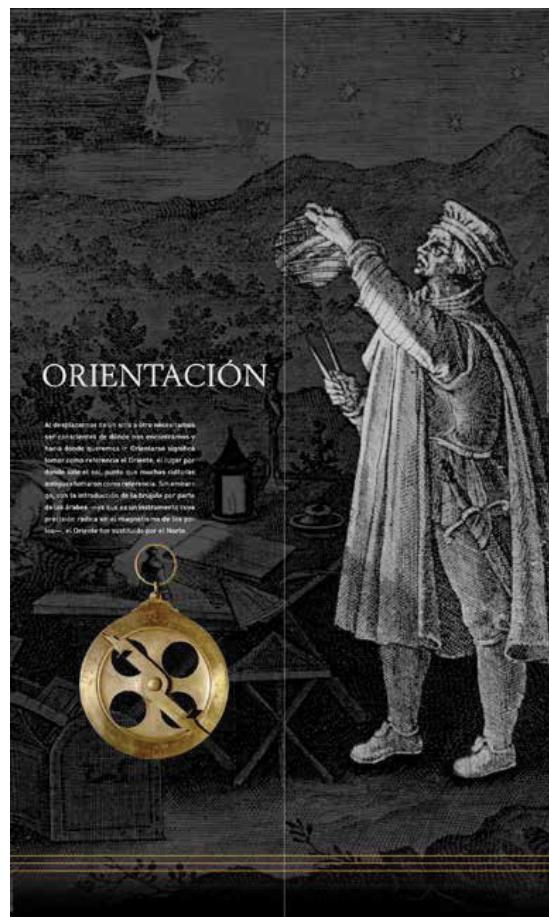


La navegación astronómica determina la posición de una embarcación y soluciona otros factores de la misma índole, mediante la observación de los astros: Sol, Luna, los planetas y las estrellas; que fue uno de los métodos más empleados en la navegación de altura de mediados del siglo XV y parte del XVI, que fueron los años dorados de los descubrimientos geográficos. En esta sala se puede observar la evolución de los instrumentos de navegación, dando un recorrido desde la esfera armilar (astrolabio), la ballestilla, el cuadrante, el octante y el sextante. Así como una gráfica en la que se muestra el cielo que guió a Cristóbal Colón para descubrir el nuevo mundo.

Como es conocido, los reinos de Castilla y Aragón (España) se aventuraron a navegar en busca de metales preciosos, sedas finas, artículos lujosos y las preciadas especias que siete siglos de dominación árabe habían dejado como herencia, pero el cierre de rutas lo hacían imposible, por lo que el genovés Cristóbal Colón, navegante decidido y estudioso de la navegación astronómica estaba convencido de que la Tierra era redonda, por lo que podría hallar una ruta hacia el Oriente a través de su circunnavegación por el Oeste. De esta forma, inició su gran empresa con la intención de llegar a la India; Colón realizó la exploración hacia el Occidente, bajo el patrocinio de la Corona española, representada por los reyes católicos Isabel y Fernando, logrando llegar el 12 de octubre de 1492 a una de las islas de las Antillas, bautizada como San Salvador (Guanahani).

Los avances en los conocimientos geográficos, las innovaciones en el ámbito tecnológico que permitieron el desarrollo del arte de navegar y la evolución de embarcaciones, como la nao y la carabela, se conjugaron con este deseo

expansionista. Asimismo, los instrumentos de navegación fueron la parte importante para emprender los viajes de descubrimiento que darían paso después a las empresas de conquista.





SALA 7

EL SITIO DE TENOCHTITLAN

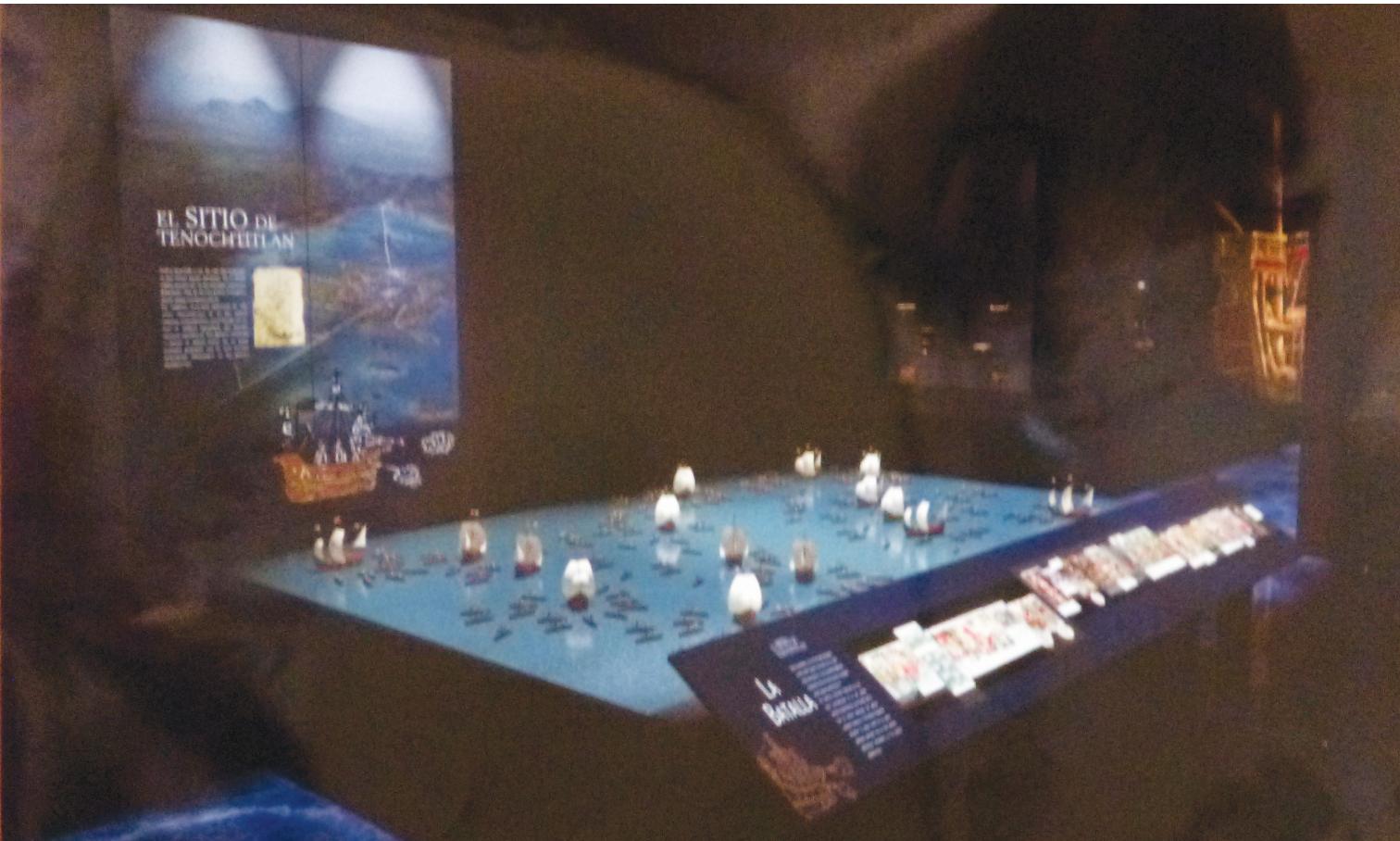
Después del descubrimiento de América, los europeos comenzaron con la etapa de conquista y colonización de las nuevas tierras. En 1517 se realizó la primera exploración a territorio mesoamericano, capitaneada por Francisco Hernández de Córdoba; la segunda se llevó a cabo en 1518, bajo el mando de Juan de Grijalva y en 1519 Hernán Cortés realiza la tercera exploración, cuyos resultados concluyeron con la conquista de México.

Cortés oriundo de Medellín, perteneciente a la corona de Castilla, zarpó de Cuba en febrero de 1519 con un contingente de 508 soldados, 110 marinos, 16 caballos, 32 ballesteros, 13 escopeteros y 14 cañones. El 21 de abril de 1519 fundó la primera ciudad y primer ayuntamiento en México: la Villa Rica de la Vera Cruz; Cortés al continuar adentrándose al territorio, notó que los mexicas eran temidos y odiados por los pueblos circunvecinos, situación que le ayudó a emprender su campaña de conquista, ya que recibió la ayuda de algunos de ellos como Zempoala y Tlaxcala.

El 8 de noviembre de 1519, Cortés llegó a la ciudad de Tenochtitlan, capital mexicana, fue recibido por el emperador Moctezuma, quien lo hospedó junto con sus huestes en el palacio de Axayácatl, ubicado en el Templo Mayor. Al poco tiempo de su estancia en la capital mexicana, Cortés fue informado de la muerte de cinco españoles a mano del cacique de Nautla por orden de Moctezuma, por lo que este último fue hecho prisionero por orden del capitán español, quien también se enteró, el 20 de mayo de 1520, de la llegada de Pánfilo de Narváez con la orden de aprehenderlo. Cortés de inmediato emprende una campaña militar para detener a Narváez, por lo que en su ausencia dejó el cargo a Pedro de Alvarado, quien ocasiona el

primer enfrentamiento con los mexicas durante una celebración religiosa en el Templo Mayor.

Después del enfrentamiento, los españoles fueron expulsados de la ciudad mexicana, por lo que Cortés estudió la manera de conquistarla y ordenó la construcción de doce bergantines, gracias a la alianza que formó con los señores de Huejotzingo y Cholula, además de Tepeaca, Chalco y Texcoco. El capitán español llegó al lago de Texcoco con mil canoas aliadas y trece bergantines (uno de ellos ya construido) armados en Tlaxcala, considerándose como los inicios de la construcción naval en la historia de la marina mexicana. El sitio inició el 10 de mayo de 1521 y se prolongó aproximadamente por 80 días. Finalmente, la estrategia de Cortés para debilitar a la ciudad de Tenochtitlan fue cerrar sus entradas principales y cortar el suministro de agua proveniente de Chapultepec, acción que concluyó con la caída de la ciudad el 13 de agosto de 1521 al encontrarse debilitados por la guerra, el hambre y las enfermedades.



EN BUSCA DEL TORNAVIAJE Y LA NAO DE CHINA

En 1557, el rey Felipe II de España expresó su deseo de descubrir islas y provincias del sureste asiático, así como la ruta de retorno desde aquellas tierras, para alcanzar los mercados de la especiería. Siguiendo este deseo, en 1564 una flota de cuatro naves y 380 hombres de mar y guerra zarpó del puerto de Navidad bajo el mando del general Miguel López de Legazpi, y con el experimentado marino Fray Andrés de Urdaneta como piloto mayor. La flota navegó hasta las islas del sudeste asiático, mismas que se convirtieron en las primeras posesiones

españolas, posteriormente bautizadas como las Filipinas, en honor a Felipe III.

En 1566, Urdaneta y sus hombres zarparon desde las Filipinas con la misión de realizar el tornaviaje. La travesía fue larga y difícil, pero tras recorrer 1,650 leguas de mar en cinco meses, el barco arribó a Acapulco de forma segura. Con el descubrimiento del tornaviaje se estableció en 1573 la mayor ruta marítima que hasta ese momento existía al conectar a Occidente con Oriente



a través de tres continentes donde los puertos de Filipinas, Acapulco y Veracruz tuvieron un papel relevante.

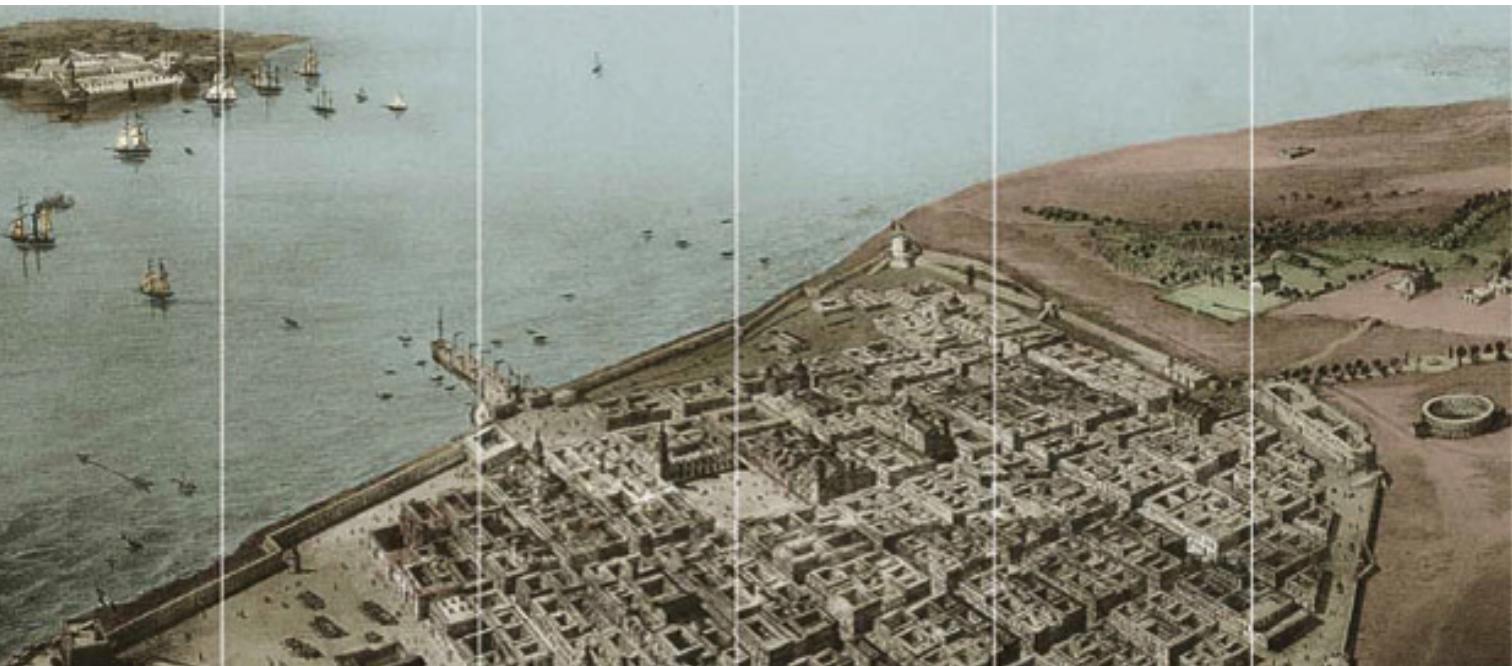
Los novohispanos tenían el monopolio de las mercancías del “Galeón de Manila” o “Nao de China”, y aunque los trayectos eran arduos —se zarpaba de Acapulco, México en enero y se arribaba a Cavite, Filipinas entre junio y julio—, las riquezas encontradas hacían que el viaje valiera la pena. De allá llegaba seda, algodón hindú, alfombras persas, cofres y joyeros laqueados de Japón, porcelanas y especias; mientras que en Manila se

recibía cochinilla para tintes, tabaco, chocolate y plata. En los casi 250 años que duró la Nao hubo naufragios, ataques piratas y una enorme aculturación, hasta que el 23 de abril de 1815 se puso fin a los recorridos de tan importante ruta comercial.

Cabe destacar que el término “navío” o “nao” se utilizaba de manera indistinta para designar a los buques de mayor calado, lo que después también sucedió con “galeón”, por lo que se llamaba nao o galeón de Manila a las embarcaciones que realizaban el recorrido transpacífico desde Acapulco a Manila y viceversa.



INDEPENDENCIA



Después de haber declarado la independencia en septiembre de 1821, Agustín de Iturbide decretó el 4 de octubre la creación del Ministerio de Guerra y Marina, bajo el mando del teniente de navío Antonio de Medina. Pero un grupo de españoles, encabezado por el general José Dávila gobernador y comandante de Veracruz, se rehusaron a reconocer la emancipación mexicana y se atrincheraron en la fortaleza de San Juan de Ulúa, como una muestra de lealtad a la Corona española. No obstante, la naciente Marina mexicana no contaba con los buques necesarios para poder recuperar la

fortaleza, tomada por el último reducto español; por ello fue comisionado el capitán de navío Eugenio Cortés, para adquirir las goletas *Iguala* y *Anáhuac* y nueve balandras cañoneras, que conformaron la primera escuadrilla naval mexicana; sin embargo, con ella no se podía establecer un bloqueo efectivo debido a la inferioridad en su artillería y porte con relación a los buques españoles.

Cuando Dávila fue relevado por el brigadier Francisco Lemaury, el 24 de octubre de 1822, las hostilidades entre el reducto español de San Juan de Ulúa y el gobierno mexicano se complicaron, al grado que Lemaury ordenó el 27 de octubre el primer bombardeo a la ciudad de Veracruz, debido al engaño que sufrió por parte de las autoridades de la ciudad, quienes le hicieron creer la entrega de la misma. Las diferencias continuaron, pero se complicaron aún más, cuando se comenzó a fortificar el puerto de Veracruz, y se prohibió la entrada de buques españoles y extranjeros, principalmente para abastecer al personal del castillo; estas medidas molestaron al brigadier español y respondió con un bombardeo al puerto de Veracruz el 25 de septiembre de 1823, causando graves daños a la ciudad y muerte en la población, ante este hecho, en 1826 se le otorgó a Veracruz su primer galardón de “Heroica”.

Con este bombardeo a la ciudad, el gobierno mexicano estableció formalmente el bloqueo al castillo de San Juan de Ulúa y en 1824 se empezó a gestionar en Inglaterra los créditos para comprar barcos de mayor porte. Así, se adquirieron la Fragata *Libertad* y los bergantines *Victoria* y *Bravo*. El 18 de enero de 1825, Lemaury fue relevado por el brigadier José Copinger, mientras que el gobierno mexicano le otorgaba el mando del Departamento de Marina de Veracruz al Capitán

de Fragata Pedro Sainz de Baranda para que organizara la segunda Escuadrilla Nacional con la cual realizó el bloqueo a la fortaleza de forma permanente con la fragata *Libertad*, los bergantines *Victoria* y *Bravo*, las balandras cañoneras *Papaloapan*, *Tampico*, *Chalco* y *Orizaba*, y el pailebot *Federal*. El bloqueo al ser efectivo debilitó a la guarnición de Ulúa que no recibía relevos, ni suministro de víveres, por lo que las tropas comenzaron a enfermar de escorbuto. Ante esa situación Copinger capituló, él y sus hombres abandonaron el castillo de San Juan de Ulúa el 23 de noviembre de 1825, consolidándose así la independencia nacional. En recuerdo a esta gesta histórica el 22 de noviembre de 1991, por decreto presidencial se declaró esta fecha como el *Día de la Armada de México*.

LAS INTERVENCIONES

Consumada la independencia, la sociedad mexicana resultó dividida en dos bandos políticos: liberales y conservadores, los cuales se enfrentaron durante años para imponer su proyecto de nación. Además, existía una cuantiosa deuda y una gran inestabilidad social. Aunado a esto, la debilidad del gobierno dio pie a los reclamos de algunas potencias europeas y de Estados Unidos que terminaron en tres guerras de intervención en el siglo XIX: dos por parte de Francia y una estadounidense, a las que la Marina de Guerra hizo frente.

La primera guerra con Francia ocurrió en 1838, debido a que México se rehusó a ratificar un Tratado de Comercio, Amistad y Navegación con México, pero al no lograrlo, ambos países rompieron relaciones el 16 de abril, al no cumplir el gobierno mexicano con el pago de indemnizaciones a los franceses afectados por los disturbios internos del país. Tres días después, una escuadra impuso un bloqueo económico al puerto de Veracruz y al paso de siete meses lo bombardeó. Blas Godínez, capitán de fragata de la Marina mexicana, defendió heroicamente San Juan de Ulúa contra la flota del contralmirante Charles Baudin, donde perdió la mano y el pie izquierdos. Más adelante, con la mediación británica, el 9 de marzo de 1839 se acordó indemnizar a los franceses, aunque sin aprobar el mencionado tratado. Este conflicto se le conoce como la “Guerra de los Pasteles”.

Un poco más adelante México enfrentaría otra guerra, pero ahora con Estados Unidos a causa de la política de expansión territorial de este país. Así, tras la pérdida de Texas en 1836, existió un latente estado de guerra entre ambos países, ya que México no reconoció la separación de Texas y mucho menos su anexión a los Estados Unidos que para 1846 ya era un hecho consumado.

El pretexto para iniciar la guerra fue tomado por Estados Unidos tras el incidente en Matamoros entre elementos del ejército mexicano y norteamericanos que sirvió para que el 11 de mayo de 1846 el presidente James Knox Polk declarara la guerra a México.

Esta guerra cubrió varias ofensivas terrestres y navales. Esta última contempló el desembarco y bloqueo de los principales puertos del Golfo de México. El comodoro David Connor intentó tomar el puerto de Alvarado para desde ahí realizar el descenso hacia la Ciudad de México. El gobierno mexicano ante la presencia norteamericana, enviaron al puerto de Alvarado la escuadra naval que se encontraban en Veracruz al mando del capitán de navío Tomás Marín. Los dos marinos se enfrentaron el 7 de agosto de 1846 sin resultado alguno por el mal tiempo que se presentó, pero hacia el 15 de octubre el desembarco resultó un fracaso ante la estrategia mexicana.



Esta batalla fue uno de los escasos triunfos de México frente a Estados Unidos y estuvo a cargo de la Marina mexicana.

Ante el fracaso de Connor, los norteamericanos tuvieron que efectuar el desembarco en Veracruz durante el mes de marzo de 1847, siendo bombardeado el puerto durante varios días, por lo que recibe el calificativo de ciudad heroica por tercera ocasión, distinguiéndose en su defensa el teniente de navío Sebastián Holzinger. México perdió la guerra y el 2 de febrero de 1848 se firmó el *Tratado de Guadalupe Hidalgo*, en el que el país perdió el 55% de su territorio.

Para 1857, la situación en México en su relación con las grandes potencias volvía a ponerse tensa ya que Inglaterra, Francia y España firmaron un convenio que exigía a México el pago de sus deudas. Para ejercer presión, en enero de 1862 sus buques de guerra llegaron a Veracruz. El gobierno juarista

intentó negociar y aclaró que no permitiría el avance militar al interior del país. Españoles e ingleses aceptaron el acuerdo y se retiraron, pero los franceses, lejos de estar satisfechos, aumentaron sus fuerzas navales, bloquearon puertos del país y ocuparon la capital en junio de 1863. El 10 de abril de 1864 se firmó el Tratado de Miramar, en el que Maximiliano de Habsburgo aceptó el trono de México a nombre de Francia, ofrecido por los conservadores.

Establecido el Segundo Imperio, la Marina francesa se encargó de recorrer las costas del Golfo para comunicar los puertos, transportar tropas y combatir barcos sospechosos, ya que sabían del apoyo norteamericano a Benito Juárez. Poco a poco las expediciones y operaciones disminuyeron por la fatiga del Cuerpo Expedicionario Francés. Maximiliano, marino de profesión, trató de organizar la Marina de Guerra y Mercante, a pesar de haber creado varias leyes, decretos y reglamentos para su buen funcionamiento y optimización, su aplicación no pudo llevarse a cabo.

En esta sala de intervenciones como puede advertirse, se expone el valor y el heroísmo de los marinos mexicanos que hicieron frente a estas intervenciones, además, de una carta del plan de batalla de la escuadra francesa para la toma de San Juan de Ulúa en 1838, una réplica de un cañón de artillería usado en aquella época y los óleos de marinos ilustres de nuestra armada, como lo fueron el capitán Tomás Marín y el teniente José Sebastián Holzinger. También, se exhibe un modelo a escala de una fragata americana y la patente para el uso de una condecoración por la participación de un soldado de infantería en la batalla del 5 de mayo de 1862, autorizada por Benito Juárez.



PORFIRIATO

Durante el régimen del general Porfirio Díaz, la Armada Nacional tuvo un desarrollo significativo en comparación a las largas décadas en que el país estuvo sumergido entre intervenciones extranjeras y guerras civiles. Durante los gobiernos de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada se habían adquirido sólo cuatro vapores de guerra, que llegaron en 1877, con los cuales la Armada volvió a tener presencia en los litorales del Golfo y del Pacífico.

Sin embargo, estos buques no bastaron para vigilar los miles de kilómetros de mar y costas, por lo que se tuvo que adquirir un mayor número de barcos para realizar las funciones de guardacostas y vigilancia de los puertos. Entre estos buques se encuentra la corbeta escuela Zaragoza, que se convirtió en el primer buque mexicano en realizar un viaje de circunnavegación (1894-1897), en el que visitó algunos de los principales puertos del mundo.

Dado que la Armada prácticamente no contaba con la infraestructura necesaria para el mantenimiento de sus buques, se dio a la tarea de adquirir y construir instalaciones como el Varadero Nacional de Guaymas, el dique seco en Salina Cruz, el dique flotante de Veracruz, el Arsenal Nacional y la escuela de maestranza en el castillo de San Juan de Ulúa, el arsenal Porfirio Díaz en Lerma, Campeche y el dique flotante Pedro Sainz de Baranda en el mismo estado, así como el dique Manuel González con sus talleres en Acapulco. Para reforzar los conocimientos de los futuros marinos y bajo el impulso de Manuel Azueta, se construyó una estación de torpedos y se adquirió el material necesario para su funcionamiento.

En materia portuaria, durante el régimen del general Díaz se incrementó la actividad comercial en los puertos, se crearon





empresas navieras de origen nacional y extranjero y se adquirieron algunos buques mercantes; además de que se realizaron importantes inversiones para la modernización de los principales puertos del país como Tampico y Veracruz, a éste último se le equipó de los servicios necesarios para su óptima operación con la construcción de los edificios de Correos y Telégrafos, la Dirección de Faros, la Aduana Marítima y la Estación de Ferrocarriles.

Desde los primeros años como nación independiente, en México se tuvo la intención de contar con una escuela para la formación de marinos profesionales para la marina de guerra y mercante. No fue sino hasta 1897, cuando el presidente Díaz aprobó el proyecto de José María de la Vega para fundar una escuela naval que abrió sus puertas el 1º de julio del mismo año y cuya sede fue el puerto de Veracruz, y que en un principio inició con las carreras de oficial de guerra, ingeniería naval, maquinistas de la Armada y pilotos de la marina mercante.

La Armada tuvo un desarrollo importante durante el porfiriato, sin embargo, varios de los proyectos que se lograron cristalizar en ese periodo no tuvieron continuidad. La falta de mantenimiento en instalaciones y buques fue una de las causas principales por las que se perdió parte de su infraestructura. Con el estallido de la Revolución Mexicana, se evidenciaron sus carencias, una Armada pequeña en comparación con los miles de kilómetros de costas y litorales que tenía bajo su jurisdicción. En esta sala se muestran modelos de buques adquiridos en la administración porfiriana, cartas y fotografías, lo que sobresale en esta parte del museo es el uniforme original del general José María de la Vega, promotor de la creación de la Escuela Naval.

CONMEMORATIVA 21 DE ABRIL

El general Victoriano Huerta se convirtió en presidente interino de México, el 19 de febrero de 1913. Su ascenso al poder quedó marcado por los sucesos de la Decena Trágica, en la que jugó un papel fundamental y que culminó con la aprehensión y el asesinato del presidente y vicepresidente de la República, Francisco I. Madero y José María Pino Suárez. Debido a esto, el presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, lo desconoció y apoyó a los rebeldes; por ello las relaciones diplomáticas entre ambos países entraron en crisis.

El incidente de Tampico, el 9 de abril de 1914, fue el pretexto para que Wilson pudiera intervenir en México, y la llegada del buque *Ipiranga* que venía cargado con armas para el ejército de Victoriano Huerta se convirtió en el móvil que propició que esta intervención fuera en el puerto de Veracruz. Ante el desembarco norteamericano en el puerto, federales y civiles defendieron a su patria desde las calles, azoteas y ventanas. El comodoro Manuel Azueta organizó a los cadetes de la Escuela Naval, cuyos disparos provocaron el contraataque de los cañones de los buques enemigos.

En el dormitorio se muestra la imagen del cadete Virgilio Uribe, de 17 años, cuando tomó su arma y disparó desde uno de los balcones contra los enemigos causando varias bajas; por ello fue mortalmente herido por una bala enemiga que le quitó la vida. Luego de cinco horas de combate, los cadetes se quedaron sin municiones y al caer la noche, el director del plantel ordenó que salieran por detrás de las instalaciones rumbo a Tejería, donde abordaron un tren hacia la ciudad de México.





Entre las calles Landero y Coss y Esteban Morales, el teniente José Azueta disparaba una ametralladora Hotchkiss protegido por un poste de luz; sin embargo, al tener una visibilidad limitada, se trasladó a media calle y combatió al descubierto, causando algunas bajas al enemigo. Poco después recibió un impacto en una pierna, pero continuó hasta que fue herido en la otra. Un compañero fue a rescatarlo, y entonces recibió una tercera bala. Tras la batalla, el contralmirante Fletcher escuchó las hazañas de Azueta y envió a su médico a cuidarlo, pero el teniente rechazó recibir al doctor. José Azueta murió el 10 de mayo y fue sepultado en el cementerio particular del puerto de Veracruz.



La intervención puso a los dos países al borde de la guerra y se rompieron las relaciones diplomáticas. En el país hubo manifestaciones antiestadounidenses, como la efectuada por Venustiano Carranza, quien exigió la retirada de las tropas norteamericanas que ocuparon por siete meses el puerto de Veracruz. La derrota de Huerta y la victoria de los grupos revolucionarios dejaron sin sentido a la ocupación, y la única forma de distender las relaciones diplomáticas fue la retirada incondicional de sus tropas el 23 de noviembre de 1914.

La sala cuenta con el rifle de la señora Estela viuda de Salinas, caras de ángel talladas por el carpintero Andrés Montes Cruz, personaje sobresaliente de la resistencia civil, condecoraciones, la fajilla de un cadete, armas y revistas de esa fecha.

MARINOS EN LA REVOLUCIÓN

Marinos en la Decena Trágica

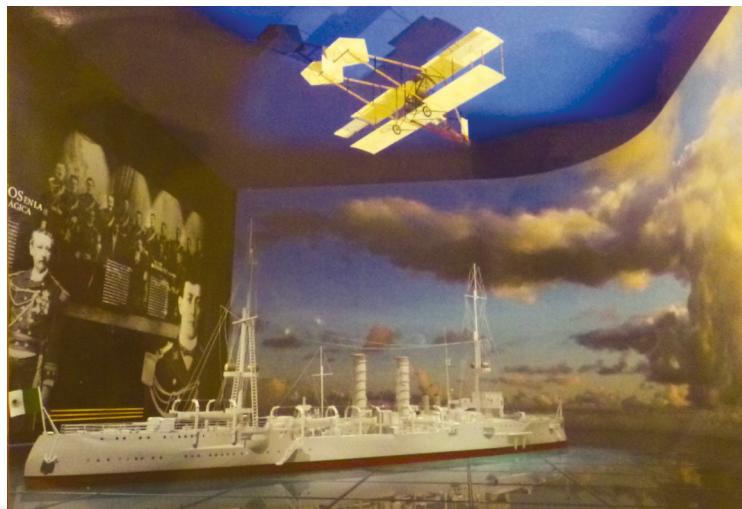
En esta sala se relatan los acontecimientos históricos en los que participó la Armada Nacional durante el movimiento revolucionario. Después de la renuncia de Díaz, los marinos mostraron su lealtad al gobierno de Francisco I. Madero. Entre ellos destacó la participación del capitán de navío Hilario Rodríguez Malpica Segovia, quien era su Jefe de Estado Mayor Presidencial, así como del vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, el capitán de fragata Adolfo Bassó y el primer teniente Hilario Rodríguez Malpica (hijo del primero). Al comenzar el ataque a Palacio Nacional, perpetrado por Bernardo Reyes y Félix Díaz el 9 de febrero de 1913 dio inicio la Decena Trágica, durante ese tiempo los marinos defendieron hasta sus últimas consecuencias al primer magistrado, desafortunadamente los sucesos culminaron con el asesinato del presidente Madero y del vicepresidente Pino Suárez.

Hilario Rodríguez Malpica Sáliba

Con el triunfo Huertista, en abril de 1913, la Armada Nacional vigiló las costas de Sonora por ser una entidad opositora al gobierno y contar con un ejército revolucionario. Los cañoneros *General Guerrero*, *Tampico* y *Morelos* conformaron la escuadrilla del Pacífico, sin embargo, en febrero de 1914, Hilario Rodríguez Malpica Sáliba decidió unirse a la causa constitucionalista, tomando el mando del cañonero *Tampico*. Se dieron combates entre los buques mexicanos desde marzo hasta junio de 1914, cuando Hilario fue derrotado y se suicidó.

Batalla de Topolobampo

Al conformarse el ejército constitucionalista, para combatir al gobierno usurpador de Victoriano Huerta, el ejército revolucionario adquirió un biplano en Estados Unidos que llevó el nombre de *Sonora*. En 1914, las fuerzas constitucionalistas tuvieron el apoyo del biplano, cuyo comandante era el capitán Gustavo Adolfo Salinas Camiña, acompañado del maquinista naval Teodoro Madariaga. Entre el 4 y 7 de abril, inició la ofensiva aérea sobre los cañoneros federales *Guerrero* y *Morelos*, al lanzar algunas bombas rudimentarias fabricadas con tubos, pólvora y dinamita, que lograron alejarlos hacia mar adentro. El general Álvaro Obregón a bordo del *Tampico* fue testigo de las ofensivas aéreas del *Sonora*, lo que se pueden considerar como las primeras batallas aeronavales en la historia de México. En esta parte de la sala se exhiben estos acontecimientos con barcos y aeronaves hechos a escala.



CARRANZA EN VERACRUZ



El triunfo de la Revolución constitucionalista dejó ver las diferencias entre sus líderes, las cuales provocaron el surgimiento de diferentes facciones. Durante la Convención de Aguascalientes, se acordó desconocer a Venustiano Carranza como Primer Jefe de la Revolución y éste a su vez los declaró en rebelión, por lo que inició una guerra civil. Al acercarse los convencionistas a la capital de México, Carranza como presidente interino decidió trasladarse a Veracruz, a fin de instalar su gobierno de manera provisional en el fuerte de San Juan de Ulúa, para acceder a los ingresos del puerto y tener a su disposición los buques de guerra de la Armada Nacional: *Zaragoza*, *Bravo* y *Progreso*. Antes de trasladarse a San Juan de Ulúa, Carranza se instaló en la Dirección General de Faros, hoy sede de la Primera Región Naval. Aquí en el Museo se puede observar una recreación de su dormitorio, en donde algunos de los muebles como la cama, el tocador, la cómoda, las fotos de María Conesa y la escupidera le pertenecieron.

Uno de los objetivos que se cumplieron como parte de las transformaciones y cambios que generó la Revolución Mexicana fue la nacionalización de la marina en México. La reforma al artículo 32 constitucional, nació a partir del triunfo constitucionalista comandado por el Primer Jefe Venustiano Carranza, quien se encargó de organizar un Congreso Constituyente con sede en Querétaro del cual surgió una nueva Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgada el 5 de febrero de 1917, en la que quedaron plasmados los principales ideales de la revolución y que tenían que ver con un rescate de lo nacional. En ese artículo, se ordenó que ningún extranjero podría servir en el ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública, y para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, era indispensable ser mexicano por nacimiento. La

primera tripulación en cumplir con dicha disposición fue la del buque Tabasco, al mando del capitán de navío Rafael Izaguirre Castañares.



MÉXICO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A tan sólo tres meses de haber estallado la Segunda Guerra Mundial, el presidente de la república, Lázaro Cárdenas del Río visualizó el carácter estratégico y urgente que tenía la formación de un poder naval en México. Por ello, a fines de 1939 y bajo decreto presidencial ordenó la separación de las actividades de la Armada Nacional de las del ejército con la creación del Departamento de la Marina Nacional. Un año después, debido a la amenaza de los totalitarismos, el presidente Manuel Ávila Camacho fortaleció sus fuerzas navales elevando el Departamento al rango de Secretaría de Estado y puso al mando al general Heriberto Jara Corona. La Secretaría de Marina inició funciones el 1 de enero de 1941, su creación fue una acción gubernamental que respondió a la necesidad de desarrollar planes para la defensa nacional en aguas y costas nacionales, así como la reorganización de los asuntos marítimos nacionales, especialmente los relacionados con la marina de guerra y mercante.

Ya creadas las condiciones para operar de manera independiente y ante el avance de la guerra, las autoridades de la Secretaría de Marina trabajaron en un plan de defensa naval con posibilidades de ser aplicado en las costas y mares nacionales. Los funcionarios de la Institución y el gobierno mexicano sabían que la acción de la Armada era fundamental para repeler un posible embate marítimo y salvaguardar los litorales mexicanos, por ello era prioritario fortificar las costas y realizar los planes de defensa nacional, en estrecha colaboración con el Ejército Mexicano.

El ataque japonés a la base aeronaval de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, obligó a los EE.UU. a formar parte de la contienda. Desgraciadamente cinco meses después,

fueron atacados dos buques petroleros mexicanos, la primera agresión fue perpetrada contra el buque petrolero *Potrero del Llano*, el 13 de mayo de 1942 cerca de la costa de Miami, ante ello el gobierno mexicano pidió explicaciones del hecho al gobierno alemán por los daños y perjuicios sufridos, el cual se rehusó a recibir la nota. Una semana después, cerca de Cayo Hueso, Florida, también fue hundido el *Faja de Oro*, que viajaba de Nueva York a Tampico. Ante tales acontecimientos, desde el 22 de mayo, fue declarado el estado de beligerancia entre México y los países del Eje. El saldo que dejaron los ataques a la Marina mexicana, fue de 63 hombres caídos y 7 buques perdidos.

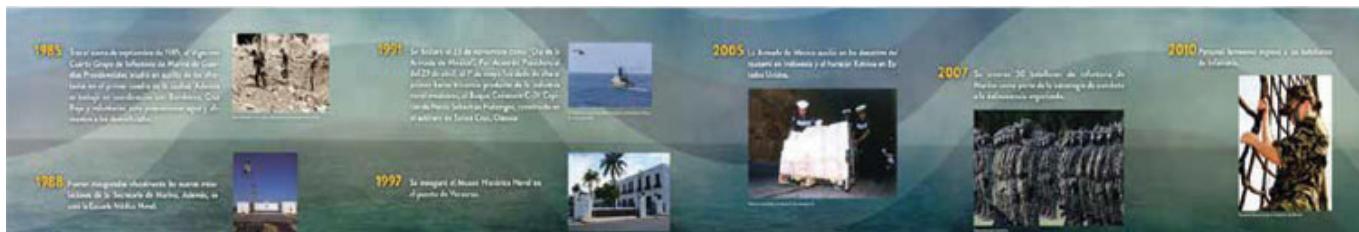
Las piezas centrales de la sala son modelos de buques como el cañonero *Guanajuato* y la condecoración: “Operaciones navales durante la Segunda Guerra Mundial llevadas a cabo de 1942 a 1945”.



LÍNEA DEL TIEMPO 1821 A LA ACTUALIDAD



En la sala 17 se puede ver una línea del tiempo, en la cual se describen los principales sucesos de la Institución, desde su creación en 1821 hasta el 2010. La cenefa describe brevemente diferentes etapas de la historia naval: México independiente, la Marina de Guerra en el siglo XIX (invasiones extranjeras), Porfiriato, Revolución Mexicana, institucionalización de la Secretaría de Marina y la Armada Contemporánea. Con esta sala se termina la temática histórica.



UN DÍA DE TRABAJO EN BARCO

A partir de este espacio inician las salas temáticas. En uno de los muros del lugar contiene fragmentos de poemas dedicados al mar, otro a los concursos literarios convocados por la institución: *El niño y la mar*, *La juventud y la mar* y *El viejo y la mar*; en la sala se expresa que estos son tres concursos organizados por la Secretaría de Marina, los cuales buscan, por medio de la creatividad, acercar al público en general a las actividades que realiza la Armada de México. En el lugar existe una parte interactiva en donde se representa el puente de mando de un buque de la Armada, ahí podrá el visitante tomar el timón y experimentar la emoción de navegar en una de las unidades de superficie. El diseño del software “Un día en el buque de la Armada” estuvo a cargo del personal del Instituto de Desarrollo Tecnológico de la Armada de México.



EL BUQUE ESCUELA VELERO CUAUHTÉMOC



Sala dedicada al “Embajador y Caballero de los mares”, en donde se detallan los pormenores históricos de este emblemático buque. A finales de la década de 1970, el presidente de México José López Portillo decidió que el nuevo Buque-Escuela de la Armada fuera un velero, con el objetivo de exaltar el espíritu mariner; al poco tiempo se mando a construir en los Astilleros Celaya de Bilbao, España. El 9 de enero de 1982 se llevó a cabo la ceremonia de botadura del velero y fue el propio presidente mexicano, quien le dio el nombre de *Cuauhtémoc*, en honor al último emperador azteca por su afán indomable por defender a su pueblo, su valor, tenacidad y espíritu de sacrificio.

El recibimiento oficial del velero se realizó el 29 de julio de 1982, en Santurce, España, pero no fue hasta el 25 de septiembre de ese mismo año, cuando el presidente López Portillo lo abanderó en el puerto de Veracruz, acompañado del Secretario de Marina almirante Ricardo Cházaro Lara. El

17 de julio de 1983, el velero *Cuauhtémoc* realiza su primer viaje de prácticas llamado *Operación Oriente 83*, cuyo destino fue Osaka, Japón, con una tripulación de 90 cadetes, bajo el mando del capitán de navío Manuel Zermeño del Peón.

En la sala se explica al visitante como es un día a bordo del buque y la manera que aprenden los cadetes a gobernar una embarcación de manera tradicional y tecnológica. Asimismo, se muestran las características principales de la unidad: (Nombre y numeral: ARM Cuauhtémoc BE-01; Tipo de buque: Brickbarca; Clase de buque: Velero; Indicativo de llamada: XCBF; Lugar de construcción: Astilleros Celaya, S.A., Bilbao, España; Alta en la Armada: 29 de julio de 1982; Desplazamiento: 1, 800 ton; Eslora máxima: 90.5 m.). También se aprecia un mapa en donde se muestran los 218 puertos que ha visitado el *Cuauhtémoc* en sus más de 30 años de surcar los mares del mundo.



EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES EN LA ARMADA DE MÉXICO

En esta sala se da un recuento de la evolución de los buques de la Institución, por medio del uso de modelos estáticos a escala. Se inicia con la emblemática goleta *Iguala*, la cual es el pie veterano de la Armada de México y se concluye con el buque logístico clase Montes Azules, el buque más grande construido por esta Institución. También se indican los cinco astilleros con los que cuenta la Secretaría de Marina, así como sus sedes. En el Golfo de México: ASTIMAR 1 y ASTIMAR 3, y en el Océano Pacífico: ASTIMAR 6, ASTIMAR 18 y ASTIMAR 20.

Como subtemas de esta sala también se ve la influencia que ha tenido el mar en el arte, ya que a partir del influjo de sus aguas, creadores como el pintor Joaquín Clausell, los compositores Agustín Lara o José Alfredo Jiménez, los poetas José Carlos Becerra o José Emilio Pacheco y directores de cine como Luis Buñuel o Salvador Toscano han generado piezas artísticas que transmiten esa sensación de asombro ante el mar cuando se le mira, escucha o recuerda.



AERONÁUTICA NAVAL

Los primeros intentos de crear una aviación naval en México se remontan a 1917, cuando el entonces coronel piloto aviador, Alberto Salinas Carranza, ordenó la construcción de un hidro-aeroplano que sería de gran utilidad para vigilar los litorales de nuestro país. En las instalaciones de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA) se iniciaron los trabajos de modificación al biplano Serie A No. 5, que consistió en la instalación de pontones en lugar de tren de aterrizaje. Una vez finalizada la modificación, se envió al puerto de Veracruz, donde el 18 de agosto de 1918 el piloto Carlos Santa Ana Caraveo se hizo al aire desde las aguas del puerto de Veracruz, sobrevoló la ciudad y acuatizó perfectamente.

El 1º de noviembre de 1929, el entonces capitán de fragata Carlos Castillo Bretón recibió su ascenso a capitán de navío piloto aviador y con ello formó parte del pie veterano del Cuerpo de Hidroaviones de la Armada Nacional, posteriormente obtuvo el cargo de la Dirección de la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica; el 1º de abril de 1932 ascendió a comodoro piloto aviador.

¿POR QUÉ VUELA UN AVIÓN?

Los aviones vuelan gracias a la interacción de cuatro fuerzas: la sustentación, que tira de ellos hacia arriba; la reacción, que empuja la nave hacia adelante; el empuje de la hélice; el peso, que los atrae hacia la tierra; y la resistencia, fuerza que oponen los objetos al avance. El aeroplano se eleva al despegar, se eleva al avanzar y se eleva al avanzar. Así, porque un avión se eleva en el aire gracias a una gran velocidad, de esa manera la sustentación será lo suficientemente grande como para vencer a la fuerza de gravedad, de lo contrario el avión tenderá a caer, así que es necesario de vencer al peso como.



¿POR QUÉ VUELA UN HELICÓPTERO?

Al igual que con los aviones, hay cuatro fuerzas que actúan sobre un helicóptero: sustentación, reacción, peso y momento. Gracias al rotor helicóptero los movimientos respecto al suelo, el piloto hace que la hélice al girar se levante en el aire y así como el peso hacia abajo, momentáneamente el helicóptero se levanta. Para evitar hacer órbitas, el piloto hace que la hélice se incline hacia el frente, por lo que ese aire se convierte hacia atrás y hacia abajo, impulsando a la aeronave, y eventualmente, la sustentación continúa con el empuje del rotor. Desde ahora vamos a tener una hélice más grande por lo que el peso que el rotor levanta será menor a la hélice principal.



ARMAMENTO MENOR



En el siglo XIX, México tuvo la necesidad de resguardar su soberanía y por ello adquirió un gran número de armamento menor, tal como la carabina y el revólver Colt, que fue utilizado por los oficiales de la Armada Nacional en 1873. En el siglo XX se integraron el revólver Merwin Hulbert and Co., y la pistola semiautomática Mauser, empleada por oficiales de la Armada Nacional durante el porfiriato y a principios de la Revolución, en años siguientes, las ametralladoras Colt, Chaterllerault, Hotchkiss y Browning, además de la pistola Gabilondo y Cia. En la década de 1930, la ametralladora Colt fue sustituida por el fusil ametrallador Mendoza de fabricación mexicana.

Más adelante, para defender el exterior y coadyuvar con la seguridad interior del país, la Secretaría de Marina invirtió en armamento de alta efectividad como la ametralladora Springfield M3 AC, las pistolas semiautomáticas Colt's Government Model y la Glock; los fusiles ametralladora ligera Fal y Fal "Para", HK G315U, HK MP5, M16 y MAG; así como la pistola ametralladora HK 21. Para el año 2000, se adquirió la pistola CZ 75 D Compact para oficiales de la Armada de México.

UNIFORMES Y DIVISAS DE LA ARMADA DE MÉXICO



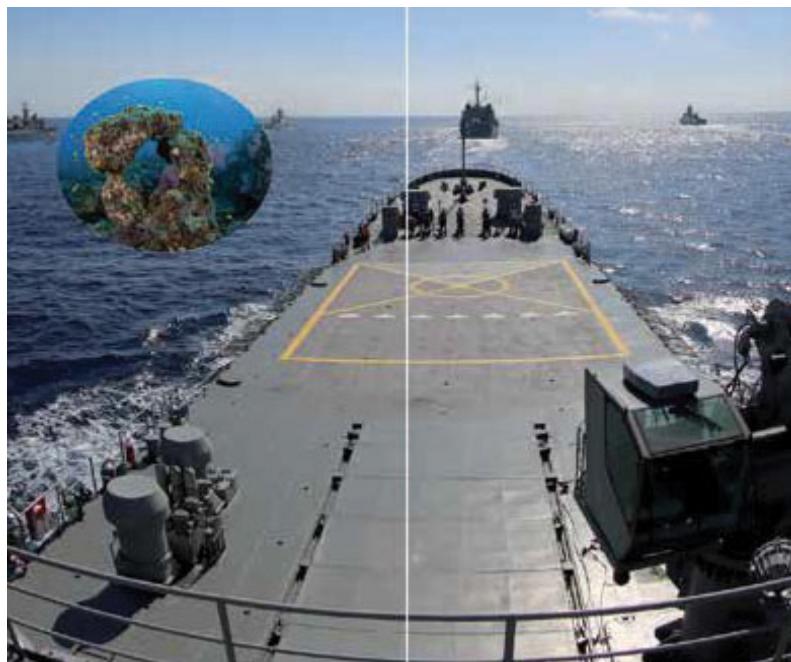
El brillo y colorido rigen esta sala, donde se aprecia una colección de los uniformes utilizados por los miembros de la Armada de México en varias épocas. La función de estos atuendos es indicar el rango que ostentan los almirantes, capitanes, oficiales, cadetes, clases y marinería. Además, sirven para enmarcar circunstancias y conmemoraciones especiales. A lo largo de la historia, los uniformes han ido cambiando y se han adecuando a diversas circunstancias.



LA ARMADA DE HOY

Los océanos abarcan la mayor cantidad de superficie en la Tierra, sirven como ecosistema a un gran número de especies —algunas de apariencia sorprendente— y proveen de servicios ecológicos que ayudan a mantener el equilibrio natural en el planeta. En este magno escenario es donde la Armada de México realiza sus labores cotidianas para la defensa, cuidado e investigación del patrimonio marítimo mexicano y, en esa medida, de la soberanía del país. La Secretaría de Marina-Armada de México es una Institución que desde sus inicios se ha ido ajustando y

transformando a la par del país, respondiendo a las necesidades que la nación requiriere. A lo largo de su historia ha defendido y preservado el patrimonio marítimo nacional, en aras de mantener la soberanía y contribuir al conocimiento de los mares: las zonas más vastas y desconocidas del planeta. La riqueza de México se encuentra en sus habitantes y geografía, por ello, es un orgullo para esta Institución enaltecer y velar por el bienestar de la patria.



SALA 26

ARTILLERÍA



La artillería comprende a las armas de guerra que disparan proyectiles de gran tamaño a largas distancias, y se le llama así también a la unidad militar que las maneja. Toda pieza artillera posee una boca de fuego, una caña volar, la cual se clasifica por su calibre y longitud, y un armazón donde se apoya, llamado “cureña” o “afuste”. La artillería naval se refiere a aquella que se utiliza en un buque de guerra. Esta sala al aire libre muestra la evolución de los sistemas de artillería que han tenido nuestras unidades de guerra y todos los asistentes podrán apreciarlas.

SALA DE EXPOSICIONES TEMPORALES

Este espacio está diseñado para reinventarse constantemente, se trata de un lugar cambiante que tiene como objetivo mantener al museo actualizado e interesante, en él se dará cabida a la difusión de la historia y a la cultura de otras dependencias o instituciones mediante exposiciones innovadoras. La primera exposición temporal que se exhibió fue la muestra fotográfica en gran formato de los hechos ocurridos el 21 de abril de 1914, en conmemoración del Centenario de la gesta heroica del puerto de Veracruz.

La exposición tuvo como objetivo ofrecer al espectador una visión amplia de la intervención norteamericana al puerto de Veracruz, en donde destacaron las imágenes de los protagonistas, como lo fueron los presidentes de ambos países Victoriano Huerta y Woodrow Wilson, asimismo se mostró la poderosa flota naval estadounidense, los momentos del desembarco de marinos enemigos, la defensa militar, hecha por los cadetes de la Escuela Naval Militar, la resistencia civil, los caídos de ambas partes, así como los estragos de la guerra. Esta muestra fue la indicada para inaugurar esta sala, ya que ilustró la gesta heroica veracruzana justo a 100 años de haber ocurrido.

SALA B

MUSEO DE SITIO



Desde sus inicios en 1897, la Escuela Naval Militar fue destinada para la enseñanza de los marinos y maquinistas de la Armada Nacional. El primer edificio que la albergó fue la antigua Comandancia Militar de Veracruz, que fue demolida para erigir la nueva sede. La fachada de la nueva construcción se alzó frente al mar y en la planta alta se instalaron grandes salones, dormitorios y baños. Asimismo, había salones de dibujo, física, navegación y química, además de gimnasio, cocinas y comedor. Al paso del tiempo, y debido al incremento de la planilla de cadetes, el edificio fue sufriendo modificaciones y ampliaciones con el fin de hacer más eficientes sus espacios. En esta sala se representa un salón de química de la década de 1920, con sus pupitres e instrumentos de laboratorio como balanzas, microscopios y matraces, en el que muestra la importancia de esta materia dentro del mapa curricular de estudios de este plantel.



SALA C

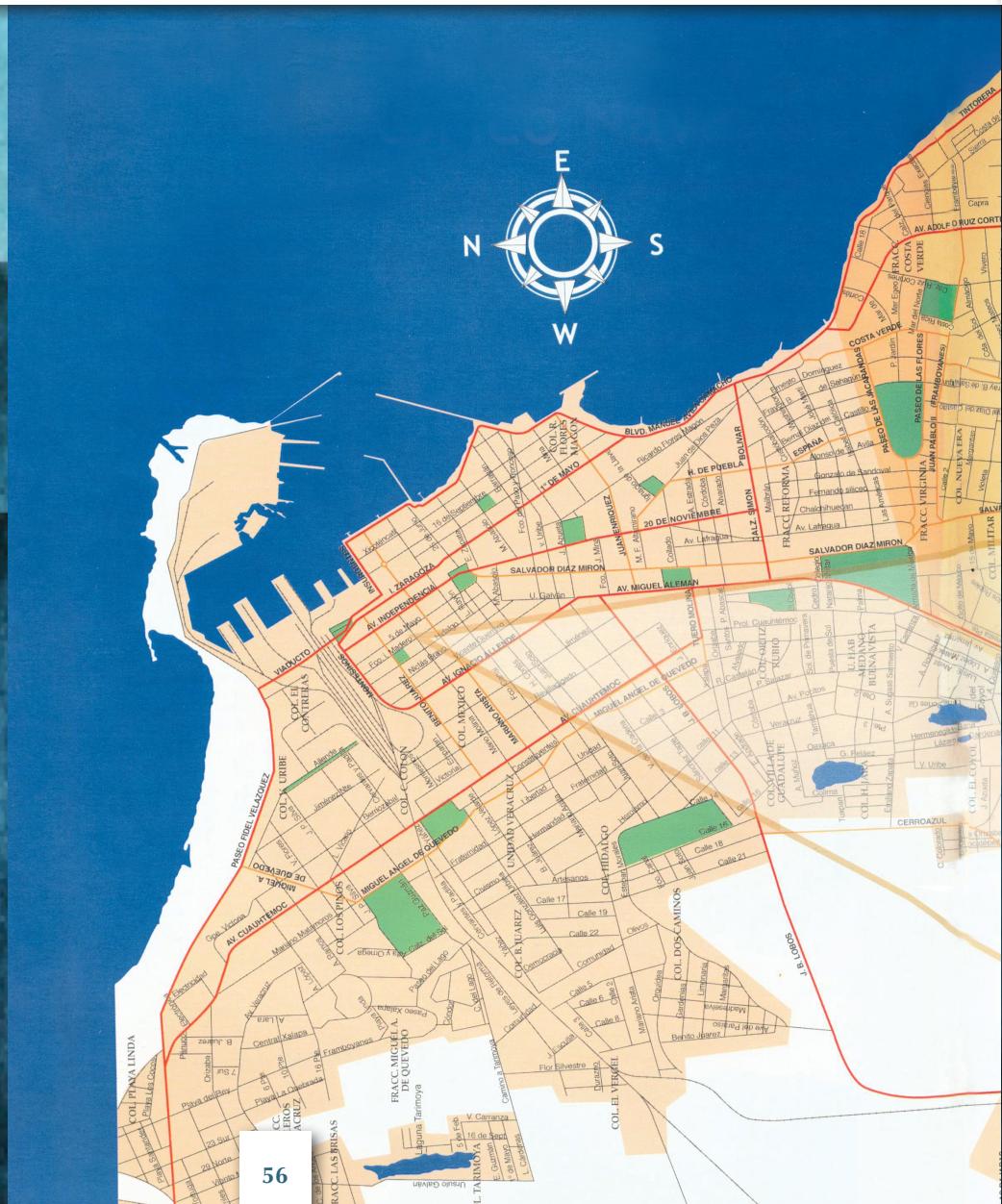
DISCOVERY ROOM

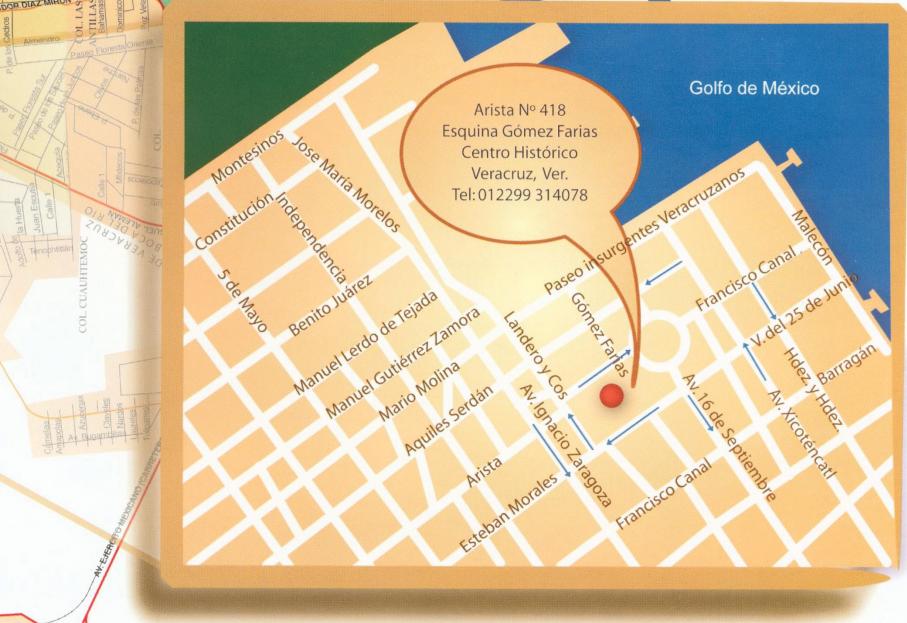
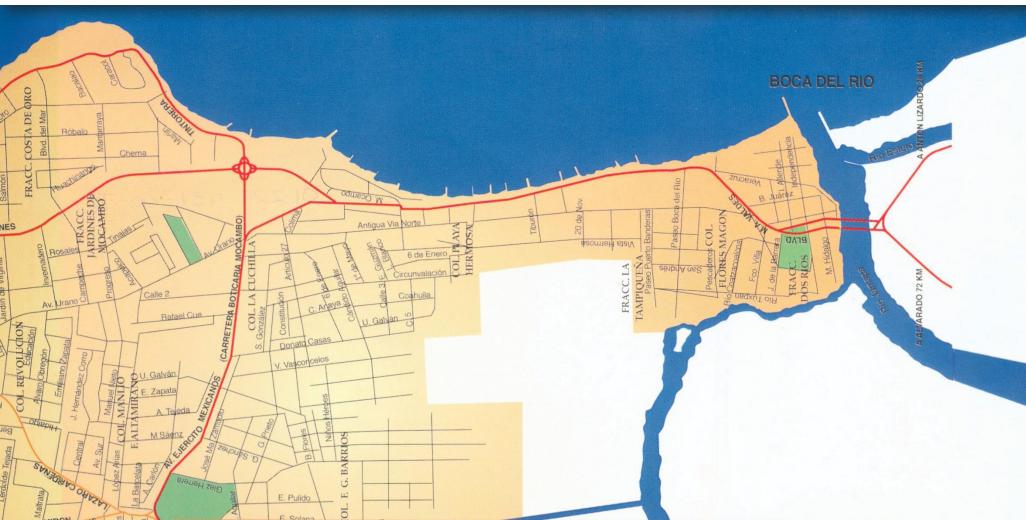
La sala está pensada para que los niños interactúen y suban a bordo de un buque de la Armada de México que los llevará a descubrir los maravillosos océanos, además conocerán el pronóstico del tiempo y otros temas de interés relacionados con el mundo de la navegación.



MUSEO NAVAL MÉXICO

PLANO DE UBICACIÓN







Arista 418
esq. Gómez Farias
Tel.: 01 (229) 931 40 78
Martes a Domingo
10 a 17 horas