



35 AÑOS Buque Escuela Cuauhtémoc EMBAJADOR Y CABALLERO DE LOS MARES

35 AÑOS

Buque Escuela Cuauhtémoc

EMBAJADOR Y CABALLERO DE LOS MARES

35 AÑOS

Buque Escuela
Cuauhtémoc

EMBAJADOR Y CABALLERO DE LOS MARES

CONSEJO EDITORIAL

Almirante José Rafael Ojeda Durán
Secretario de Marina

Almirante C.G. DEM. Eduardo Redondo Arámburo
Subsecretario de Marina

Almirante C.G. DEM. Enrique Genaro Padilla Ávila
Oficial Mayor de Marina

Almirante C.G. DEM. Luis Orozco Inclán
Inspector y Contralor General de Marina

Almirante C.G. DEM. Rosendo Jesús Escalante Ilizaliturri
Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Contralmirante C.G. DEM. José Héctor Orozco Tocavén
Jefe de la Unidad de Comunicación Social y Director del Libro

35 años BUQUE ESCUELA CUAUHTÉMOC Embajador y Caballero de los Mares.
Un ensayo literario.
Segunda edición, 2019.

© SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO
Avenida Heroica Escuela Naval Militar, No. 861, Colonia Los Cipreses,
Alcaldía Coyoacán, C.P. 04830, Ciudad de México.
www.gob.mx/semar

© De los textos, José Luis Trueba Lara.

© De las imágenes, Adam Wiseman, todas excepto:

Dally N., págs. 6-7. Secretaría de Marina, págs. 8, 11, 26, 34, 35, 40, 47, 50, 51, 52, 60, 61, 62, 64, 69,
70-71, 72, 73, 74, 75, 88-89, 90, 97, 98-99, 101, 102, 103, 113, 114, 115, 116, 117, 118-119, 121, 122,
123, 132, 134, 136, 142, 144, 145, 150, 152, 155, 156, 162-163, 164-165, 166-167, 168-169 y 170-171.
Presidencia de la República, pág. 9. Kekyalyaynen / shutterstock.com, pág. 10.
Bautista Agnese, págs. 12, 17, 18. Jeremías Escudero, págs. 22, 68.
Ninelle / shutterstock.com, pág. 46. Sergio J. Padrón A., pág. 94. Jeffrey Katz pág. 126.
Kim Reinick / shutterstock.com, pág. 143. JCanaryluc / shutterstock.com, pág. 145.
Guido Vermeulen-Perdaen / shutterstock.com, pág. 146-147.
Gena Melendrez / shutterstock.com, pág. 148.
Mrivserg / shutterstock.com, pág. 182.

ISBN: 978-607-8148-29-5

2da. Edición: Agencia Promotora de Publicaciones S.A. de C.V.
Diseño: Luis Rodríguez
Jonathan Mendoza
Makeba Gil.

Imagen de portada: Secretaría de Marina

Derechos Reservados conforme a la Ley Federal del Derecho de Autor. Esta publicación no puede ser fotocopiada ni reproducida total o parcialmente por ningún medio o método sin la autorización por escrito del editor.

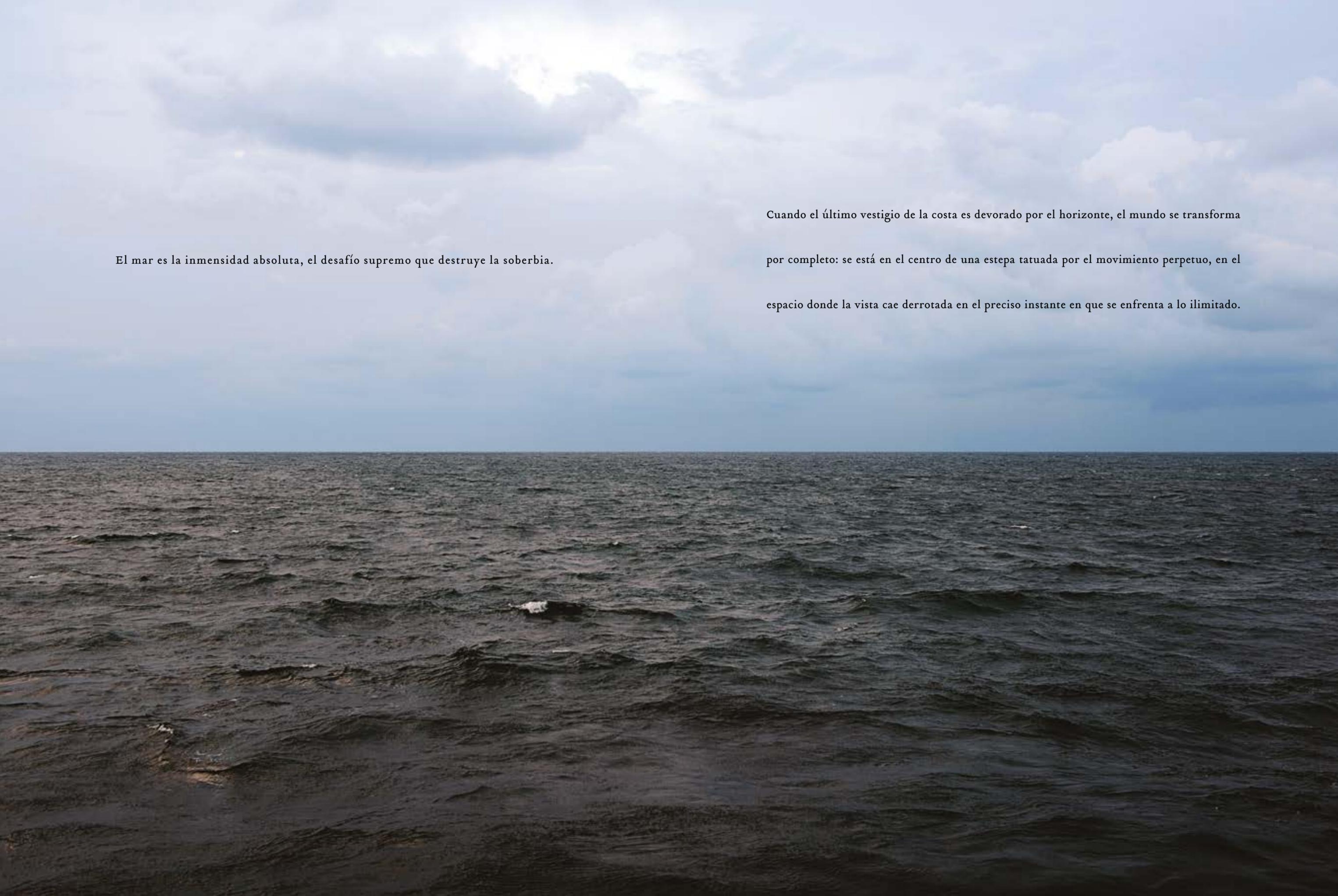
35 AÑOS

Buque Escuela Cuauhtémoc

EMBAJADOR Y CABALLERO DE LOS MARES

Un ensayo literario

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO

A wide, dark sea under a cloudy sky. The horizon is a straight line in the distance. The water is dark and textured with small waves. The sky is filled with soft, grey clouds, with a brighter area near the top center where the sun is hidden.

El mar es la inmensidad absoluta, el desafío supremo que destruye la soberbia.

Cuando el último vestigio de la costa es devorado por el horizonte, el mundo se transforma por completo: se está en el centro de una estepa tatuada por el movimiento perpetuo, en el espacio donde la vista cae derrotada en el preciso instante en que se enfrenta a lo ilimitado.

PRÓLOGO

Doctora Patricia Galeana

DIRECTORA DEL INEHRM

MANIOBRA GENERAL

1. Levante y Diana	27
2. El rancho y el aula	55
3. Singladuras	77
4. La vida a bordo	107
5. Puerto pintado	127
Epílogo	151

Viajes de Circunnavegación	160
Dotaciones Conmemorativas	164
Comandantes y Cruceros de Instrucción 1982-2017	172

AGRADECIMIENTOS

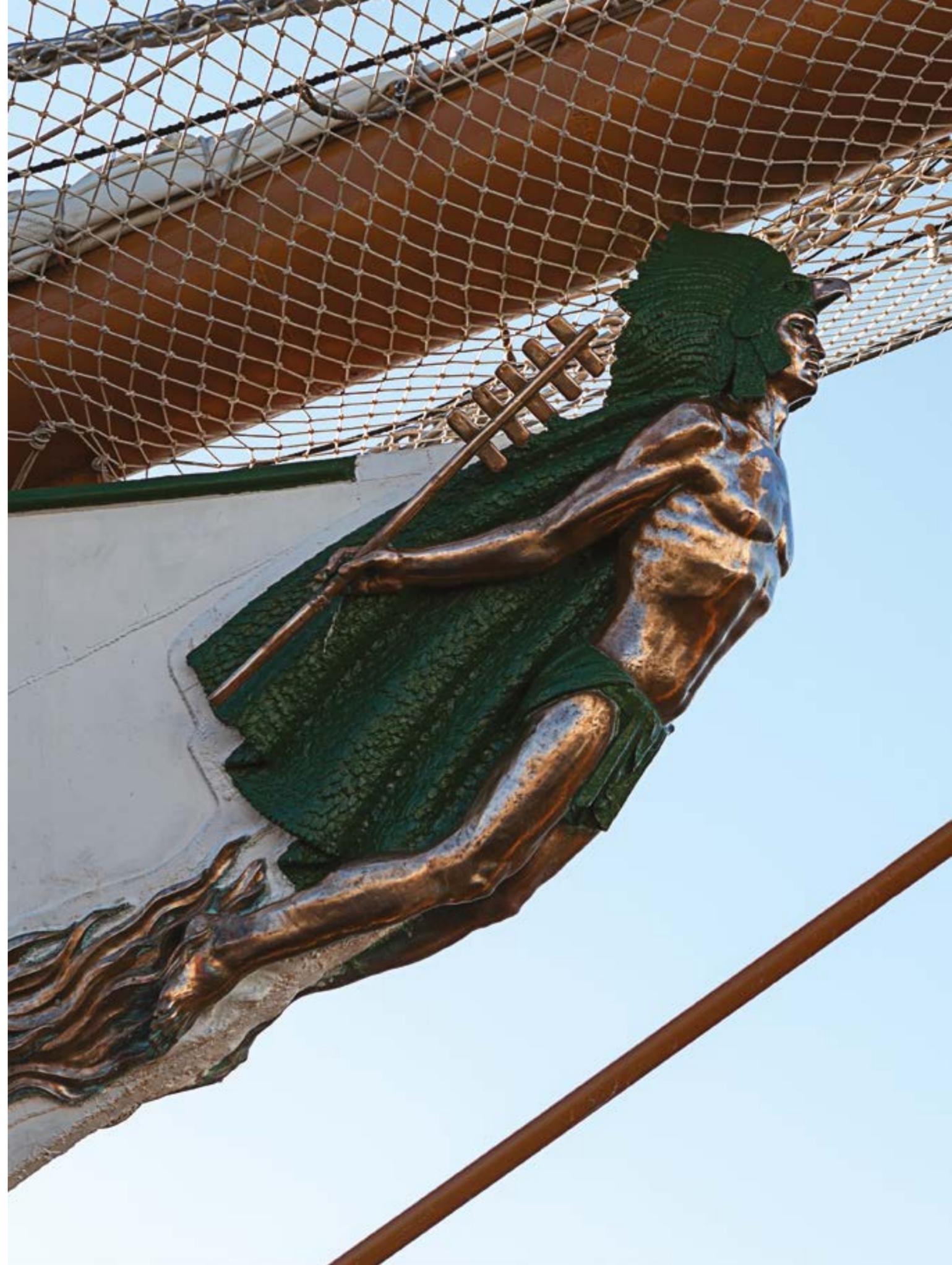
181

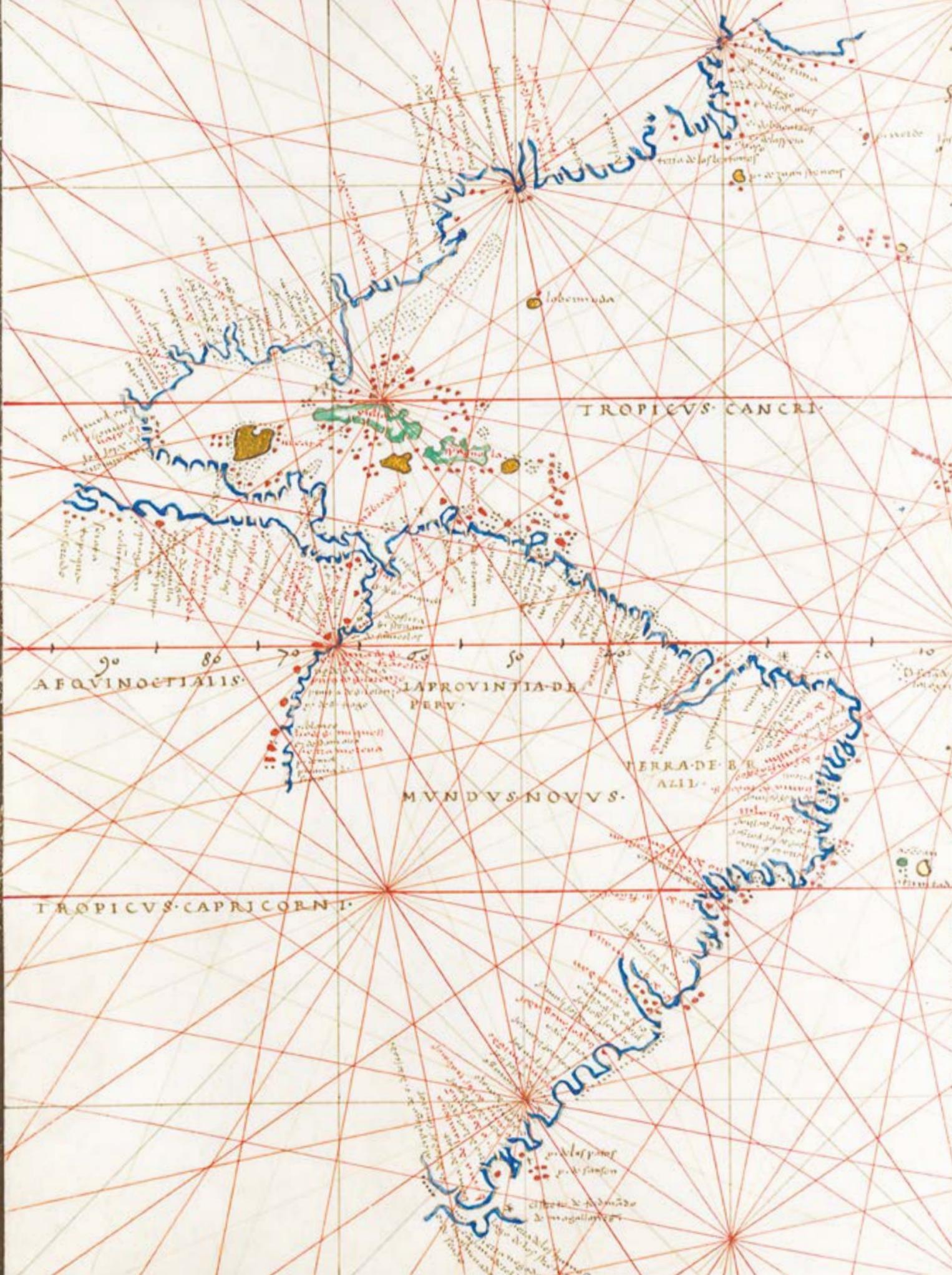
FUENTES CONSULTADAS

183









PRÓLOGO

Desde la consumación de la Independencia, la Secretaría de Marina ha jugado un papel fundamental en el desarrollo marítimo del país, al velar por la seguridad de nuestros mares. Los eventos ocurridos en 1825, 1829, 1838, 1847 y 1914 son muestra de ello.

A partir de tres ejes fundamentales -la historia de esta institución, de la navegación y de la vida a bordo- el Buque Escuela *Cuauhtémoc* ha forjado el carácter de las generaciones de Cadetes que han tenido el privilegio de formarse en él, en altamar, y ha llevado a cabo una importante labor diplomática durante treinta y cinco años.

Durante la mayor parte del siglo XIX, ante la carencia de una institución encargada de la formación de personal naval, se recurrió a la contratación de Capitanes extranjeros. En momentos de conflicto, donde el territorio y la soberanía nacionales estuvieron en riesgo, los Comandantes foráneos pocas veces mostraron lealtad hacia los gobernantes locales y, en vez de apoyarlos, llegaron a colocar banderas distintas a la mexicana, sin que la tripulación, también extranjera, se opusiera. Desde entonces, formar marinos en el país fue una inexorable necesidad.

Esta obra explica cómo Maximiliano de Habsburgo, marino de profesión, intentó organizar la Marina mexicana a su llegada a nuestro país. Tras conocer el informe que Juan de Dios Peza, Subsecretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, le había preparado sobre el tema, el Emperador expidió varias leyes, decretos y reglamentos, con el objetivo de organizar y optimizar a la Marina.

Maximiliano estaba convencido de que, para que la economía de México prosperara, era necesario estimular la creación de una Marina Mercante Nacional, contar con puertos en buen estado y hacer obligatorio el Servicio Marino. Es por ello que se dio a la tarea de establecer leyes y decretos que aspiraran a concretar tales objetivos.

Debido a las dificultades del Imperio, sus iniciativas no tuvieron eco; sin embargo, es importante mencionarlas, ya que, por primera vez en la historia del país, se pretendió extraer a la Marina del Ejército y organizar su estructura.

Ya durante el Porfiriato comenzaron los primeros intentos por profesionalizar la educación naval. En 1891, el gobierno mexicano mandó construir una embarcación, donde los aprendices de marinos llevaron a cabo prácticas que les permitieron reforzar lo aprendido en las aulas: el buque *Zaragoza*, originario de Francia, fue construido en los astilleros de La Sociedad de Fraguas y Astilleros del Mediterráneo, en Havre. El marino Ángel Ortiz Monasterio viajó al Viejo Continente para encargarse de la supervisión, asegurando que el buque estuviera equipado con la más alta tecnología de la época.

El primer viaje del *Zaragoza*, en 1892, coincidió con los festejos por el cuarto centenario de la llegada de Cristóbal Colón a América. A los pocos años, esta corbeta concluiría su primer viaje de circunnavegación, bajo las órdenes de los Capitanes Reginal Carey Brenton y Ángel Ortiz Monasterio (inglés y mexicano), en su primera y segunda partes, respectivamente. Para cumplir con el propósito inicial de su construcción y compra, durante la travesía, que duró más de un año, se realizaron labores de instrucción.

El buque *Zaragoza* atendió responsabilidades diversas y participó en la llamada Guerra de Castas, de fines del siglo XIX. Durante la Revolución contribuyó al transporte de tropas y en 1919 custodió los restos de Amado Nervo, quien falleciera en Montevideo, Uruguay. De este modo, si bien el barco pretendió enfocarse en la educación de los aspirantes a marinos, el cumplimiento de otros compromisos impidió que su objetivo original se llevara a la práctica de manera exclusiva.

Vale la pena mencionar que durante el Congreso Constituyente de 1916 y 1917 se discutió la necesidad de que la Marina contara con tripulación mexicana, ya que eso garantizaría lealtad a los principios nacionales, objetivo perseguido desde las primeras décadas de vida independiente. Al respecto, uno de los logros de la Constitución de 1917, que se relaciona con la Marina, es el artículo 32, el cual establece que:

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión de ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación.

Con el transcurrir de los años, se hizo necesario retomar el proyecto de un Buque Escuela que robusteciera el aprendizaje de los marinos, para que lo aprendido en las aulas fuera puesto en práctica en altamar. Fue así cuando, en la década de 1980, se reanudó tal proyecto educativo.

El velero *Cuauhtémoc*, construido en los Astilleros Celaya, en Bilbao, España, en julio de 1981, fue adquirido por el gobierno mexicano con el objeto de contar con una embarcación dedicada de manera exclusiva a la instrucción de los Cadetes. Un año después, el 25 de septiembre de 1982, fue abanderado por el entonces Presidente José López Portillo en el Puerto de Veracruz.

Desde sus primeras travesías, el velero *Cuauhtémoc* ha cumplido con holgura sus propósitos educativos, como lo sigue haciendo hasta ahora. En treinta y cinco años de labor, ha formado a más de treinta

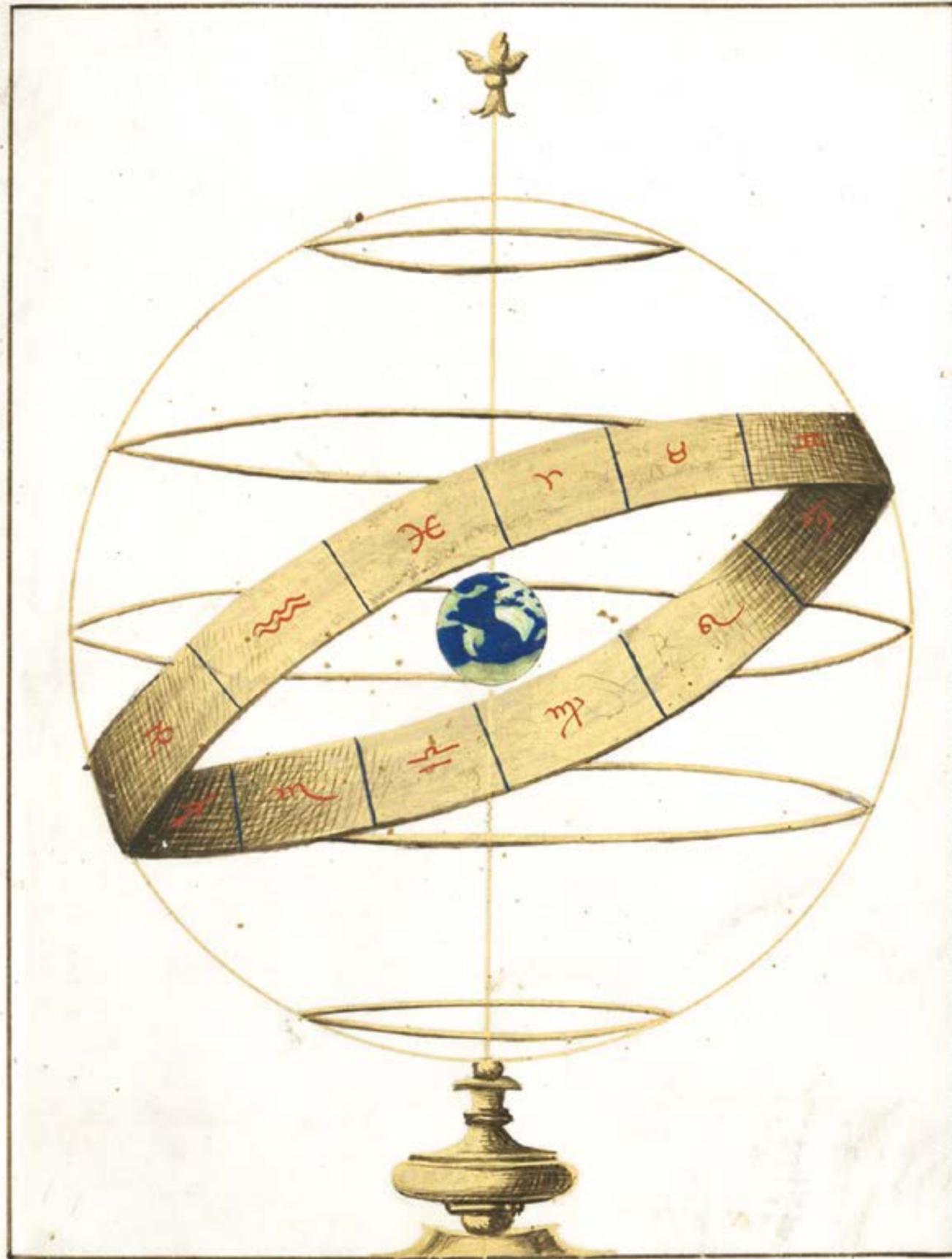
generaciones de Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar. Ha obtenido múltiples premios, entre los cuales destacan, en 2002, la Tetera Boston, otorgada por la Asociación Internacional de Entrenamiento a Vela, por viajar 124 horas continuas sin máquinas. En 1992 recibió el premio al buque mejor presentado, en Génova, Italia; lo mismo que en Osaka, Japón, en 1997. Además, el Embajador y Caballero de los Mares, título con el que se le conoce desde 1992, ha recorrido más de 700 mil millas náuticas, lo que equivale a dar más de treinta y tres vueltas al mundo; visitado más de 200 puertos de sesenta países; y ha estado más de 5,000 días en altamar. En todo momento, el *Cuauhtémoc* ha cumplido labores de diplomacia, representando a México, lo que ha hecho que reciba múltiples reconocimientos.

Es importante mencionar que el Embajador y Caballero de los Mares cuenta con resguardo para víveres durante cuarenta y cinco días, capacidad para 110 toneladas de agua potabilizada y alojamiento para cuarenta y dos Capitanes y Oficiales, noventa Cadetes para instrucción y 126 tripulantes.

En 2011, por primera vez, el Caballero de los Mares incluyó personal femenino a bordo. En esa ocasión realizó el Crucero de Instrucción Mediterráneo 2011 y, desde entonces, las mujeres forman parte de su tripulación en cada travesía.

Los textos de José Luis Trueba Lara rescatan la vida cotidiana del velero, dejando ver lo que implica vivir en altamar. La rutina, los sonidos del pito marino que anuncian el desayuno, el pase de lista y la convivencia permanente entre la tripulación forman parte de las actividades de quienes han habitado en el *Cuauhtémoc*. También, las fotografías de Adam Wiseman, así como las del personal naval de esta institución, muestran los rostros de la tripulación, a la vez que transmiten una serie de valores propios de la Secretaría de Marina:





honor, deber, lealtad y patriotismo, amalgamados con disciplina, trabajo en equipo, responsabilidad, profesionalismo, decisión, valentía, vigilia permanente, liderazgo y unidad. Todos estos valores han servido de inspiración para las generaciones de Cadetes que han recibido instrucción a bordo del *Cuauhtémoc* a lo largo de sus tres décadas y media de vida.

35 años Buque Escuela Cuauhtémoc Embajador y Caballero de los Mares es la historia del Buque Escuela que tiene la misión de educar a los marinos, actividad que conjunta con una labor diplomática al representar a México en las travesías que realiza.

Sirva este libro como homenaje a las mujeres y hombres que son parte de la Marina y que con patriotismo y dedicación, han cumplido la misión que se les ha encomendado.

Doctora Patricia Galeana

DIRECTORA DEL INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO (INEHRM)



Caballeros Cadetes:
Descendéis de esa raza de aventura
injertada en la azteca que, por brava,
ninguna la ventaja en estatura.
Descendéis de los dueños de la gloria,
de la mar y de la altura...
vuestra generación viene marcada
con el signo imperioso de los grandes destinos
y sé que llegaréis a vuestra meta
por heroicos caminos.

GUSTAVO RUEDA MEDINA
Caballeros del mar, 1942



Maniobra general



 DESDE HACE TREINTA Y CINCO AÑOS, EL BUQUE ESCUELA *Cuauhtémoc* HA recorrido los mares. Su quilla ha cortado las olas para llevar el mensaje de paz y buena voluntad a muchísimas naciones, pues desde 1982 ha atracado en cientos de puertos para desempeñarse como uno de los embajadores más relevantes de México. Además, en el Caballero de los Mares, los Cadetes de la Armada de México se han formado en la más sólida de las tradiciones marineras, aquella que apuesta a las velas y los cabos, aquella que conoce los cielos y fija el rumbo con un sextante y, sobre todo, es capaz de crear una unión que funde a los marinos en los valores de honor, deber, lealtad y patriotismo. Estos jóvenes, los futuros Oficiales de la Marina, son los herederos de una larga historia que se inició en los primeros viajes que se atrevieron a adentrarse en el Atlántico, que se continuó durante las primeras décadas de la Independencia y que fue capaz de consolidar algunas de las instituciones que son motivo de orgullo para los mexicanos: la Secretaría de Marina, la Heroica Escuela Naval Militar y los buques escuela donde se ha formado el personal de Cadetes.

A lo largo de este periodo, las millas náuticas que ha surcado el *Cuauhtémoc* son suficientes para rodear varias veces la Tierra por el ecuador, lo cual es muestra de su poderío. Incluso los miles de visitantes que lo han abordado, al igual que las grandes personalidades que han convivido en su cubierta y sus cámaras, y los muchísimos premios y reconocimientos que ha obtenido en sus viajes, también son parte de una historia que debe ser contada.

Digamos que no tiene comienzo el mar,
empieza donde lo hallas por vez primera
y te sale al encuentro en todas partes.

JOSÉ EMILIO PACHECO
Mar eterno





Levante y Diana

1



 EL MAR ES LA INMENSIDAD ABSOLUTA, EL DESAFÍO SUPREMO QUE RETA A LA HUMANIDAD.

Cuando el último vestigio de la costa es devorado por el horizonte, el mundo se transforma por completo: se está en el centro de una estepa tatuada por el movimiento perpetuo, en el espacio donde la vista es subyugada en el instante en que se enfrenta a lo ilimitado. Con toda su belleza, en el mar, la certeza de estar en el centro de la nada no puede ser negada; ella quizá también puede experimentarse en los desiertos, aunque la arena infinita se difumina ante la vastedad del océano embravecido. Las grandes aguas son más poderosas que el simún: en un momento de ira, las olas y las ráfagas pueden destruir la embarcación mejor construida. El navío que jamás se hundirá siempre ha sido el sueño por conquistar, para eso son cálculos y aceros; a pesar de esto, algunas embarcaciones fallecen con honores y se convierten en el soporte de los corales, mientras que otras tienen desenlaces terribles. Las historias de los mástiles quebrados y los buques que se fracturaron por un impacto han creado una legión de espantos. Por esta razón, las palabras de un marinero holandés —el Capitán Jansen— se revelan como una verdad indiscutible: “En el mar, la primera impresión es el sentimiento del abismo, del infinito, de nuestra nada. Sobre la embarcación más grande siempre se siente uno en peligro”. Adentrarse en el más ajeno de los medios exige valentía y serenidad ante la certeza de estar a merced de las aguas.

Ante estos hechos la duda no tiene cabida: en contraste con la paz que transmite un océano en calma, el tifón y el huracán son espectros que siempre intimidan con su presencia. En un parpadeo, la luz del Sol y las olas tranquilas se pueden rasgar para mostrar su cercanía. Los buenos marinos saben cambiar el rumbo a tiempo y encontrar el cobijo de vientos favorables; a pesar de ello, en otras ocasiones la ira del mar persigue a las embarcaciones hasta alcanzarlas. Ese es el momento definitivo, esa es la prueba crucial que revela a los seres humanos más allá de cualquier impostura: algunos de los que parecían más valerosos se quiebran cuando las velas se rifican y el buque se escora para resistir la andanada; otros muestran su temple para enfrentar la batalla, y unos más adquieren un espíritu

Abordar

Acto de subir a una embarcación; aunque este término también designa la acción mediante la cual los enemigos entran a un navío para tomarlo por medio del combate cuerpo a cuerpo.

Acorazado

Esta embarcación de guerra tiene dos características distintivas, su blindaje y su armamento de gran calibre. El término comenzó a utilizarse a finales del siglo XIX para referirse a los barcos cubiertos con placas metálicas defensivas e impulsados por máquinas de vapor, los cuales podían resistir las bombas incendiarias y explosivas que se utilizaban en las batallas. El primer navío de este tipo fue *La Gloire* de la Armada Francesa, botado en noviembre de 1859.

Almirantazgo

Este término, de origen británico, se refiere al conjunto de los Almirantes que tienen a su cargo las operaciones de la Armada. Hasta el siglo XVIII, en Gran Bretaña era ejercido por una sola persona que ostentaba el cargo de *Lord High Admiral*, el cual fue sustituido más adelante por un consejo.

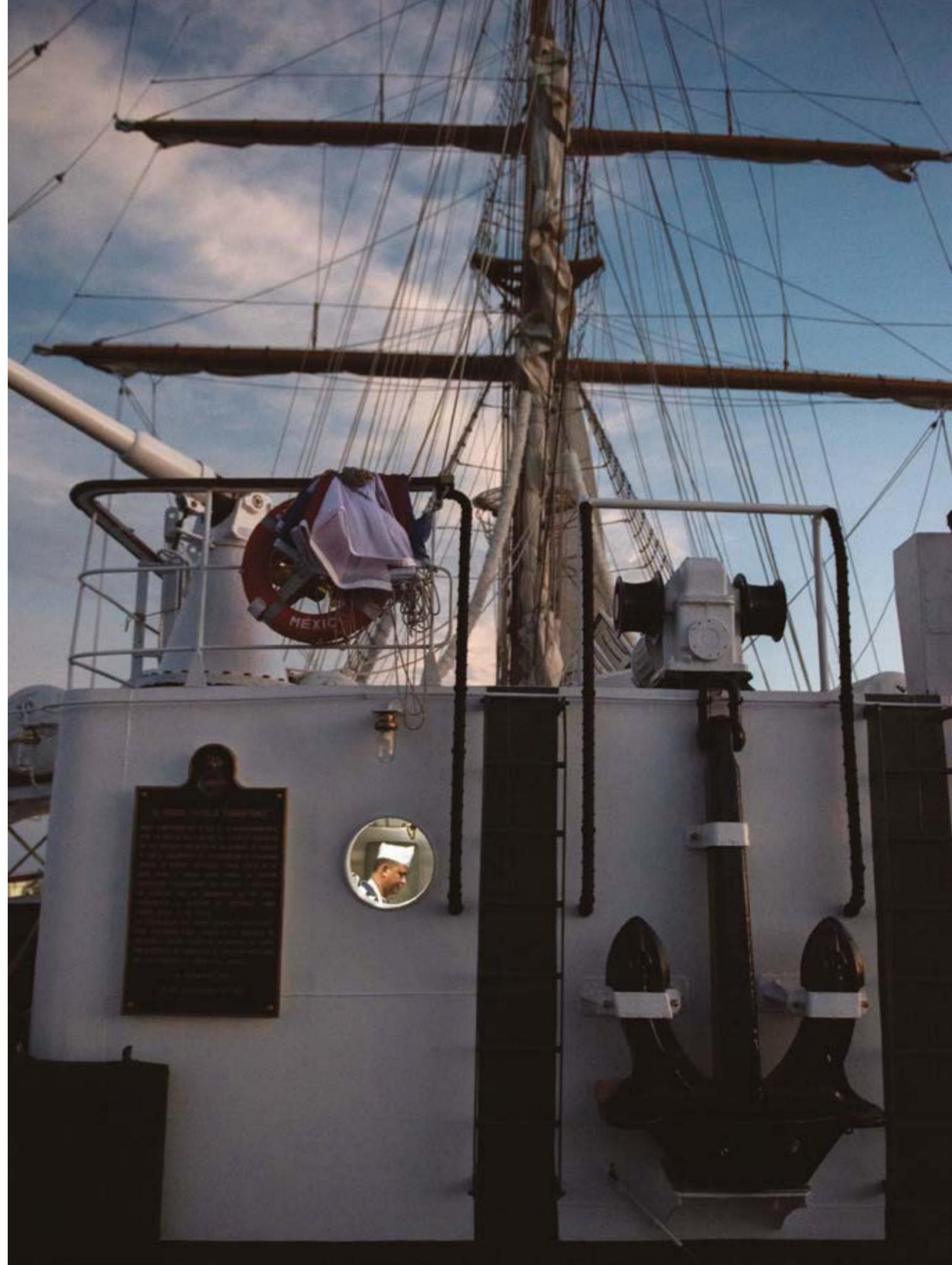
marinero que tiene las cicatrices de los que sobreviven a la fuerza implacable que fue descrita por Lope de Vega como aquella que

Rompe los amantillos y destroza
brandales, chafaldetes, triza y troza.

La furia de Poseidón y la certeza de lo inabarcable no son las únicas marcas que están en los buques y los cuerpos de sus tripulaciones. Los hombres de la arena tienen el suelo firme pero los marinos avanzan sobre la profundidad desconocida. A pesar de su tímida verdad, las ecosondas que poseen las embarcaciones modernas y los cabos con nudos con los que se medía la profundidad en las antiguas galeras nada dicen sobre la oscuridad que está más allá de los rayos del Sol. La distancia que separa la quilla del fondo del mar sólo es un dato, una verdad que aleja al fantasma del encallamiento; pero ese mundo lejano sigue perteneciendo al espacio de lo desconocido, a la única *terra ignota* que aún se mantiene en los mapas y las cartas de navegación. El lugar común no está de más: hoy sabemos mucho más sobre los planetas y las estrellas que sobre el fondo de los mares. En los abismos de los océanos hay espacio para lo desconocido y son el territorio donde la imaginación pierde sus bridas para ceder el paso a criaturas pavorosas, reales o imaginarias. Ante esta ignorancia nada podemos hacer para evitar la llegada del kraken, el ataque de las serpientes marinas o el arribo de las sirenas que podrían torturarnos con su silencio. La zoología fantástica, si bien mantuvo su existencia terrenal hasta el siglo XVIII, aún la conserva en los espacios abisales que apenas hemos mirado. “Nuestras praderas, nuestras selvas de la tierra —escribía Charles Darwin— parecen desiertas y vacías comparadas con las del mar”.

A pesar de lo que pueda suponerse, ninguno de estos peligros es insuperable: al mar embravecido lo derrota la hermandad que está más allá de la furia del clima y los abismos. Los compañeros de navegación, al combatir contra la naturaleza y enfrentarse a lo que parece invencible, descubren a sus pares y crean un lazo que trasciende lo ordinario. El estar unidos ante la fuerza del mar los ata y los convierte en una cofradía que sólo puede tener una brújula para sus acciones: todos dependen de todos, nadie puede darse el lujo del error, todos deben fundirse en un equipo perfectamente cohesionado, en una maquinaria perfecta, en una embarcación que también forma parte de ellos.

Las condiciones de la vida en altamar funden a los marinos en un cuerpo donde la hermandad y la cofradía son indiscutibles. Este es uno de los secretos del *Cuauhtémoc* y las otras embarcaciones de la Armada de





México: sin importar las diferencias de género, cada uno de sus tripulantes se ha templado con la fuerza de las aguas y los vientos; en los meses transcurridos en la bella inmensidad del mar se tejen lazos muy especiales entre compañeros. En los barcos, la unión es absoluta, de ella dependen la vida y el regreso. Lo más importante no es la partida, sino el retorno que evoca la eterna travesía a Ítaca, la isla donde vivía uno de los héroes que pueblan los poemas de Homero; en el fondo de su alma, las mujeres y los hombres de mar siguen siendo idénticos a Odiseo: siempre desean volver para encontrarse con aquellos de quienes les separaban la inmensidad y la aventura.

Descubrir la hermandad y la comunión de los marinos con sus buques no es difícil, basta con escuchar sus voces para darse cuenta de que el plural es omnipresente. Siempre dicen “fondeamos”, “salimos”, “capeamos el temporal” o “tomamos aguas”; sus voces remarcan que el navío y ellos son un solo ser, una unidad indisoluble que no puede quebrarse. El singular está reservado a una persona: el Capitán, el Comandante del buque, el que carga con la responsabilidad de superar las dificultades y conducir a todos a buen puerto. Incluso, en los viejos tiempos, esta peculiaridad era privativa del “patrón”. Sólo un jactancioso que jamás merecería ser parte de un navío podría decir “fondeé”, “capeé”, “tomé” o “salí”. Ese hombre, si es que existe en el mar, es un peligro para todos. Pero el lenguaje de los marinos no se reduce a la primera persona del plural, sus palabras han desembarcado en el uso convencional del idioma, para desnudarnos y mostrar nuestros anhelos y terrores: “estar boyante”, “andar con viento en popa” o “a la deriva”, “vivir entre dos aguas”, “empuñar el timón”, “salvarse en una tabla” o “soltar el trapo”, son los incesantes recordatorios de una vida que desafía a la naturaleza y nos marca sin que podamos evitarlo.

La verdad no puede esconderse, del mismo modo que la unión perfecta entre los navegantes y su embarcación tampoco puede ser rota; los marinos saben que su doctrina se sostiene en fuertes puntales: los valores de honor,

Amantillo

Cabo que se sujeta, en uno de sus extremos, al penol de una verga horizontal y permite mantener la posición de la verga y soportar el peso de la gente que se coloca en ella.

Amura

Parte del costado de una embarcación donde comienza a estrecharse para formar la proa. Cabo que está en cada uno de los puños bajos de las velas mayores de cruz y que sirve para llevarlos a proa y afirmarlos.

Aparejo

Se compone de las velas, los mástiles, las jarcias y las vergas; gracias a él, el barco puede impulsarse por medio del viento.

Arboladura

Conjunto de palos y vergas de un buque.

deber, lealtad y patriotismo. Ellos son los que dan la vida por la Patria y los suyos, ellos son los que guardan el honor del país y lo representan al llegar a los puertos extranjeros como los diplomáticos mejor acreditados. El *Cuaubtémoc*, Embajador y Caballero de los Mares, es idéntico a sus tripulantes. Los marinos se han fundido a la perfección con el buque, como también lo ha hecho, desde 2011, personal femenino. En aquel año se sumaron cuatro mujeres Oficiales y una Clase, y al siguiente se embarcó la primera Cadete.



Hace treinta y cinco años que el velero *Cuaubtémoc* sirve de escuela a los futuros Oficiales de la Armada de México. Son muchos meses a bordo, muchos días sin pisar, sin ver tierra firme. Incluso, cuando ya han pasado varios meses desde que zarparon, el día en que los Cadetes abordaron el navío por vez primera aún permanece firme en su memoria. En aquellos momentos, mientras el velero se adentraba en las aguas y las manos se agitaban en el muelle, al dolor de la despedida se oponía la alegría de la certeza de vivir algo reservado para unos pocos: un largo viaje que, a través de diferentes rutas, se ha repetido cada año durante tres décadas y media. Al momento de abordar el *Cuaubtémoc*, los jóvenes sabían que sus vidas se transformarían, que su sangre, empapada de espíritu marinero, correría por sus venas de una forma distinta y los uniría para siempre a una cofradía: la Armada de México.

A lo largo del crucero de instrucción, los Cadetes y las mujeres Cadetes se encontraron con algunas personas que serían definitivas en sus vidas: la dotación del *Cuaubtémoc*. Curtidos por las aguas y los vientos, ellos serían los hombres y las mujeres que los ayudarían a apropiarse de los secretos de las artes marineras. Durante aquellos meses, la singladura fue buena: las tormentas no se ensañaron con el velero y la calma chicha del viento tampoco aflojó su velamen; día tras día, los Cadetes fortalecieron sus cuerpos y templaron sus almas y, junto con la tripulación, tuvieron el honor de representar a México a bordo del Embajador y Caballero de los Mares.

Los meses han pasado y el *Cuaubtémoc* vuelve a la Patria. Apenas faltan unas cuantas jornadas para que su quilla corte las aguas de la bahía donde todos lo esperan. La misión se cumplió con éxito: las labores diplomáticas y la enseñanza se entrelazaron para crear una rabiza inmaculada. Todo fue perfecto y, en este momento, se hace necesario un ejercicio de imaginación, para dar cuenta de lo que sucede en el velero en mar abierto.





✘

A pesar de su apariencia, el mar nunca es suave. Las olas chocan incesantemente contra el casco del barco y el viento azota las velas y labra los rostros de sus tripulantes. El olor salobre, casi cercano al del yodo, penetra en el cuerpo para dar el aviso definitivo; la tierra quedó atrás y sólo existe la posibilidad de avanzar hacia el puerto de destino, que se perfila como una delgada línea luminosa que quiebra el horizonte. El recuerdo del *Años y leguas* de Gabriel Miró es inevitable: “El mar remoto es de piedra azul, y en medio, inmóvil, con las alas rectas, arde toda la blanca anunciación”. A lo lejos, el *Cuaubtémoc* se revela como un desafío y un espacio promisorio; ahí se curten la carne y el alma, ahí se crea el espíritu de cuerpo mientras que la doctrina de la Armada de México fluye en la sangre de la tripulación y los marinos que lo llevan a buen puerto.

A lo largo de los meses que duró la travesía, los jóvenes Cadetes se robustecieron, sus músculos engrosaron gracias a la maniobra a vela y sus espíritus se fortalecieron como nunca antes lo habían hecho. Durante el tiempo transcurrido entre el zarpe y los días que anteceden al arribo, los Cadetes se transformaron: el velamen, la arboladura y el lejano juanete ya forman parte de su vocabulario y su quehacer cotidiano, y además aprendieron una lección definitiva: “Una mano es para ti y la otra es para el barco”. Los años que estuvieron en la Heroica Escuela Naval Militar fueron importantes, pero la estancia en el Buque Escuela *Cuaubtémoc* resultó decisiva. Ninguno regresa siendo el mismo: la vela y el mar los forjaron en una aleación que no se corroe.

A su vez, el buque mismo parece mejorar con cada crucero, tras cada promoción de Cadetes: su buen estado de conservación y operación es casi sorprendente, los meses de travesía parecen no hacerle mella y las garras del mar tampoco lo han marcado con cicatrices siniestras. El bronce brilla sin mácula, la blancura es impoluta y las vetas de la madera de sus cubiertas se muestran sin una sola mancha. Todos los días, cuando el Sol irrumpen en el horizonte, la tripulación borra las huellas del salado rocío que mancha y carcome. El velero aún no está engalanado, todavía faltan unas pocas jornadas para que llegue el momento del puerto pintado y el instante del atraque definitivo. Ahí, muy cerca, un Cadete lleva la caña, que gira sin esfuerzo gracias a la tranquilidad de las aguas; su vista recorre los instrumentos de navegación y el mascarón de proa —una obra de Juan de Ávalos que muestra al último *tlatoani*— apunta hacia su destino.

El *Cuaubtémoc* viene de lejos. Una parte de su travesía de regreso siguió las mismas corrientes y vientos que ayudaron a Cristóbal Colón, el Almirante de la Mar Océano, a encontrarse con el Nuevo Mundo, y ya



CUAUHTEMOC

después cruzó el Canal de Panamá para llegar a Acapulco. Los malos tiempos, tifones y vientos que parecían ingobernables jamás han podido vencerlo: “es muy marintero”, dicen de él sus Comandantes, no sólo para remarcar su maniobrabilidad y su fuerza, sino también para humanizarlo, convirtiéndolo en parte esencial de aquellos que lo tripulan.



Un ruido apenas perceptible viene de abajo: los Cadetes se preparan para el pase de lista. En los alojamientos el trajín es incesante. Antes de adentrarnos en ellos, cedamos a la tentación de recordar los viejos tiempos. Un velero es una invitación al pasado, a la historia, a la construcción de un espíritu que se remonta a los tiempos heroicos. En *Cruzar el Atlántico*, José Luis Martínez cuenta que, en el siglo XVI, los espacios para el descanso de las embarcaciones eran mucho más que terribles: para poder dormir, la tripulación y los pasajeros no tenían más remedio que permanecer vestidos y calzados; las ratas y los lirones no se tentaban el alma para mordisquearles los dedos, mientras que las chinches brotaban de las sombras para adueñarse de los jergones que se acomodaban donde cupieran. En los sollados, en vez de literas, estaban los viejos coys que la Marinería colgaba de los travesaños y los maderos que sostenían las cubiertas. La imagen de un paisaje de infinitas hamacas bajo la superficie es poderosa, pero nada tiene que ver con el *Cuaubtémoc*, aunque los Cadetes aún utilizan esa palabra para referirse a sus compañeros de alojamiento (en el sentido más estricto del término, el “coy” es el que está junto). En el buque, los sollados están poblados por literas con una geometría casi platónica y a sus lados se encuentran las taquillas donde los Cadetes guardan sus pertenencias: tres delgados cajones y una alta colgadera contienen la totalidad de sus bienes.

El espacio siempre es reducido y la cercanía, ineludible; cuando se enfrentan a ella, los hombres de tierra son presa de la claustrofobia. Pero los marinos son distintos, el velero es el vientre materno, el lugar seguro, el espacio donde los coys tejen una hermandad a toda prueba. Además, el arte de la memoria es diferente en cada uno de los integrantes de la tripulación: los humanos de tierra acumulan hasta rebasar sus límites, mientras que los que se deben a la mar apenas conservan lo estrictamente indispensable. Uno de los Cadetes, por ejemplo, sólo guarda un puñado de pequeñísimos llaveros, cada uno comprado en los diferentes puertos que tocaron durante la travesía. Esos pequeños trozos de metal eran su recuento de las singladuras y contenían una historia mucho más grande que su reducido tamaño, y lo mismo sucede con las micrométricas memorias de almacenamiento de





**Armador**

Persona que se dedica a construir buques o prepararlos para la navegación.

Arrizar

Este término tiene dos acepciones. La primera se refiere al acto de amarrar o asegurar algo con una cuerda y probablemente tiene su origen en el nudo de rizo; en cambio, la segunda denota el acto de acortar la superficie de una vela para disminuir la velocidad de un buque.

Atracar

Acto de acercar una embarcación al muelle y amarrarla para que no sea arrastrada por la corriente.

Avituallar

Proveer de alimentos a una embarcación.

Babor

Costado izquierdo de una embarcación, mirando desde la popa hacia la proa.

sus teléfonos, donde guardan las imágenes que impiden el olvido. En este caso, el recuerdo apenas es un pixel, un pulso que se recupera para volver a los lugares y las personas que se anhelan. Además, algunos de los Cadetes pegan en las puertas de sus taquillas imágenes religiosas, de sus madres, sus novias o novios. Cuando las familias y los enamorados se separan, las imágenes recogidas en fotografías son lo único que permite la presencia de seres queridos lejanos: “el álbum familiar —escribe Susan Sontag— se compone generalmente de la familia extendida, y a menudo es lo único que ha quedado de ella”.



Durante un instante el movimiento se paraliza. El sonido del toque de Diana no puede ser ignorado. La ropa immaculada es revisada por última vez. El momento de subir a cubierta ha llegado y el ritual cotidiano comienza. Hay que pasar la primera lista y llevar a cabo la maniobra de descubierta para verificar que la jarcia y el aparejo se encuentren sin novedades. Los Cadetes avanzan hacia las escalas y sus pies se apoyan en las delgadas huellas para llegar a la cubierta. La formación es perfecta, cada uno se coloca en su lugar como un engrane preciso de la maquinaria del *Cuauhtémoc*. La historia que se inició hace treinta y cinco años vuelve a comenzar como si transcurriera en su primer día.



A finales de los años setenta del siglo pasado, en el Almirantazgo mexicano existían un acuerdo y dos opiniones, veámoslas en sus trazos más grandes. El punto en común es sencillo de mostrar: la Marina necesitaba un Buque Escuela que recuperara la tradición que claramente se había iniciado en 1889 con la adquisición de la corbeta *Zaragoza*, el primer barco mexicano que afrontó el reto de la circunnavegación y que, en 1892, desempeñó funciones diplomáticas en España durante los festejos del cuarto centenario de la aventura colombina. En aquellos días, la reina María Cristina de España lo abordó, lo designó como custodio de su yate durante las ceremonias náuticas y condecoró a sus tripulantes. Gracias al *Zaragoza*, las viejas heridas que surgieron durante la Guerra de Independencia comenzaron a borrarse antes de que, con el último gran brindis de don Porfirio, se cerraran por completo en el preciso instante en que el Marqués de Polavieja devolvió las armas que pertenecieron a Morelos.

Pese a estar de acuerdo en lo fundamental, no había un consenso entre los integrantes del Almirantazgo en cuanto a las características que debería



tener el Buque Escuela: modernidad y tradición aún no hallaban un punto de encuentro. Algunos proponían la adquisición de un buque de guerra, similar al que tenía la Armada Alemana, un barco dotado con los mayores adelantos, que permitiera la formación de los Cadetes en lo que en aquel momento era la tecnología náutica más avanzada; pero otros estaban convencidos de que se requería un velero que fuera capaz de exaltar el espíritu marineroy lograra que la corriente de la tradición fluyera por las venas de los Cadetes. Este, sin duda alguna, es el origen del lema del *Cuauhtémoc*, que incesantemente se pule hasta deslumbrar en la moneda conmemorativa que contiene su imagen, acuñada en 1999, para mostrarlo cruzando el mar con el mundo en su proa: “¡Por la exaltación del espíritu marineroy!”.

La decisión final ocurrió por una serie de casualidades que se fueron eslabonando sin que nadie se lo propusiera ni las precipitara. Todo comenzó hace poco más de treinta y siete años, en mayo de 1980, cuando el Presidente José López Portillo realizaba un viaje en el buque *Durango*. La travesía fue perfecta y, cuando la embarcación atracó en Ciudad del Carmen, sus tripulantes entraron a la Comandancia.

Durante unos instantes, el Primer Mandatario se quedó observando un cuadro que mostraba un velero surcando las olas. Tanto le gustó el cuadro al Presidente que el Vicealmirante Carlos Cervera se lo ofreció como regalo.

Apenas habían dado unos pasos cuando José López Portillo se volvió para preguntar:

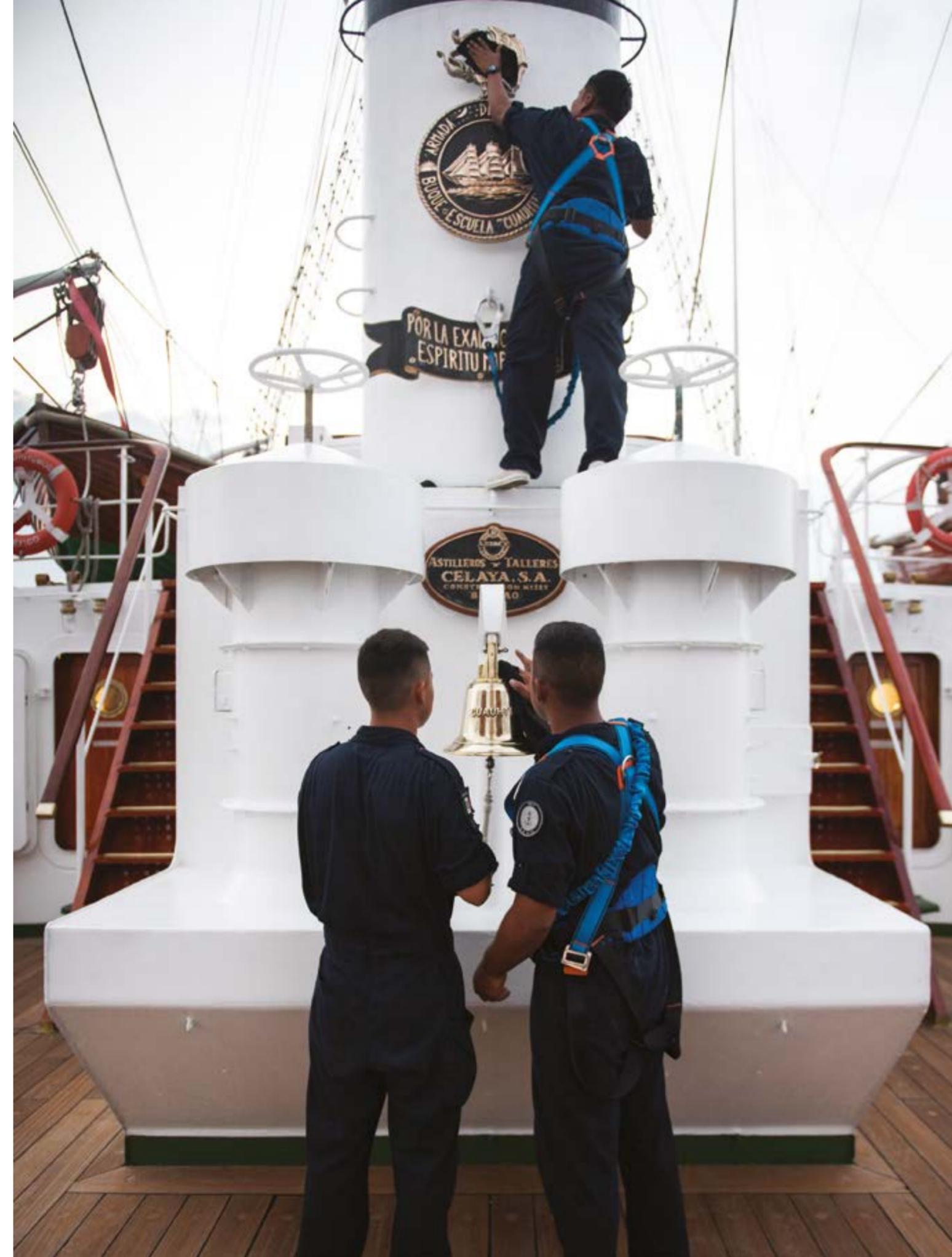
—¿Por qué razón la Armada de México no tiene un velero?

—Porque no está incluido en el presupuesto —le contestó el Almirante Ricardo Cházaro Lara, quien en aquellos años fungía como Secretario de Marina.

La respuesta fue precisa, indubitable.

—Almirante, consiga uno. Lo paga la Presidencia.

Los buenos vientos hincharon las velas y la decisión quedó tomada. La Armada de México tendría un nuevo buque y su nombre también sería elegido por el Primer Mandatario: se llamaría *Cuauhtémoc*, heredando el apelativo del destructor Fletcher, el cual —según lo señala Mario Lavalle Argudín en su obra *Memorias de Marina, buques de la Armada de México*— cambiaría el suyo por el de *Xicoténcatl*. La elección del nombre era obligada: el último soberano de los mexicas es uno de los mayores personajes de la historia de México, el único que —como decía Ramón López Velarde— está “a la altura del arte”.





Construir un buque como el *Cuaubtémoc* no es un asunto de todos los días. Para lograrlo sin yerros era necesario cuidar detalles que podrían parecer insignificantes y también era imprescindible vigilar la perfección de todos sus componentes. Un navío es un inmenso rompecabezas que no puede tener ninguna falla: unas cuantas burbujas en el acero del casco o un aparejo impostor son suficientes para marcar el fin de sus días y condenar a su tripulación. Cuando pensamos en una eslora de poco más de noventa metros, una manga de doce, un aparejo bricarca con tres palos, más de dos mil metros cuadrados de velamen, 1,829 toneladas de desplazamiento, un motor de más de mil caballos de fuerza, una velocidad de crucero de ocho nudos y una tripulación cercana a los trescientos integrantes, tenemos que asumir que los errores son inadmisibles. El velero que ha recorrido una distancia equivalente a rodear más de treinta y tres veces la Tierra por el ecuador, tenía que nacer perfecto y su tripulación debía estar a su altura.

Con este objetivo, antes de que se iniciaran las obras, los marinos mexicanos navegaron en el velero *Libertad* de Argentina para agregarle al *Cuaubtémoc* las prestaciones que podrían faltarle. Había que aprender los secretos que facilitarían las maniobras del aparejo para convertirlo en el más marinero de los buques; también era necesario mejorar la habitabilidad y facilitar la convivencia en un espacio siempre limitado. El tedio que inexorablemente amenaza las travesías, no podía apoderarse de su dotación ni de los Cadetes: el plan de estudios de la Heroica Escuela Naval Militar continuaría durante sus viajes en el salón que contiene el casco, mientras que el aprendizaje de la tradición se robustecería en el puente de mando, las cubiertas y el Departamento de Máquinas. En el *Cuaubtémoc* el tiempo debe transcurrir en una ocupación incesante, que apenas se interrumpe cuando el clima lo permite: los sábados en la tarde, los momentos dedicados a los deportes, y los domingos, en los que se puede estar casi franco y el buque se transforma en un espacio relajado.

El *Cuaubtémoc* se construyó en los Astilleros Celaya, en Bilbao, España, empresa que nació en 1928 y que, desde finales de los años sesenta del siglo pasado, había creado algunos de los mejores buques escuela del mundo. El primero fue el *Gloria*, de Colombia, que recibió la caricia del mar en 1968, y a él siguieron —entre otros— el *Guayas* de Ecuador y el *Simón Bolívar* de Venezuela. Con ellos, el Caballero de los Mares comparte varias de sus características. Algunos de los integrantes de las Armadas de otras naciones lo han abordado antes de lanzarse a la aventura de construir sus barcos escuela. Navegar en el *Cuaubtémoc* es una enseñanza fundamental, una guía definitiva para quienes desean fortalecer el espíritu marinero.

Balandra

Barco de un solo palo muy alto; la superficie de su velamen es muy grande en proporción a su tamaño, por lo cual es muy veloz.

Ballestera

Abertura de las embarcaciones por donde se disparaban las ballestas y otras armas.

Ballestrinque

Nudo marinero que se forma con dos vueltas de cabo dadas de tal manera que los extremos quedan cruzados.

Bergantín

Buque de dos palos y vela cuadrada o redonda.

Bitácora

En primera instancia, este término se refiere al armario o cajón fijo a la cubierta del barco y cercano al timón, en el cual se pone la brújula; en segundo término se utiliza para denotar el registro de las guardias y los acontecimientos del navío (cuaderno de bitácora).

La puesta de quilla en gradas ocurrió el 24 de julio de 1981 y la botadura se llevó a cabo el 9 de enero de 1982. El *Cuaubtémoc* estaba listo para enfrentar las grandes aguas y todos tenían la certeza de su perfección. Cada uno de los materiales y técnicas utilizados en su construcción fueron certificados por los marinos mexicanos y por Germanischer Lloyd, la empresa que fue creada en 1867, cuando un grupo de seiscientos propietarios de buques, armadores y dueños de aseguradoras se reunieron en el gran salón de la Bolsa de Hamburgo. Su objetivo era constituir la institución que daría fe del estado de las embarcaciones de acuerdo con las reglas creadas por el constructor naval prusiano Friedrich Schüller. La trayectoria irreprochable de más de un siglo de Germanischer Lloyd era una garantía que acreditaba las radiografías que se tomaron para descartar la presencia de burbujas en el metal, así como los resultados de los análisis que se realizaron de las soldaduras y de todos y cada uno de los componentes del velero *Cuaubtémoc*.

Cuando el buque estuvo listo, se le aparejó con sus veintitrés velas y zarpó al mar para ser probado. La máquina de propulsión alcanzó los once nudos pactados y, cuando el trapo sintió la fuerza del viento, la velocidad llegó a catorce. Así, tras llevar a cabo pequeños ajustes, el 29 de julio de 1982 el Buque Escuela *Cuaubtémoc* nació como mexicano. Fue recibido en el muelle de Santurce por su primer Comandante, Manuel Zermeño del Peón, y la primera dotación, la cual guarda recuerdos imborrables de esos primeros instantes, tal y como sigue cantando su himno:

Marineros y Cadetes,
cacen la vela mayor,
que la mar está rompiendo
por la amura de estribor.

A treinta y cinco años de distancia, los recuerdos de la primera travesía ya están marcados por la historia y la leyenda; el olor virginal del *Cuaubtémoc* quedó tatuado en el olfato de los Cadetes y, por una sola ocasión, se impuso al aroma salobre. Ellos serían los primeros en cobrar los cabos, en sentir la brisa y descubrir lo marino de su buque. En aquellos días también nació la leyenda de la Virgen oculta. Cuando se estaba construyendo el *Cuaubtémoc*, Juan José Alonso —el director del astillero— se propuso cumplir con una tradición: el barco tenía que contar con una efigie de la Virgen de Guadalupe. Esa era, además, su mejor manera de agradecer la intervención divina que —según él— lo había ayudado a conseguir el contrato para construir el navío. Al darse cuenta de esto, el jefe de la Comisión Inspectora de la Construcción del *Cuaubtémoc*, lo prohibió: la estricta separación entre





BURQUE

ESQUELA

"GUAUHTEMOC"

Compass dial with markings for degrees and directions.



la Iglesia y el Estado Mexicano obligaba al laicismo del buque. Dentro de él no debía haber una imagen religiosa y, por esa razón, la Guadalupana quedó relegada a una placa en el penol del bauprés.

El asunto no habría pasado de ser un detalle insignificante; sin embargo, al momento de zarpar, el constructor pronunció las palabras que dieron paso a la leyenda: “Que tengas un buen viaje, que tengas buenos mares y mejores vientos, que nunca te falte un pie de agua bajo la quilla, ¡y que nunca encuentren la otra Virgen de Guadalupe!”. La tripulación escuchó sus palabras y, según recuerda uno de aquellos Cadetes, el deseo de encontrarla se les metió en el cuerpo. Pese a ello, la imagen de la otra Virgen jamás ha sido hallada, y la leyenda es que se oculta en algún lugar del navío, lejos de las miradas de los curiosos.

Así se iniciaba el Crucero de Incorporación Atlántico '82, el cual traería el velero de España a México, y que fue también su primer Crucero de Instrucción, ya que navegaba con Cadetes a bordo quienes, si bien no subieron por alto en esa ocasión, sí recibieron instrucción de todo tipo. El zarpe ocurrió el 4 de agosto de 1982, del muelle de Santurce, y a bordo venían los Cadetes de la generación 82. Tras una navegación marcada por el éxito, durante la cual se recorrió la misma ruta que llevó a Cristóbal Colón a nuestro continente, el *Cuaubtémoc* anunció su llegada a Veracruz con una salva de veintinueve cañonazos. La llegada a puerto fue impecable y los tripulantes, después de estar fuera del país, desde la recepción del buque y su adiestramiento en la embarcación, podían volver a sus casas. Sin embargo, ninguno aceptó los cuatro días de licencia: todos solicitaron el honor de preparar a su navío para la ceremonia más importante. El buque había nacido con la mejor de las estrellas, la lealtad y el orgullo de sus tripulantes. Poco tiempo después de su arribo —el día 23 de septiembre de 1982, para ser exactos— fue dado de alta en el Servicio Activo de la Armada de México y, el 25 de septiembre de 1982, después de atracar en el más antiguo de los puertos mexicanos, el Buque Escuela fue abanderado por el Presidente de la República.

En aquella ocasión, José López Portillo pronunció las palabras precisas:

—Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería del *Cuaubtémoc*. Vengo en nombre de la Patria a encomendaros esta Bandera, que es el emblema de nuestra Nación. ¿Protestáis seguirla con fidelidad y constancia y defenderla hasta perder la vida?

La dotación respondió de manera unánime:

—¡Sí, protesto!

—Al concederos el amparo de su sombra, estoy seguro de que, conforme a las virtudes que os reconozco, sabréis cumplir vuestro juramento.

Inmediatamente después, el Presidente José López Portillo tomó la driza y comenzó a izar el estandarte, que se extendió con viento preciso. El *Cuaubtémoc* quedó engalanado y marcado por el patriotismo.

Su Lábaro de Guerra llegaría un poco más tarde. Lo recibió antes de partir a la travesía Osaka World Sail '83 y desde entonces preside su plaza de armas. En esos días, la embarcación también fue adornada con la placa de bronce que conmemora su abanderamiento y remarca su misión y su esencia:

EL BUQUE ESCUELA *CUAUBTÉMOC*

Nace como mexicano el día de su abanderamiento con la misión de exaltar el espíritu marinero de los futuros Oficiales de la Armada de México, y con el juramento de su dotación de ofrendar hasta su último esfuerzo para hacer de él una digna y noble cuna donde se puedan continuar fortaleciendo las mentes y los espíritus de aquellos que se embarquen en su seno, persiguiendo el objetivo de instruirse para servir mejor a su Patria.

La tripulación del Buque Escuela *Cuaubtémoc* está preparada para transmitir el mensaje de amistad y buena voluntad de México, así como para enarbolar orgullosa el pabellón mexicano en los puertos y los mares del mundo.

H. VERACRUZ, VER.

25 DE SEPTIEMBRE DE 1982

Durante algún tiempo, el Buque Escuela *Cuaubtémoc* tuvo su base en el más antiguo de los puertos mexicanos, Veracruz. La conservación de la jarcia y la arboladura eran difíciles en ese lugar, razón por la cual —aunque se perdiera la vecindad con la Heroica Escuela Naval Militar— el buque trasladó su base a Acapulco. En el Pacífico se encontraban los muelles y diques que permitirían su mejor cuidado, en alistamiento, hasta emprender la siguiente misión.

En el Astillero de Marina No. 20, en Salina Cruz, Oaxaca —donde se conjugan la más añeja de las tradiciones marinerías y la tecnología de punta—, el velero *Cuaubtémoc* es revisado minuciosamente y se mantiene perfecto para afrontar sus retos.



¡El mar, el mar!
Dentro de mí lo siento.
Ya sólo de pensar
en él, tan mío,
tiene un sabor de sal mi pensamiento.

JOSÉ GOROSTIZA
Pausas I





El rancho y el aula

2



EL PASE DE LISTA HA TERMINADO. EL COMANDANTE DEL *Cuaubtémoc* OBSERVA EL HORIZONTE desde la popa. Su mirada posee el antiguo arte de los augurios, la ciencia de los presagios, la sabiduría capaz de contradecir los reportes de los satélites. Allá, en la lejanía, el color del Sol anuncia la temperatura que tendrá la jornada, y sus ojos descubren un cielo sin mancha. El azul es casi immaculado, las nubes no corren como flechas mortales y tampoco crean murallas amenazantes. El día será caluroso y el tiempo bueno: el disco tan rojo como el cobre fundido no sabe mentir. El sabor del café llena la boca del Comandante y sus ojos miran a los Cadetes avanzando hacia el comedor. Es la hora del desayuno. El ritual cotidiano prosigue sin escollos ni malos vientos y se prolongará hasta el momento en que lleguen las clases. El recuerdo de las antiguas palabras de la marinería que en el siglo XVI comenzaba a descubrir la otra orilla del Atlántico quizá resuena en sus oídos. Hace poco más de quinientos años, en las cubiertas de las naos, las llamadas al rancho estaban marcadas por un pomposísimo sentido del humor:

Tabla, tabla, señor capitán y maestre, y buena compañía.
Tabla puesta; vianda apresta; agua usada para el señor capitán y el maestre que lo acompaña. ¡Viva, viva el Rey de Castilla por mar y por tierra! Quien le diere guerra que le corten la cabeza; quien no dijere amén que no le den de beber. Tabla en buena hora; quien no viniere que no coma.

Aquellas voces tatuadas por la solemnidad no sólo eran llamado y bienvenida a la mesa; con ellas se trataba de ocultar el hastío de los comensales y —cuando menos, por un instante— permitían que se olvidaran los martirios que padecían lenguas y paladares. Durante meses, la tripulación y los pasajeros de las embarcaciones del siglo XVI sólo se alimentaban con salazón y apenas bebían el agua que se repartía en “onza, como en la botica”.



La ausencia de frutas y verduras frescas también era un riesgo: el escorbuto “tiraba los dientes”, destruía la posibilidad de la cicatrización, convocaba las úlceras y mataba sin piedad a muchos tripulantes. En 1780, sir Gilbert Blane —quien fungía como jefe médico de la Armada Británica en las Indias Occidentales— reportó que durante quince meses habían fallecido 1,600 marinos en aquella parte del mundo, aunque el fuego enemigo apenas había provocado sesenta bajas. Mucho tiempo tendría que pasar para que los médicos y los barberos del mar pudieran derrotar al escorbuto. No sería sino hasta 1795 cuando la Armada Británica dotaría a sus embarcaciones con numerosos galones de jugo de lima preservado en “brandy francés”.

En aquellos años, el hambre y la sed eran para todos, justo como lo narró fray Tomás de la Torre en su *Diario de viaje de Salamanca a Ciudad Real*, el cual transcurrió entre 1544 y 1545. Sin embargo, el recuerdo de los viejos marineros hambreados y siempre sedientos no existe en el *Cuauhtémoc*. El buque tiene un abastecimiento que le permite resistir cuarenta y cinco días y en cada puerto los productos frescos llegan a sus despensas y congeladores. La fruta está dura, jugosa, y el plato se llena con guisos que sin grandes esfuerzos pueden derrotar la nostalgia. Las mexicanísimas recetas no son extrañas en las mesas de la dotación y los Cadetes, cuya única diferencia se encuentra en la vajilla. Las enchiladas y las carnitas, las chimichangas, que abandonan su desértica apariencia para mutar en un jardín, y el picor infaltable apenas permanecen en los platos. El desgaste físico de la tripulación sólo puede ser compensado con un buen bocado.





El pan merecería una mención especial y la pormenorizada relación de las maravillas que emergen de la panadería, que nunca se detiene, llenaría varias páginas. Pero mejor demos paso a una anécdota inolvidable: en 1988, durante la travesía de Boston a Cádiz, cuando el *Cuaubtémoc* se escoró durante un largo tiempo debido a los fuertes vientos, los tripulantes moldearon cuñas con el migajón para que sus platos no se ladearan de más y no terminaran derramándose o chocando con las tímidas murallas que impiden su caída de las mesas. Una vez corregida la inclinación —que según algunos de aquellos navegantes era muy cercana a los treinta grados—, el rancho continuaba sin problemas. Y esta no fue la única ocasión en que el mal tiempo se interpuso con los alimentos: durante el crucero de instrucción Sidney '98, la cena de año nuevo tuvo que sobreponerse al viento huracanado. La sopa aguada se volvió seca, los guisados mutaron en tortas y la cena que se desarrollaría en el alcázar se trasladó a las cámaras. A pesar de esto, los fuertes vientos nada pudieron contra el festejo.

En el *Cuaubtémoc* la comida es más que sabrosa y no sólo para beneficio de su dotación. El navío embajador ha recibido a altos dignatarios con el mayor protocolo, y sus cocineros jamás se han amilanado ante los chefs de tierra. En un mano a mano, difícilmente podrían ser vencidos. El sabor y la generosidad en los platos son habituales: en los mamparos de los comedores, con cierta discreción, se anuncia el menú del día que necesitan quienes deben mantenerse en forma, para enfrentar de manera eficiente la labor diaria que demanda el buque.

Una buena alimentación no es la única garantía de salud para la dotación del *Cuaubtémoc*. Bajo la cubierta de popa se encuentran los servicios médicos, capaces de realizar una intervención quirúrgica en el vaivén. Si esa emergencia ocurriera, el timonel orientaría al buque para que la marea no golpee el pulso del médico, que en más de una ocasión ha retirado apéndices o suturado heridas a mitad del océano. Sus labores son lejanas de las que realizaban los barberos que poblaban las viejas embarcaciones y amputaban después de emborrachar y amarrar a sus víctimas. Los servicios médicos del *Cuaubtémoc* no sólo cuentan con un pequeño quirófano, perfectamente equipado con todos los instrumentos necesarios para garantizar la salud de los dientes y para sanar los cuerpos de los tripulantes que padecen pocos males. Los saberes y el pulso firme de los egresados de la Escuela Médico y Enfermería Navales, así como los Odontólogos, velan para mantener a todos en perfecto estado de salud.

Abandonemos las dolencias y volvamos al *Cuaubtémoc*, donde se inician las clases a bordo. Tras dar buena cuenta de su desayuno, el personal de Cadetes dirige sus pasos hacia su salón o a la cubierta para realizar sus

Bogar

Mover los remos para hacer avanzar una embarcación; también se utiliza para denotar su movimiento sin importar el medio de propulsión.

Borrasca

Tempestad caracterizada por el viento y la lluvia que se producen por bajas presiones barométricas.

Botadura

Acción que permite que el barco entre en el agua una vez que se termina su construcción.



prácticas académicas y de navegación. El tiempo lectivo se prolonga hasta el mediodía en que se toque fuerte: los cálculos náuticos y la legislación, el estudio de las máquinas y los aparejos, entre muchos otros temas, se imparten a lo largo de la travesía.

La importancia de los estudios en el velero es crucial. Por ejemplo, durante el crucero Centenario de la Constitución, los Cadetes cursaron el octavo y el noveno semestres de su formación. De esta manera, a lo largo de la navegación que realizaron en el buque *Cuauhtémoc*, se adentraron —entre otras— en las siguientes materias cuya duración suma casi 900 horas de estudio: Navegación Astronómica, Derecho Internacional Humanitario y Derecho de los Conflictos Armados, Maniobra de Buque de Vela, Control de Averías, Ayudante del Oficial de Navegación, Ayudante del Oficial de Control de Averías, Ayudante del Oficial de Guardia en Máquinas en la Mar, Ayudante del Oficial de Guardia en la Mar, Prácticas de Navegación Astronómica, Navegación Electrónica, Meteorología Náutica, Derecho Nacional e Internacional Marítimo, Comunicaciones Navales, Ayudante del Oficial de Guardia Militar en Puerto, Ayudante del Oficial de Comunicaciones Navales y Ayudante del Oficial de Máquinas en el Puerto.

Como fácilmente puede advertirse en aquella abultada relación de saberes —que ha marcado todos y cada uno de los cruceros del velero—, los Cadetes del Buque Escuela *Cuauhtémoc* adquieren un conocimiento sumamente especial, aquel que funde las viejas tradiciones con las más modernas tecnologías y que, además, los dota de los conocimientos jurídicos y prácticas marineras que les permitirán convertirse en los Oficiales que estarán a la altura de la Armada de México.

Así pues, año con año, en los cruceros de instrucción que se realizan a bordo del Buque Escuela *Cuauhtémoc*, se da continuidad al plan de estudios que los Cadetes cursan en la Heroica Escuela Naval Militar, y en ellos se unen los días de navegación con la carga académica del semestre que corresponda (normalmente parte del 8° y 9°); de esta manera, si bien los



viajes son largos, los estudiantes no se ven afectados en su formación académica naval. Adicionalmente, como parte de cada crucero de instrucción, los jóvenes efectúan el “Curso de Navegación a Vela”, con una duración de noventa horas distribuidas en cuatro semanas; las materias y ejercicios prácticos abarcan Maniobra de Buque, Pito Marinero, Subida por Alto y Navegación a Vela, materias tan importantes como emblemáticas, pues se llevan a cabo en condiciones únicas que exaltan el espíritu marinero.

Por si lo anterior no fuera suficiente, la literatura también ocupa un espacio significativo en el plan de estudios del Buque Escuela: durante el crucero Ibero-Atlántico 2016, varios de los Cadetes avanzaban sobre la cubierta mientras sostenían *El Principito*, *El amor en los tiempos del cólera* y la obra clásica de Sun Tzu que aboga por ganar las batallas sin disparar una flecha. Y, por supuesto, también se estudia la historia que se inició al mismo tiempo que la vida de México; el nacionalismo de los Cadetes está cimentado en los valores de la Armada de México y el conocimiento del pasado de la Patria. La razón de ser del *Cuauhtémoc* y de la Heroica Escuela Naval Militar están imbricadas desde sus primeros tiempos.



A lo largo de una buena parte del siglo XIX, los esfuerzos para crear un plantel dedicado a la formación de los integrantes de la Armada de México se hicieron presentes en varias ocasiones. Para civiles y militares era claro que para mantener la Independencia y lograr el bienestar de la nación recién emancipada era imprescindible cultivar los saberes de la navegación y las artes castrenses. El mar era la única ruta para el comercio y, también, la única barrera frente a quienes pudieran intentar la reconquista, justo como ocurrió con la expedición de Isidro Barradas en 1829. La posibilidad de que la Corona Española enviara una flota contra México no podía ser

Boyante

Que no se hunde lo suficiente en el agua por casi no llevar carga.

Bricbarca

Barco de tres palos o más. Este tipo de embarcaciones comenzó a ser contruido a mediados del siglo XVII y se caracteriza por la gran superficie de su velamen. Cuando estas embarcaciones son artilladas se les denomina corbetas.

Brújula

Instrumento que permite orientarse. Consiste en una caja cuyo fondo representa la rosa de los vientos y en la cual se encuentra una aguja imantada que gira libremente sobre un eje y señala el Norte magnético.

ignorada; desde antes del desembarco de las tropas de Barradas, la cercanía de La Habana era un peligro digno de consideración. Sin embargo, el proyecto de consolidar la educación de los marinos apenas sobrevivía durante breves lapsos, entre rupturas y discontinuidades. Las causas que impidieron la consolidación de las escuelas navales son fáciles de comprender: aquellos años estuvieron marcados por guerras incesantes, invasiones extranjeras, cuartelazos —que estaban a la orden del día— y enfrentamientos fratricidas que trataban de imponer un rumbo al país. Desde su nacimiento y hasta el inicio de la paz porfiriana, las aguas y la tierra de la nación se tiñeron de sangre.

La relación de los intermitentes afanes educativos podría comenzar en 1822, cuando en Tepic se estableció la Academia Náutica a cargo de Francisco García Carvajal. A pesar de la sotana dominica, él había formado parte de la dotación de varios navíos y estaba dispuesto a enseñar; aunque de muy poco sirvió que el Presidente Guadalupe Victoria lo nombrara, en atención a sus méritos y aptitudes, Teniente de la Armada: el plantel no llegó muy lejos y, tras la muerte de su fundador, el olvido se adueñó de sus salones. En ese mismo año, en la ciudad de Campeche, se estableció la Escuela de Matemáticas y Náutica en el Colegio de San José, una institución que, con distintos nombres, patrocinios y locales, abriría y cerraría sus puertas durante casi tres décadas para quedar definitivamente clausurada a mediados del siglo XIX. Tanto en el Noroeste como en el Sureste los afanes educativos apenas fueron un titilar.



Durante las primeras décadas del siglo XIX, los intentos de Francisco García Carvajal y de los campechanos que por tradición miraban al mar, no fueron los únicos. En 1824 —cuando la Escuela Militar de la República se trasladó al fuerte de Perote— un grupo de Cadetes dio paso a la Academia de Marina que, poco tiempo después, se instaló en Tlacotalpan, la ciudad veracruzana cuya belleza emborracha la mirada. Como parte de los esfuerzos que se llevaron a cabo en este plantel se realizó el primer viaje de prácticas, en el que participaron doce aspirantes, en un navío que remarcaba la existencia de la primera Carta Magna: en junio de 1826, el *Congreso Mexicano* zarpó de Acapulco y, luego de una travesía marcada por los sinsabores, llegó a Valparaíso para volver a la Patria dos años más tarde. Desde aquellos años ya se manifestaba imperiosa la necesidad de unir la teoría impartida en los salones con el quehacer y el oficio, que sólo pueden aprenderse en los buques.

Mientras el *Congreso Mexicano* navegaba por el Pacífico, la escuela cambió su sede de Veracruz a Córdoba. La Academia quedó más allá del mar y sus Cadetes, lejanos de las olas, terminaron aficionándose a los caballos. Su final estaba anunciado.

Luego de aquellos intentos, a mediados del siglo XIX —en 1853, para ser exactos— Antonio López de Santa Anna expidió el *Reglamento para el buen orden y policía de los puertos de mar*, otorgando el mando de los buques nacionales a los mexicanos, una propuesta que se reforzó en enero del año siguiente, cuando publicó el decreto que establecía una nueva política educativa. Este documento es importante y vale la pena detenerse en uno de sus artículos:



En el Colegio Militar se admitirán veinte alumnos perfectamente aclimatados al servicio de la Marina, estos harán los estudios, [y al terminarlos] pasarán a bordo de los buques de guerra, para hacer el aprendizaje de pilotaje y marinería [...].

El mandato era claro: la Marina tendría que profesionalizarse en las aulas y aprender las artes navales en los buques, al tiempo que sus integrantes harían suyo el necesario patriotismo que permitiría fortalecer a la nación, mutilada por las intervenciones extranjeras. El recuerdo de la Guerra de los Pasteles y de la primera invasión estadounidense todavía estaba fresco.

A pesar de los planes de Su Alteza Serenísima, los proyectos de educación naval no llegaron muy lejos: la Revolución de Ayutla los interrumpió de nuevo. La caída del caudillo no implicó la cancelación definitiva de los planes educativos para la Armada de México; los liberales estaban convencidos de la necesidad del comercio internacional y de la imperiosa exigencia de defender la nación. Por estas razones, los triunfadores de Ayutla no cesaron en los afanes para establecer y consolidar la formación naval; así, el 30 de mayo de 1857, el Presidente Ignacio Comonfort ordenó el establecimiento de dos nuevos colegios náuticos: en San Juan de Ulúa y Mazatlán.

Pero, en aquellos momentos, la restauración de la República era un asunto mucho más importante que cualquier desarrollo educativo. Sólo el emperador Maximiliano de Habsburgo —que tenía una marcada tradición marinera— publicó un puñado de decretos para fortalecer y regular a la Armada, aunque por razones por todos conocidas, esos decretos tampoco llegaron muy lejos.

Durante poco más de medio siglo, el país había intentado consolidar la educación de los integrantes de la Armada de México. Se hicieron esfuerzos sobrados, pero sus resultados apenas podían advertirse; sin embargo, la situación estaba a punto de cambiar. En 1876, el país asistía a la consumación de una enésima revuelta: Porfirio Díaz, tras levantarse en armas con el *Plan de Tuxtepec* y triunfar en la batalla de Tecuac, se sentaba en la silla presidencial.

A pesar de partir de circunstancias muy difíciles, el régimen de Porfirio Díaz transformó el país, no sólo por su gran esfuerzo modernizador y de reconciliación nacional e internacional; también se dio pie a la gran reconversión de las Fuerzas Armadas. Las milicias estatales, los grupos al mando de caudillos regionales y la ausencia de una gran institución, que caracterizaron a los gobiernos anteriores, fueron eliminados por completo. Había



**Cabo**

En la jerga náutica, este término se refiere a cualquier cuerda.

Cadete

Alumno de una academia militar que al finalizar sus estudios obtiene el grado de Oficial.

Cañonero

Buque de guerra de pequeño tamaño, dotado con uno o varios cañones.

Casco

Es el armazón o estructura externa de un barco.

Cazar la vela

Maniobra que permite tensar las velas, orientarlas al viento.

Cellisca

Temporal de agua y nieve muy pequeña con fuerte viento.

Chafaldete

Cabo que sirve para cargar los puños de gavias y juanetes con el fin de llevarlos al centro de sus respectivas vergas.

que profesionalizar las tropas y convertirlas en una fuerza única. Así, en 1880, don Porfirio estableció la Escuela Náutica de Campeche, que sobreviviría hasta finales de 1894, cuando se ordenó su clausura.

Esto no puso fin a los planes de don Porfirio, quien no era hombre que se rindiera tras una derrota. Por esta razón, poco tiempo después, se expidió un decreto para establecer un nuevo plan de estudios y también se acordó crear la Escuela Naval Flotante, a bordo de un velero, en enero de 1898. Aunque este plantel —según lo señala Mario Lavalle Argudín en *La Armada en el México Independiente*— jamás entró en funciones. Asimismo, el 19 de abril de 1897 se presentó la iniciativa para crear la Escuela Naval Militar con sede en Veracruz, y poco antes —en 1889— se iniciaron las gestiones para adquirir un Buque Escuela: el *Zaragoza*, que terminaría recorriendo los mares como primer embajador de la Armada de México.

Las actividades educativas en la nueva sede de Veracruz se iniciaron muy pronto —el primero de julio de 1897— y en los primeros años del nuevo siglo sus instalaciones se ampliaron para dar paso al edificio que hoy ocupa el Museo Naval México. En la *Breve historia de la Escuela Naval de México* publicada por la Armada de México figuran las características que en aquel entonces orientaban al plantel y que, de alguna manera, aún permanecen:

el conocimiento a fondo de la teoría y la práctica por parte de la planta docente, la obligación de ser mexicano [...], haber cumplido catorce y no pasar de dieciocho años de edad, contar con certificado médico de salud, comprobar buena conducta y aplicación previa, así como saber leer y escribir con letra perfectamente legible.

Aunque la Armada de México participó en muchas acciones revolucionarias y fue testigo del primer enfrentamiento aeronaval de la historia, los dos grandes acontecimientos que marcaron la vida y los hechos de su *alma mater* ocurrieron en el puerto de Veracruz. En 1912, cuando Félix Díaz se levantó en armas en contra del gobierno maderista, los Cadetes se negaron a sumarse a los alzados y también se opusieron a que su escuela se declarara indiferente a la asonada. La doctrina de honor, deber, lealtad y patriotismo se revelaba con toda su fuerza. Así, en contra de las órdenes del Capitán de Fragata José Servín —quien en aquel entonces fungía como director de la Escuela Naval Militar—, el Cadete José Azueta guió a sus compañeros y, al grito de “¡Viva la Escuela Naval!”, izaron la bandera oficial del plantel para declarar su lealtad al régimen. La bandera de la Cruz Roja que asumía la neutralidad jamás ondeó en la escuela. Los Cadetes no traicionaron, pero los planes de Félix Díaz tampoco llegaron muy lejos: pronto fue derrotado



y condenado a muerte por un Consejo de Guerra. Dicha sentencia fue conmutada por la de prisión por Francisco I. Madero, hecho que no tardaría en lamentar durante el “febrero de Caín y de metralla” que terminaría con su gobierno y con su vida.

A pesar de su importancia, la oposición al cuartelazo del *Sobrino de su Tío*, sólo era un prolegómeno de la acción definitiva que los Cadetes protagonizarían durante la Revolución. En abril de 1914, las tropas estadounidenses atacaron Veracruz y los jóvenes marinos se aprestaron a la defensa del puerto bajo el mando del Comodoro Manuel Azueta, quien en la refriega perdería a su hijo José —el Cadete que había gritado “¡Viva la Escuela Naval!” en 1912—. Al revisar las noticias y los comentarios que los periódicos de la Ciudad de México publicaron en aquellos días, las acciones de los Cadetes quedan perfectamente caracterizadas. El 23 de abril de 1914, en los pliegos de *El País* podía leerse que “la Escuela Naval cuenta [...] con una página gloriosa [...]. Los bravos Cadetes resistieron siete horas con heroísmo espartano el fuego de los invasores americanos”. Al día siguiente, en ese mismo diario, se afirmaba que “los americanos, en medio de su infamia, están admirados del valor del pueblo veracruzano, que supo morir antes que presenciar el despojo de la Patria que los vio nacer”. Las notas informativas de *El País* no son únicas: “La inicua invasión [...] ha puesto en relieve todo el civismo del pueblo mexicano”, se afirmaba a ocho columnas en la edición del 22 de abril de *El Imparcial*. Los diarios, más allá de sus filias y sus fobias hacia el gobierno de Victoriano Huerta, coincidían en remarcar la heroicidad de los Cadetes.

Tras los combates del 21 de abril de 1914 la Escuela Naval quedó herida: el fuego de los invasores no sólo cobró una cuota de sangre, también dañó el edificio, que permanecería en reparaciones durante casi cinco años. El paisaje después de la batalla siempre queda marcado por la destrucción. Por este motivo, el plantel tuvo que permanecer cerrado para curarlo de los cuarteamientos y resquebrajaduras que nacieron de los proyectiles enemigos; sin embargo, los Cadetes continuaron su formación en las embarcaciones de la Armada de México. Al igual que hoy sucede en el Buque Escuela *Cuaubtémoc*, el espíritu del mar inspiró la más estrecha de las cofradías entre marinos y Cadetes.

El 17 de febrero de 1919 se reiniciaron las actividades en la escuela bajo su nuevo nombre de Academia Naval Militar. En 1941 se crearon la Escuela Naval Militar del Pacífico, con sede en Mazatlán, y la Escuela Naval Militar, que mantenía su añeja presencia en Veracruz. Siete años más tarde, ambos planteles se unificaron y, el 29 de diciembre de 1949, un decreto presidencial reconoció su bravura ante los invasores estadounidenses, al otorgarle el título de Heroica; un hecho que fue refrendado en 1973, cuando su nombre quedó inscrito con letras doradas en el Congreso de la Unión. Nunca antes una institución educativa había encontrado cobijo en el Palacio Legislativo.

El reconocimiento del valor exhibido por la Escuela Naval ante la invasión estadounidense no sólo se muestra en la solemne H que antecede a su nombre: desde enero del año anterior a su otorgamiento, se inició la construcción de un nuevo edificio en Antón Lizardo.



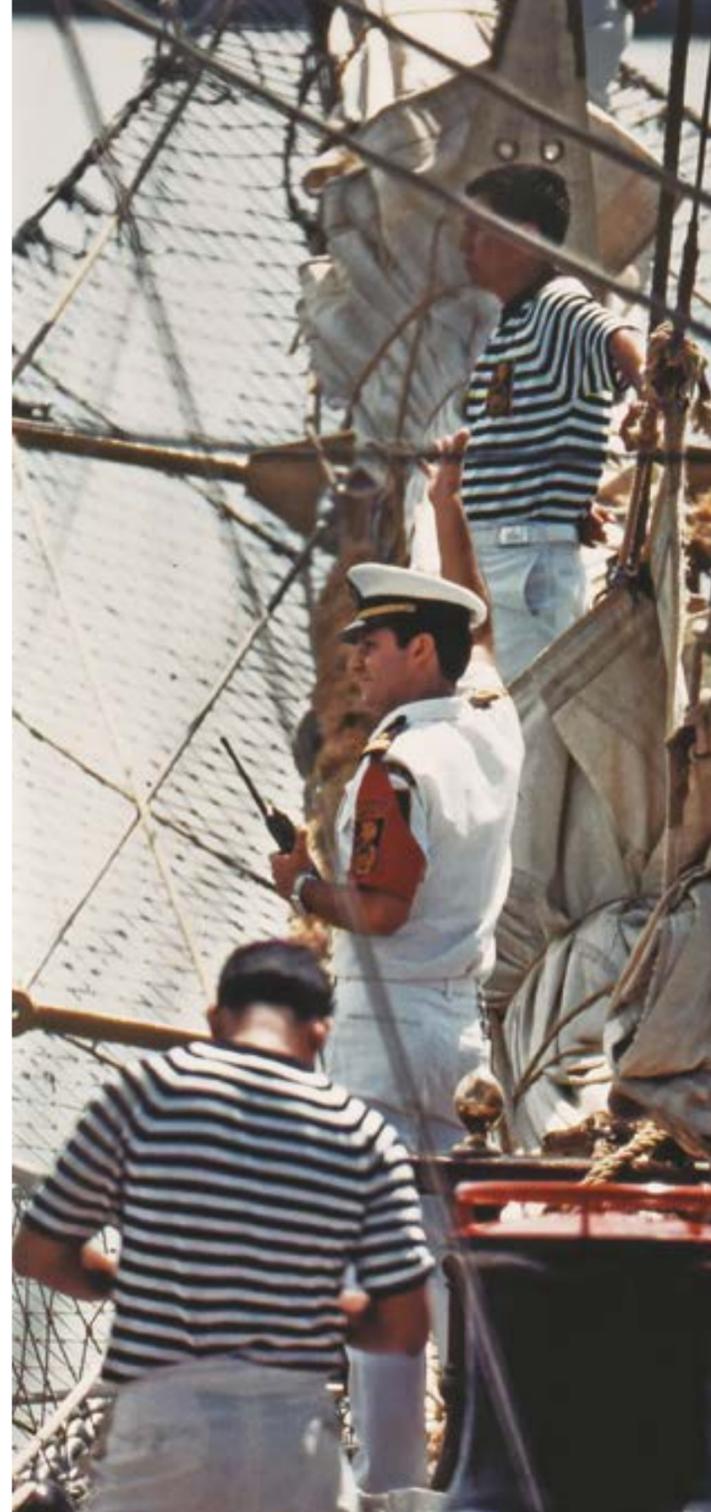




La segunda gran modernización de la enseñanza naval había comenzado para marcar una distancia con los hechos de principios de siglo. El plantel se inauguró el 11 de noviembre de 1952, dando inicio a un camino de robustecimiento que llegaría a uno de sus momentos más relevantes el 23 de julio de 2015, cuando en el Diario Oficial se publicó el decreto por el que se crea la Universidad Naval como unidad administrativa de la Secretaría de Marina. Una nueva institución que se integra “con los centros de estudio, escuelas, unidades y establecimientos de educación naval con los que la Secretaría de Marina ha venido impartiendo educación media superior y superior, así como con aquellas instituciones educativas que dicha dependencia instituya en el futuro”.



En las jornadas del *Cuaubtémoc*, el tiempo de clases llega a su fin. Durante cada uno de los instantes transcurridos en el aula y las cubiertas, historia y Patria se entrelazaron con la vida de los Cadetes, como se tejen los cordeles de las rabizas que sostienen los pitos para ordenar las acciones. El estudio no sólo busca el aprendizaje y conocimiento del oficio, cada palabra y cada hecho forman parte del pasado heroico de la institución que superó todas las pruebas.



La tripulación del velero *Cuaubtémoc* se prepara para volver al comedor. El rancho espera. Los guardias siguen en sus puestos y atisban el horizonte: el cobijo de las aguas nacionales no impide permanecer alerta —las miradas escrutan el horizonte para anticipar el clima—, tampoco son tan lejanos los tiempos en que en los mares aún navegaban los piratas. Aunque el tiempo es bueno y la tranquilidad aparente, todos saben que esa calma puede cambiar repentinamente: si el viento es generoso, las velas del buque reclamarán su caricia.

Altos muros del agua, torres altas,
aguas de pronto negras contra nada,
impenetrables, verdes, grises aguas,
aguas de pronto blancas, deslumbradas.

Octavio Paz
Mar por la tarde





Singladuras



 EL SOL ALUMBRA AL *Cuaubtémoc* DESDE BABOR. AÚN LE QUEDAN VARIAS HORAS DE travesía antes de que la última frontera de la mirada se enrojezca. Mar adentro, las viejas ideas que defendían que nuestro planeta ocupaba el centro del universo y las que argumentaban contra la redondez de la Tierra parecen verdaderas: la planicie de las aguas y la estrella que recorre el cielo son una certeza para los ojos. A pesar de sus esfuerzos, el corto descanso que sigue a la comida no puede apoderarse del buque; en breve se reanudarán el estudio y el ejercicio. Aunque también existe la posibilidad de que el sonido de los pitos que anuncian un zafarrancho se adueñe de la embarcación para interrumpir la rutina. Las maniobras para enfrentar averías, incendios, iniciar el desembarco o afrontar la caída de un hombre al agua deben perfeccionarse. En caso de ser necesarias, en su ejecución no caben el error ni la lentitud.

En las cubiertas, la dotación y los Cadetes dirigen sus miradas hacia la costa invisible, tal vez recuerdan las palabras del *Libro del desasosiego* de Fernando Pessoa: “Un barco nos parece el objeto cuyo fin es navegar, pero su fin no es navegar, es llegar a un puerto”. La cercanía del muelle ya se nota en sus semblantes. Durante varios meses han estado lejos, ahora faltan pocos días para atracar y la anhelada reunión con sus seres queridos casi está al alcance de sus manos. A veces han desembarcado en otras latitudes y han comprado una tarjeta telefónica para escuchar las voces de los que aman. Las noticias de Ítaca también se comparten mientras el ocaso recorta sus siluetas: uno de los Oficiales fue bendecido con un hijo, el padre de una Cadete se fue para siempre, la cirugía del hermano de otro de los jóvenes tuvo un feliz desenlace. En ese momento, la comparación es obligada: la felicidad y la tristeza de los que desafían al océano son distintas de las que experimentan las personas de tierra; para los navegantes, volver de inmediato es casi imposible, sólo tienen el refugio del buque y la compañía de sus hermanos de viento y marea. Alegrías y sinsabores también unen a los marinos, borrando las diferencias de género: entre los hombres y las mujeres que habitan el *Cuaubtémoc* no hay distinciones, más allá de los espacios para el sueño y el aseo. En la embarcación, el lenguaje que se afana por separar y

remarcar la diferencia entre lo masculino y lo femenino se ha diluido para dar paso a algo mucho más importante: la igualdad, que crea una aleación entre los Cadetes, la dotación y el navío.

El tiempo pasa lento y el recuerdo del *Cancionero* de Pessoa regresa sin que nada pueda frenarlo:

Soy cielo y soy viento...

Soy barco y soy mar...

Los versos del lusitano convocan a los vientos y los pitos anuncian el momento de soltar las velas. La imagen del dios Ehécatl, que se encuentra en el escudo del buque, no pudo permanecer ajena a las palabras de Pessoa y el zafarrancho se revela para convocar a toda la tripulación. Los agudos silbidos se adueñan del espacio, apuntando por doquier: los palos y las vergas; los cabos que parecían serpientes enroscadas; las gruesas telas y los cabos, que semejan plumas para impedir que las velas se rifen con la fuerza del viento, son algunos de los blancos que reclaman. El sonido de los pasos es rítmico, apenas de cuando en cuando se escucha un contrapunto. Todo está preparado, todos están dispuestos.

La maniobra mil veces practicada vuelve a comenzar sin que nada ni nadie pueda entorpecerla. En el *Cuauhtémoc* todos se mueven en una sincronía absoluta, como una máquina perfecta dispuesta a mostrar su poder. La quilla está lista para cortar las aguas a la mayor velocidad. Las líneas azules de las camisetas se transforman en un continuo que se ondula con el ritmo del mar y los gruesos cabos se tensan en sus manos. El uso de la playera a rayas a bordo del Buque Escuela *Cuauhtémoc*, al igual que en otras armadas, no es resultado de la casualidad, se emplea para facilitar la búsqueda de un marino, en caso de que caiga por la borda al mar. Este uniforme comenzó a utilizarse en 1958 y en un principio era privativo de la marinería que prestaba sus servicios en la Armada Francesa. Su diseño original tenía veintiún rayas blancas, las cuales representaban las victorias de Napoleón Bonaparte.

Mientras las líneas de las camisetas se transforman en un continuo, algunos suben por alto, mientras el sonido del trapo que se levanta sigue la pauta de los que cobran los cabos. Nunca se oyen grandes voces, un ritmo silencioso impone su primacía. Todos están presentes, ocupando su sitio, todos colaboran: la dotación, los Cadetes, Oficiales, Clases, Marinería, médicos, enfermeros y el personal de servicios se suman al esfuerzo.

La imagen de los marinos que someten al viento es más poderosa que la de Ifigenia antes de ser entregada al sacrificio por Agamenón. El aire que



Ciclón

Viento extremadamente fuerte que se produce por una depresión atmosférica pequeña y muy brusca, avanza en grandes círculos girando sobre sí mismo y se origina en las zonas tropicales.

Circunnavegación

Viaje marítimo que da la vuelta al planeta.

Comandante

Persona designada expresamente para el mando de una embarcación.



lleva a Troya se funde con los cuerpos de la tripulación del *Cuaubtémoc* para dar vida a la Oda Marítima de Álvaro de Campos:

Hagan jarcias de mis venas,
amarras de mis músculos.

La tensión se nota en sus brazos, el esfuerzo marca sus rostros. Las manos enguantadas se enfrentan a la aspereza, al calor brutal que podría despellejarlas en un instante. La fortaleza del espíritu marinero derrota al cansancio agudo. Mujeres y hombres son idénticos. El movimiento de relojería se acompaña de un ritmo musical: el sonido del velamen que reclama los vientos para gualdrpear durante un instante, el de las argollas de metal que rozan los cables, el de los pitos y las voces que marcan la cadencia. Esa música es el augurio del momento definitivo. Una ráfaga hinchará el trapo y el *Cuaubtémoc* usará su fuerza para superar los nudos que le da su máquina.

Cuando las velas se hinchan, las miradas de los tripulantes buscan las alturas: su fuerza, la fuerza del barco y también la del viento, les hace sentir el empuje del navío que ha llegado a sobrepasar los diecisiete nudos de velocidad. Sus rostros perciben la aceleración y sus ojos se cierran durante un instante para sentir la frescura que premia la victoria. Han derrotado al más terrible de los fantasmas, la calma chicha, descrita por Coleridge con palabras siniestras:

Cayó la brisa, cayó el velamen,
más triste nada se pudo dar;
¡sólo si hablábamos, turbábamos
el silencio del mar!

En un cielo caliente de cobre,
al medio día un Sol de púrpura
encima del mástil estaba,
y no más grande que la Luna.

Día tras día, día tras día,
sin olas ni viento, pasamos;
parecía una nave pintada
en un océano pintado.

Los recuerdos del viejo marino nada pueden contra el velero *Cuaubtémoc*, que ha surcado los mares durante treinta y cinco años escribiendo páginas de gloria.



La singladura que ha recorrido el *Cuaubtémoc* desde su botadura en 1982 es muy larga: las distancias y los puertos recorridos, que se muestran en la popa de este libro, dan razón y cuenta de sus principales travesías. Detallar los cruceros de instrucción es una empresa ardua: la suma de sus millas náuticas nos permitiría darle más de treinta vueltas al planeta, y sus bitácoras forman un abultadísimo expediente casi inabarcable. Ahí, además de los recorridos, los reportes de novedades y las marcas del clima, están las historias personales que, bajo su tinte de marcialidad, revelan sueños, alegrías y retos. El tenue soplo del viento no es suficiente para revelarlas. Si alguien tuviera la osadía de tratar de recuperar la memoria de los tripulantes del *Cuaubtémoc* pronto sería derrotado: durante tres décadas y media, los Cadetes de la Armada de México se han formado en el buque y sus experiencias tienen la extensión de un océano. En cambio, nos podemos guiar por el parte de novedades: durante toda su vida, el Caballero de los Mares ha ido y venido sin sufrir una herida importante en su estructura.

Los cruceros de instrucción del *Cuaubtémoc*, tras el viaje inaugural, comenzaron en julio de 1983. El día 17 de ese mes se inició el ritual del zarpe que aún marca sus partidas que —al igual que sus regresos— han sido atestigüadas por los Presidentes de la República, los Secretarios de Marina, los miembros del Gabinete y, por supuesto, los integrantes del Almirantazgo.

Aquella mañana, por vez primera, los Cadetes se reunieron en el muelle para abordar el nuevo buque. Todos tenían que volver, lo que le pasara a uno le sucedería a todos. Durante casi seis meses el mar los separaría de su círculo familiar, uniéndolos en una hermandad capaz de imponerse a las olas. Los Cadetes que se aprestaban a viajar en el *Cuaubtémoc* aún conservaban los dejos de la adolescencia, y el desafío de subir por alto y dominar las velas no era poca cosa. A pesar de los años transcurridos en la Escuela Naval, ninguno de aquellos jóvenes sabía que volverían cambiados, curtidos por el mar y la tradición, marcados para siempre en su cuerpo y su alma. Todos regresarían siendo lo que ahora son: marinos, herederos de la más antigua de las sabidurías.

Al año siguiente, el *Cuaubtémoc* —al sumarse al Osaka World Sail '83— cruzaría el Pacífico y el regreso a su base casi seguiría la ruta que Andrés de Urdaneta descubrió en el siglo XVI. Ya después vendrían las otras misiones que lo llevarían a todas las aguas y lo enfrentarían a los desafíos que, desde siempre, han vivido las embarcaciones, justo como ocurrió durante su cruce por el Cabo de Hornos en 1993.











Corbeta
Embarcación militar artillada y de tres palos.

Cote
El más sencillo de los nudos marinos.

Coy
Trozo de lona o tejido de malla en forma de rectángulo que, colgado de sus extremos, servía de cama a bordo; por extensión se aplica a los compañeros de alojamiento.

Crucero de instrucción
Viaje en un barco escuela que permite que los Cadetes aprendan las artes marinas.



Desde hace casi quinientos años, los hombres de mar conocen las historias y leyendas sobre el lugar más austral del continente, las cuales están tatuadas por el peligro; no en vano, en el *Informe* que el Virrey Juan José de Vértiz rindió en 1783, se pedía a la Corona Española que se abandonaran los pocos establecimientos levantados en sus costas: la pésima calidad de los terrenos, la ausencia de buenos puertos, las excesivas mareas y lo brutal del clima eran buenas razones para no seguir intentándolo. El abandono debía ser el único dueño de esas costas, el Cabo quedaría despoblado y dejado a su suerte. El frío que quema, los vientos traicioneros y las corrientes casi malévolas esperaban allí la llegada de aquellos que se atrevieran a desafiarlos.

A pesar de su nitidez, esa imagen del siglo XVIII no basta para mostrar lo que significa cruzar el Cabo de Hornos. Es necesario recuperar las palabras que poco antes de 1840 escribió Richard Henry Dana en *Dos años al pie del mástil*, pues en ellas se revela a cabalidad la furia del Estrecho de Magallanes:

Dado que teníamos buen tiempo, no tardamos en llegar [...]. Pero la mala suerte pareció acordarse de nosotros [...] no llevábamos cuatro horas navegando con este rumbo, cuando nos sorprendió un recalmón; y a la media hora el cielo se cubrió de nubes; nos llegaron algunas ráfagas dispersas del este con rociones de nieve y cellisca; y una hora más tarde nos habíamos puesto a la capa con la gavia mayor arizada, y éramos abatidos de plano a sotavento por la borrasca más feroz que habíamos sufrido hasta ahora, y que nos venía de proa derecho, del este. Parecía como si el genio del lugar se hubiese irritado al descubrir que casi nos habíamos escurrido entre sus dedos y se abatiera sobre nosotros con furia multiplicada. Los marineros decían que cada racha de viento que sacudía los obenques y silbaba en la jarcia le decía al viejo casca-rón: “¡No pasarás! ¡No pasarás!”.

El cruce del Cabo de Hornos —reconocido con una mención honorífica otorgada por el Alto Mando de la Armada de México— no es la única hazaña del *Cuauhtémoc*. La embarcación ha resistido ciclones, huracanes, tifones y nortes sin sufrir mella. Es evidente, una vez más, que la furia del mar no puede vencer a su tripulación, sólo la funde en una hermandad más fuerte que las grandes olas y los vendavales. Como es de suponerse, aquella no es la única ocasión en que el buque ha escapulado el Cabo de Hornos, durante el crucero Bicentenario 2010 lo hizo por tercera vez para ratificar su poderío. Además de este cruce, el navío ha traspasado otros estrechos, justo como ocurrió durante el crucero Mediterráneo 2011, cuando lo hizo en el







Bósforo y en los Dardanelos, dos de los puntos geopolíticos más importantes desde la Antigüedad Clásica. Y lo mismo sucedió durante el crucero Japón 2009, pues el Buque Escuela *Cuauhtémoc* navegó por el meridiano 180° y se adentró en el estrecho de Shimonoseki, otro punto geopolítico de gran importancia. Vale la pena recordar que el paso por la línea internacional del tiempo ha dado lugar a una antigua tradición que también se sigue en el velero *Cuauhtémoc*: pedir permiso a Cronos para cruzarlo. Esta celebración es muy similar a la que se lleva a cabo cuando se cruza el ecuador, pero en este caso se solicita el permiso para el cruce del navío a través del tiempo.

No debe pensarse que aquellos desafíos son los únicos que ameritan reconocimientos y rituales. Cuando se cruza el ecuador la tradición marinera sostiene que se entra en el reino de Neptuno y se interrumpe su descanso, una osadía que debe ser pagada. Por esta razón, todos los neófitos que se encuentran en el buque deben ser bautizados, bañados con agua de mar y han de beber un brebaje marino. En esta ceremonia, los Cadetes —sumados a la dotación— se transforman gracias a los disfraces que bien podrían dar paso a un Carnaval. Así, después de ser bautizados, se les expide un solemnisimo certificado que indica la fecha, la hora del cruce y la posición geográfica de la embarcación. A partir de ese instante ya pueden considerarse hijos de Neptuno y veteranos del mar, pues serán capaces de cruzar todas las aguas gracias a la protección de esta deidad.

Como es de suponerse, las aventuras de sus cruceros de instrucción son muchas y muy variadas, y vale la pena detenernos en algunos de los premios que ha ganado en sus travesías. La relación de los galardones recibidos por el *Cuauhtémoc* es tan grande como el orgullo de su tripulación. Pero por encima de todo, destaca la belleza del velero, que no tiene nada que envidiar a ninguna embarcación. En 1992, en Génova, el *Cuauhtémoc* recibió el premio al buque mejor presentado, una distinción que también ha conquistado en otras competencias: dos años más tarde la obtuvo en Ruán y, en 1997, en Osaka. Además de estos reconocimientos, el navío también fue considerado como el “Buque Militar con Mayor Presencia” en la regata Tall Ships Races 2008, y en ese mismo crucero obtuvo los premios al contingente más elegante y a la entrada más espectacular, una distinción que volvió a ganar durante los cruceros de instrucción Atlántico Norte 2012, Europa 2013 e Ibero-Atlántico 2016. El buque engalanado, con sus Cadetes por lo alto y al son de la música mexicana, es una imagen que inexorablemente queda grabada en las pupilas de quienes la contemplan. La belleza del navío es indiscutible, como puede verse en un timbre inolvidable que se imprimió en 2007.

**Cuaubtémoc**

Último tlatoani azteca.

Cubierta

Superficies de madera o metal de un buque que, a diferentes alturas respecto de la quilla, lo dividen de manera horizontal.

Destructor

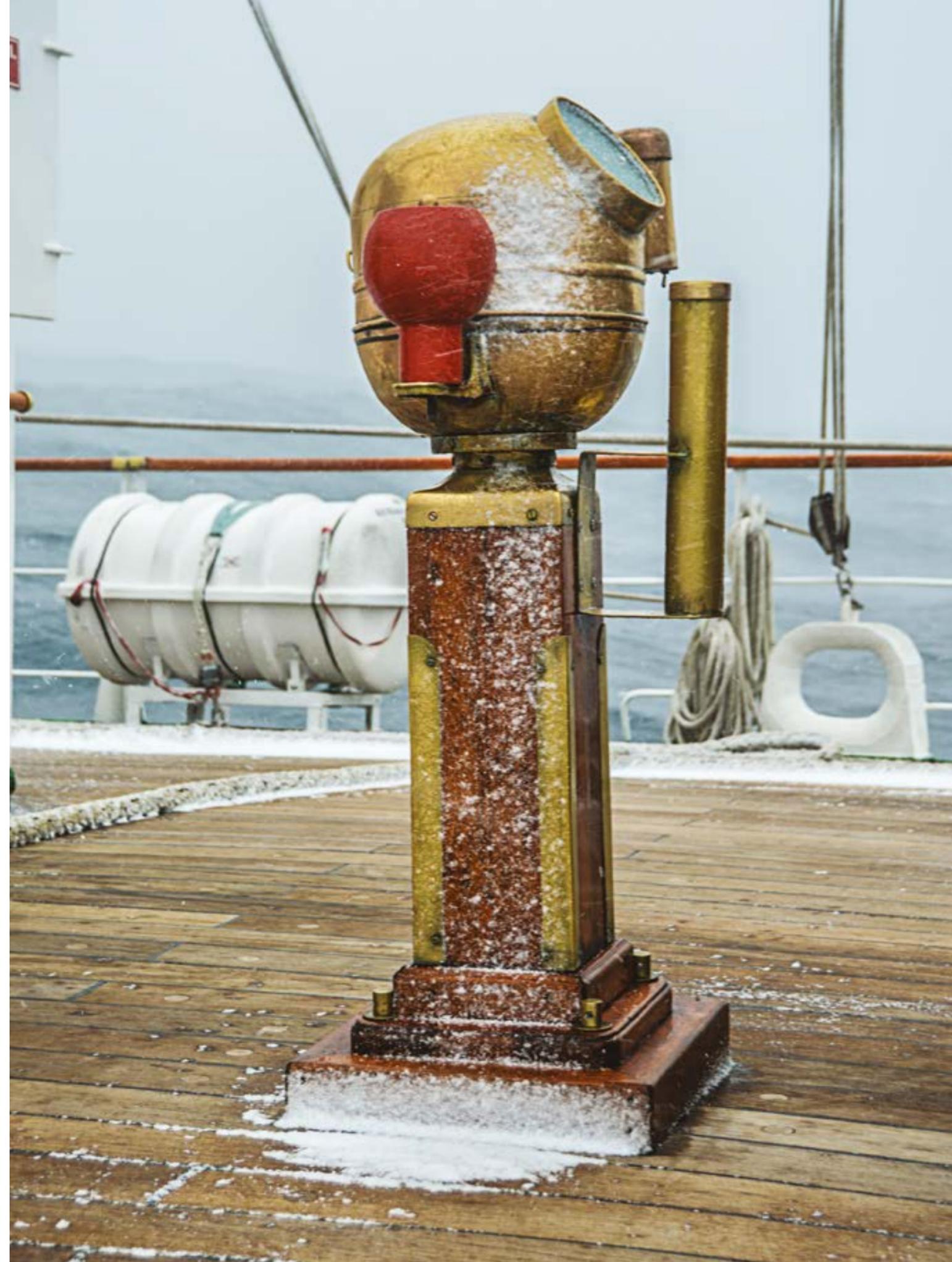
Buque militar fuertemente armado que tiene la capacidad para destruir a otras embarcaciones. La primera de estas embarcaciones fue diseñada por el español Fernando Villaamil para enfrentar a los navíos torpederos. El *Destructor* —cuyo nombre se aplica a todos los buques de este tipo— fue construido en Gran Bretaña y entregado a la Armada Española en 1887.

Además de estos reconocimientos, el velero *Cuaubtémoc* ha ganado la Tetera Boston que, desde 1964, otorga la Asociación Internacional de Entrenamiento a Vela al buque que recorra la mayor distancia durante 124 horas continuas sin utilizar sus máquinas. A partir del año 2000 —cuando por vez primera obtuvo el segundo lugar— el Embajador y Caballero de los Mares ha merecido este reconocimiento en varias ocasiones, justo como sucedió en el crucero Europa 2013 por haber navegado 1,200 millas náuticas en cinco días y cuatro horas a una velocidad de 9.63 nudos.

Estamos ante una situación idéntica a la que ha ocurrido en la Regata Cutty Sark, que nació a comienzos de los años cincuenta del siglo pasado gracias a los esfuerzos del Sail Training International Race Committee. Las reproducciones metálicas de este navío se encuentran hoy entre los trofeos de la Armada de México y la tripulación del *Cuaubtémoc*.

La Regata Cutty Sark no es la única en la que ha participado el Buque Escuela, que sin importar las distancias llega para presentarse a estos desafíos. Por esta razón, en varias ocasiones, ha merecido la distinción al buque que se trasladó desde el lugar más lejano, un reconocimiento que obtuvo en los cruceros Rouen 2008, Atlántico Norte 2012, Europa 2013, e Ibero-Atlántico 2016. Entre las muchas regatas en las que ha participado el velero *Cuaubtémoc* se encuentran: Velas Latinoamérica 2010 y Bicentenario 2010, en la cual obtuvo el primer lugar en veleros clase A y tercero general en la pierna de Río de Janeiro a Mar de Plata, así como el primer lugar en clase A y segundo general en la pierna de Punta Arenas a Valparaíso. De igual manera, en la Regata Tall Ships Races 2012 obtuvo el primer lugar al buque que cruza la línea de meta, por el mejor tiempo recorrido por los buques clase A y al mejor tiempo recorrido en todas las clases de buques, mientras que en 2016 —en este mismo encuentro— destacó en la pierna de navegación de Lisboa a Cádiz. En 2014, el navío también participó en Velas Latinoamérica y la regata Centenario de la Defensa del Puerto de Veracruz.

El Alto Mando de la Armada de México también ha premiado sus méritos: además de la mención honorífica que recibió por escapolar el Cabo de Hornos en 1993, el *Cuaubtémoc* ha ganado —entre otros— los reconocimientos por sus viajes de circunnavegación, por sus destacadas participaciones en la Regata Colón y en el Quincuagésimo Aniversario del Desembarco de Normandía y, por supuesto, por su papel como embajador y emisario de la buena voluntad de la Patria.





CURVATA DE



Las velas están hinchadas y el Sol comienza a ocultarse. Es tiempo de descanso, aunque la tripulación se niega a la inacción. Aquí, algunos corren y hacen ejercicio; allá, en la proa, sus dedos tejen rabizas con el anhelo de portarlas cuando se transformen en Oficiales; los que están cerca del palo mayor encajan sus gurbias para tallar los bloques de cedro o preparan las metopas que se entregarán a los visitantes más distinguidos. En una de las cámaras se anudan los cabos para crear los cuadros que muestran los laberínticos resultados de una de las más viejas artes marineras. El movimiento de sus manos evoca el refrán marinero: “Con un ballestrinque y un cote, no se zafa ningún bote”. Esas obras, cercanas al batik, también forman parte de los obsequios que recibirán algunos de los que tengan el honor de pisar la cubierta. Estos regalos son interesantes, distintos de los que a menudo se entregan en otros lugares; no son pretenciosos y contienen el orgullo de la tripulación que los crea. Una rabiza, un bloque tallado, una metopa o un cuadro con una colección de nudos son gestos de cordialidad que contienen el espíritu del *Cuaubtémoc* y la hospitalaria calidez de la Armada de México.

La actividad incesante, que sólo se detiene en el momento del sueño, puede parecer extraña. Es uno de los secretos que permiten soportar la lejanía, la monotonía y la constante presencia de los compañeros; la uniformidad de los mares con buenos vientos o el bogar acompañados por el murmullo de la máquina son capaces de atrapar a la tripulación en sus redes. Cuando alguien cae en la melancolía, los pensamientos de añoranza pueden herirlo con la negrura, algo tal vez más peligroso que caer al agua. No es casual que Jules Michelet escribiera en *El mar*: “Vivir en tierra es un descanso; vivir en el mar es un combate, un combate vivificante para quien lo puede soportar”. Por esta razón, los Oficiales miran a los Cadetes con ojos clínicos: antes de que el *spleen* se apodere de sus almas, tienen la obligación de conjurarlo. La palmada en el hombro, el ejercicio, los retos, el oído atento y la palabra precisa son las medicinas que pueden sanarlo. Aquellos que han padecido el *spleen*, saben que la inmovilidad es un riesgo que no puede correrse en los barcos. La inacción invita a los fantasmas, el quehacer incesante los aleja y permite seguir adelante.

Aunque sus luces están ciegas, todos saben que la costa no está muy lejos. Poco a poco, los Cadetes, al igual que la dotación, se acercan a los linderos del casco con sus teléfonos en mano. Todos buscan una señal que les permitirá comunicarse con los suyos. Los meses de lejanía terminan gracias a una onda. Las luces de las pantallas comienzan a prenderse y los teclados lanzan sus mensajes. Odiseo ya está cerca del muelle de la Armada de México que los espera para volver a contar su historia.

Dique

Nombre de la instalación portuaria destinada a la construcción de navíos o a poner las embarcaciones fuera del agua para efectuar reparaciones en su parte externa.

Dotación

Conjunto de personas que van en una embarcación, dedicadas a su maniobra y servicio.

Driza

Cabo con el que se izan y arrian las vergas, velas, banderas, etc.

Ecosonda

Sonda electrónica basada en la reflexión de ondas sonoras en el fondo.

Enarbolar

Sostener en lo alto una bandera.



Formar parte de la Armada de México tiene un significado muy especial: cada uno de sus integrantes ha recibido la herencia de la institución que nació en el siglo XIX para derrotar al último reducto de los realistas. En 1822, un año después de la publicación de la *Declaración de Independencia*, las fuerzas españolas aún se mantenían firmes en la fortaleza de San Juan de Ulúa. Los bombardeos a Veracruz y los refuerzos y pertrechos que recibían desde La Habana les permitían resistir los ataques de las fuerzas mexicanas. A pesar de los discursos y los documentos, la Independencia aún no estaba plenamente conquistada. Ante estos hechos, el Capitán Eugenio Cortés fue enviado a los Estados Unidos de América para adquirir las embarcaciones que formarían la primera escuadra del país. Las goletas *Iguala* y *Anáhuac*, las balandras cañoneras *Campechana*, *Chalco*, *Chapala*, *Orizaba*, *Texcoco* y *Zumpango*, así como las *Papaloapan*, *Tampico* y *Tlaxcalteca* permitieron iniciar el bloqueo naval que sólo concluiría con la capitulación de los enemigos.

La Armada de México había nacido para librar la última batalla por la Independencia y no tardaría mucho tiempo en asumir el reto de hostilizar a los españoles, que aún podían zarpar desde La Habana para intentar la reconquista. La Patria tenía que ser protegida. Los bergantines *Hermon*, *Bravo* y *Guerrero* recibieron esta misión y libraron recios combates hasta que, en una batalla desigual, el *Guerrero* perdió su arboladura y su Comandante no tuvo la desgracia de enfrentarse a la derrota. Una bala de cañón terminó con sus días. Tras estas refriegas, la Armada enfrentó a los invasores extranjeros durante la Guerra de los Pasteles y la intervención estadounidense de mediados del siglo XIX. Aquellas batallas fueron cruentas. A pesar del coraje y el heroísmo en combate, los laureles de la victoria se negaron a los marinos. Ellos, al igual que las fuerzas de tierra, tuvieron que atestiguar la suscripción de acuerdos indignos y la mutilación del territorio nacional.

Pese al destacado papel y el probado valor de sus integrantes, la inestabilidad política y la brutal pauperización del erario impidieron el desarrollo de la Armada. México, de alguna manera, le daba la espalda al mar y las consecuencias no tardarían en mostrarse: una nueva intervención extranjera y un Emperador impuestos por las tropas que desembarcaron en el Golfo. Maximiliano I trató de organizar una verdadera flota, con base en el pormenorizado estudio que le entregó Juan de Dios Peza —quien, en aquel entonces, fungía como subsecretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina. Ante un panorama desolador, las reales disposiciones no se hicieron esperar: en el *Diario del Imperio* se anunció la creación del

**Encallar**

El término se refiere al momento en que una embarcación queda detenida al tropezar con arena o piedras.

Enganche

Durante el siglo XIX y principios del siglo XX, era un sistema de contratación laboral. Consistía en recibir un adelanto —en dinero o especie— el cual se pagaría al momento de recibir el salario.

Escopolar

Separarse de un punto peligroso, para continuar luego con seguridad la navegación.

Escollo

Roca poco visible en la superficie del agua y que constituye un peligro para la navegación.



Departamento de Marina y también se publicaron las obligaciones que tendrían los hombres de mar con el monarca. Sin embargo, la buena voluntad no fue suficiente para llegar a puerto y los ordenamientos tampoco fructificaron: Maximiliano fue abandonado a su suerte por Napoleón III y las tropas republicanas marcaron el fin de su reinado y de su vida, con la victoria en Querétaro y el fusilamiento en el Cerro de las Campanas. La República fue restaurada y la Marina tuvo que esperar la llegada de mejores vientos.

Al igual que en el caso de la Heroica Escuela Naval Militar, la gran modernización de la Armada de México ocurrió durante el Porfiriato: en 1877 arribaron a nuestro país las primeras grandes embarcaciones marcadas por la grisura del metal. Los vapores de guerra *Independencia*, *Libertad*, *México* y *Demócrata*; los cañoneros *Tampico*, *Morelos*, *Bravo* y *Veracruz*; los transportes de guerra *Oaxaca*, *Guerrero* y *Progreso*, sumados a los buques escuela *Zaragoza* y *Yucatán*, marcaban un nuevo hito en la historia de la Marina. La estabilidad política y la franca recuperación de la hacienda pública permitían que el país asumiera el compromiso con sus grandes aguas. Sin embargo, los tiempos del “orden y progreso” no fueron eternos; en el Norte del país, un levantamiento armado transformaría el panorama tras la batalla de Ciudad Juárez. La Revolución había comenzado.

Son muchas las historias de lealtad y heroísmo que los nuevos marinos protagonizaron durante la gran rebelión iniciada en 1910: los hechos de 1912 y 1914, aunados a las batallas que se libraron, son una prueba irrefutable. Y lo mismo ocurriría con el fortalecimiento de la Armada de México a partir de los años veinte del siglo pasado: el 15 de marzo de 1926 se creó el Cuerpo de Hidroaviones y, en 1932, los Oficiales le pidieron al Presidente Abelardo L. Rodríguez que les otorgara el mando y la dirección de los servicios de la Marina. El camino que conducía a la creación de una institución propia se había iniciado. Así, durante el Cardenismo se instituyeron las primeras cuatro Zonas Navales y, el 30 de diciembre de 1939, se creó el Departamento de la Marina Nacional. La Segunda Guerra Mundial transformaba el panorama y México, tras los ataques a su flota, debía enfrentar la posibilidad del combate por medio de una institución fortalecida: la Secretaría de Marina, que se constituyó en 1940 y, desde ese momento, asumió la atribución principal de organizar, administrar y preparar a la Armada, la cual “es una Institución Militar Nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyudar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales”.



¿Cuánta luz de esperanza se ha mezclado
para encender el verde que aprisionas?
¿Cuántos sueños en ti se han desteñido
para volver azul tu lejanía?

ELÍAS NANDINO
Conversación con el mar



La vida a bordo

4



 DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII, LOS VIAJEROS QUE CRUZABAN EL MAR PARA LLEGAR A las Indias la pasaban bastante mal. La estrechez de las embarcaciones, el incesante vaivén que mareaba sin misericordia, el hacinamiento y el constante trajín de la tripulación no les permitían grandes movimientos. Ellos estaban sitiados en unos pocos metros cuadrados. Pasear por la cubierta era casi un sueño: los animales que la poblaban antes de ser devorados eran dueños de los pequeños espacios que no eran utilizados por la Marinería. Una oveja o una gallina eran preferibles a un pasajero, pues de ellas dependían la alimentación y la sobrevivencia de la tripulación. Por si esto no fuera suficiente, el riesgo de caer al agua o la posibilidad de desencadenar la mala lengua de los navegantes, los obligaban a quedarse tiesos. En aquellos navíos, la expresión “hablar como pirata” no era una metáfora. El silencio y la discreción eran virtudes teologales. Incluso, cuando los pasajeros tenían que obedecer las exigencias de su cuerpo, el horror se presentaba en forma de tabla agujerada que se colocaba en la popa —llamada “jardín” por los navegantes españoles o *ladies’hole* por los británicos—; los más afortunados eran los dueños de un bacín o un orinal que sin ninguna discreción se vaciaba en las aguas.

La limpieza, como es de suponerse, tampoco era un asunto que reclamara mayores atenciones. Las embarcaciones eran inmundas y la apariencia de sus tripulantes y pasajeros no desentonaba con esa condición y contrastaría drásticamente con la limpieza y el orden que reinan hoy en las embarcaciones militares en general.

A pesar de tan duras condiciones, en aquellos barcos existían algunos momentos en los que la monotonía se interrumpía, y no sólo por las marejadas. José Luis Martínez cuenta que, cuando el tiempo y la holganza lo permitían, se iniciaban las diversiones: los mazos de cartas y los dados salían al sol y, en más de una ocasión, daban paso a las trampas que terminaban en golpes. Las barajas marcadas y los cubos cargados no eran una rareza en las embarcaciones y lo mismo podría decirse de los tahúres, que estaban más que dispuestos a despojar de sus bienes a los futuros indios y sus compañeros. En *Grandeza y miseria*, Pedro de León relata que la gente de



mar tenía “muchísimo vicio jugando a los naipes”; aunque también asegura que entre aquellos hombres había una gran camaradería, pues se ayudaban cuando uno perdía y no tenía qué comer. Cuánta no sería la afición, que los Oficiales de las tropas estaban encargados de vigilar que sus hombres no apostaran sus armas. Las cartas y los dados —a pesar de estar solemnemente prohibidos por reales órdenes y engalanados edictos— eran un asunto más que frecuente y dieron paso a algunos poemas, como la cuarteta que Agustín de Rojas Villandrando escribió en el siglo XVII:

Aquí el marinero vela,
allí el cómitre trabaja,
hacia aquí el soldado juega,
y allá el otro mira y calla.

Barajas y dados no eran el único pasatiempo en aquellos barcos. Cuando el Capitán o el patrón eran aficionados, la tripulación organizaba peleas de gallos o corridas de toros, que no necesariamente tenían mejores desenlaces que las incesantes invocaciones a Birján. Las apuestas al giro o al colorado siempre llamaban a Marte y las cornadas terminaban en muertes, destripamientos y amputaciones, que corrían por cuenta de los barberos, aunque también es posible suponer que más de un matador cobarde terminó lanzándose por la borda con tal de huir de los pitones.

Si entre los viajeros o en la tripulación había letrados, no faltaban las lecturas que recordaban los corrales. También ocurrían pequeñas puestas en escena que, en algunos casos, bien merecerían el calificativo de especiales; y de igual manera se realizaban certámenes poéticos para enfrentar la circularidad que sólo se interrumpía con los malos vientos y las peores olas. En *Cruzar el Atlántico* se lee que, para celebrar el día de Corpus, en la nao en que venía el Virrey Diego López de Pacheco Cabrera y Bobadilla se organizó un concurso de poesía cuyos versos no resistieron la marejada del tiempo. Algo había que hacer para enfrentar la monotonía, además de cantar romances acompañados por una guitarra que se curvaba por la humedad. Por esta razón, fray Antonio de Guevara recomendaba llevar “algunos libros sabrosos y unas horas devotas; porque de los tres ejercicios que hay en la mar —el jugar, el hablar y el leer— el más provechoso y menos dañoso es el leer”.

Además de estos divertimentos —sin duda escasos y esporádicos— los hombres que cruzaban el Atlántico tenían otros que, a veces, sazonzaban sus días: la pesca de una tortuga, el arponeo de un tiburón o la captura de un delfín merecían larguísima comentarios de los testigos y serían premiados



Escora

Inclinación que toma un buque; el término también se usa para nombrar a los puntales que sostienen los costados del buque que está en construcción.

Eslora

Longitud de una embarcación desde la proa a la popa.

Estribor

Costado derecho de una embarcación, mirando desde la popa hacia la proa.

Fogonero

Persona que alimentaba la caldera de las máquinas de vapor; en algunas ocasiones también se usaba para designar a la persona que estaba a cargo de ellas.

Fondear

Detener una embarcación echando anclas.





con un nuevo platillo en el menú. Cualquier pretexto, por nimio que fuera, era bueno para enfrentar la monotonía y alejar la melancolía que acechaban a los viajeros. La conversación también era importante, aunque ella tenía sus peligros, detallados así por el Obispo de Mondoñedo:

[...] el pasajero cuerdo debe guardarse de no ser prolijo, novelero, vocinglero, mentiroso, entremetido, chocarrero y porfiado, porque más pena da en la mar una conversación pesada que la mala vida de la galera, y esto parece muy claro cuando la marea os hace vomitar, y un necio porfiado cada hora os hace desesperar.

Todo parece indicar que la discreción y el silencio podrían ser más valiosos que las palabras: el hacinamiento y las incomodidades alteraban los nervios y era fácil que se desencadenase la violencia. En la mar, la prudencia era fundamental.



Cuando nos adentramos en tiempos pasados y recuperamos la memoria de la vida cotidiana en las viejas embarcaciones, la diferencia entre aquellos días y lo que sucede en el velero *Cuaubtémoc* no puede ser más extrema. El trabajo que no cesa, los estudios y las prácticas que continúan, la creación de artesanías, la lucha contra el *spleen* y las maniobras que se ensayan hasta lograr la perfección también están acompañadas por lo lúdico, por un ocio muy alejado del de épocas antiguas.

Durante las travesías de varios meses, los Cadetes y la dotación inventan juegos que resultarían extraños en tierra. Debido a la estrechez del buque, los deportes tradicionales mutan inexorablemente: el turco-fut, el turco-beis y el turco-cesto se adueñan de unos cuantos metros, jugados con implementos que también se transforman. Los poderosos *bates* (que provocarían un *home run* que terminaría en las olas), las pelotas y las canastas reglamentarias reducen su tamaño para adecuarse a la impoluta cubierta del *Cuaubtémoc*. La práctica de los “turcos” no es algo banal: los campeonatos



en los que participan los equipos integrados por la dotación y los Cadetes son seguidos con un interés que bien podría competir con el de una copa mundial. El apelativo de “turco” tiene un origen preciso: la semejanza que tienen las pelotas con el nudo “Cabeza de Turco”, un bucle cerrado de cabo que se emplea durante el atraque. A diferencia de las cabezas de turco comúnmente utilizadas en las tiraderas, las pelotas que se emplean en estos deportes están elaboradas de tiras de tela enrolladas hasta formar esferas de seis y quince centímetros de diámetro.

Además del turco-fut, el turco-beis y el turco-cesto, la tripulación del velero *Cuaubtémoc* tiene otras diversiones: en las noches, las pantallas del buque se iluminan con películas y series que, al interrumpir su proyección, crean la misma sensación que provocaban los folletines decimonónicos. Las aventuras de los protagonistas quedan en suspenso hasta la siguiente emisión que se realizará cuando las labores hayan terminado. “La mejor serie del viaje fue *Vikings*”, opina una Cadete, segura de que Ragnar compartía su pasión por el mar. Incluso, si nos fijamos un poco, pronto descubrimos que los juegos en el *Cuaubtémoc* en algo recuerdan a los que tenían los viajeros coloniales: si en los navíos coloniales las manos se afanaban en las cartas y los dados, en el buque el dominó tiene un lugar especial, pero la mula ahorcada jamás desemboca en los puños. Algo muy similar a lo que ocurre con las apuestas que se cruzan para atinar con precisión el momento en que se pasará el ecuador o se alcanzarán las aguas nacionales. Además de estos juegos, el huajú tiene un lugar especial en el velero: las canicas que se colocan en los tableros —que a ratos casi recuerdan los que se utilizan en las damas chinas y el go, aunque sus oquedades forman imágenes parecidas a la cruz tradicional o a la de San Jorge— ofrecen un enfrentamiento donde la estrategia desempeña un papel definitivo.





Aunque las guardias son constantes, durante los fines de semana la vida a bordo cambia: los que no han sido designados a un servicio tienen el placer de la franquicia a partir del mediodía del sábado. El descanso y el tiempo libre llegan para que los cuerpos se recuperen de los esfuerzos cotidianos. Las pláticas fluyen, aunque —cuando se les escucha— en ellas parecen cobrar vida los consejos del Obispo de Mondoñedo: ninguno de los conversadores es vocinglero ni porfiado. En el buque todos conocen las artes de la prudencia, la tolerancia y el cuidado. El domingo también se espera con anhelo: si el clima lo permite, la cubierta del *Cuaubtémoc* se convierte en una playa de maderamen. La dotación y los Cadetes abandonan durante unas horas sus uniformes y el toque para el comedor se silencia. Cuando el hambre toca la puerta, se combate con hamburguesas, carnes asadas y bocadillos.

A pesar de la importancia que tienen estos días, los festejos del Buque Escuela no se limitan al descanso semanal y al ritual que marca el cruce del ecuador o del meridiano del tiempo. Las fiestas patrias también tienen un papel fundamental en la vida del navío: una tripulación marcada por el patriotismo no puede ser ajena a los grandes hechos de la historia de la nación. El inicio de la lucha por la Independencia y de la gesta revolucionaria, la victoria del 5 de mayo y los hechos que protagonizaron los prohombres de la Armada de México merecen ser celebrados.

La rutina también se transforma antes de llegar a puerto. No sólo es necesario ajuarear el buque, pues en el ocaso se pronuncian conferencias sobre el lugar al que se arribará. Llegar al muelle significa descubrir una cultura, una lengua, una manera de ser y estar en el mundo. Antes de poner un pie en tierra, los Cadetes ya conocen el territorio que pisarán. Saben que, salvo cuando tienen un servicio, pueden bajar de la embarcación durante algunas horas. Una Cadete, al llegar a un puerto de los Países Bajos, sabía que estaba cerca del lugar que siempre había deseado conocer: un rapidísimo viaje en uno de los trenes más veloces y una serie de carreras para ganarle al tiempo le permitieron visitar durante un rato París. En aquella aventura, sus ojos se llenaron de mundo, y cuando regresó al *Cuaubtémoc* ya era una persona distinta.



Contra lo que pueda suponerse, la fiesta también ocupa un lugar en la vida de la tripulación del velero *Cuaubtémoc*. Los pasteles salen del horno en los cumpleaños; la Navidad y el Año Nuevo también se celebran, aunque en algunas ocasiones el mal tiempo irremediamente cambie el menú. Ya se ha dicho: entre las marejadas y los vientos, los grandes guisos se transforman en tortas y sopas secas. De la misma manera, cuando en las regatas se llega a puerto, la convivencia con las tripulaciones de los otros navíos no se hace esperar. Los provenientes de aquí y de allá se unen en una celebración que no se detiene a pesar de las distintas lenguas, Babel se desmorona ante el festejo y la posibilidad de realizar —como ocurre en la copa Cutty Sark— un crucero en compañía. Durante su duración, las tripulaciones intercambian sus lugares para ver y aprender de las otras embarcaciones. Además, mientras el buque está en el muelle, los visitantes se apersonan para recorrerlo, al tiempo que las recepciones oficiales que alberga el Embajador y Caballero de los Mares completan el panorama. Las labores diplomáticas y el mensaje de paz y buena voluntad siempre son acompañados por la etiqueta precisa. El buque es caballero y su tripulación también debe serlo.





Si en las antiguas naos las necesidades del cuerpo eran un tormento y la limpieza bien podía posponerse hasta el desembarco, en el *Cuaubtémoc* el brillo es absoluto y la pulcritud asombra al más exigente, gracias al desempeño constante de los marinos navales, cuyo esfuerzo conjunto se guía por un son cadencioso llamado saloma. La incesante labor bajo el Sol no se marca en la ropa y los aperos de sus tripulantes. Una mancha es una deshonra, una falta que no debe empañar al Buque Escuela. Por su parte, la imagen de sus baños obliga a batirse en retirada al espantable recuerdo del “jardín” de los viejos galeones: el acero inoxidable de las tarjas no tiene manchas, el largo espejo tampoco revela los mapas que traza la humedad y las regaderas, que casi atomizan el agua para hacerla rendir, también están inmaculadas.

Una fotografía tomada en los lavamanos del buque es sorprendente: el compañerismo y la camaradería llegan hasta este lugar. La razón que explica este comportamiento forma parte del aprendizaje que funde a la tripulación en un solo ser: en los barcos nadie debe estar solo, el riesgo de caer



Franco
Libre.

Gavia
Vela de forma trapezoidal.

Goleta
Embarcación delgada, de bordas poco elevadas, con dos o más palos, y una vela de cangrejo en cada uno.

Grada
Instalación naval a orillas del mar o río que se utiliza para la construcción de buques de gran tonelaje. La grada propiamente dicha es un plano con pendiente hacia el agua sobre el cual se enrama el esqueleto del barco y pone su forro.

por la borda o tener un accidente sin que nadie se percate puede ser fatal. Todos dependen de todos y ninguno puede ser abandonado a la soledad. Los Cadetes, como lo escribió uno de sus Comandantes, ya “aprendieron a ser tolerantes y a vivir con sus compañeros, que habitan en los mismos sollados; [pues ellos] adquirieron habilidad para las buenas relaciones [...] e hicieron grandes avances en el proceso de convertirse en marinos militares”.

Igualmente, la limpieza de la ropa y el calzado de la tripulación también sonrojaría a las viejas naos. Aunque el buque cuenta con un servicio de lavandería que jamás cesa sus labores, los Cadetes se hacen cargo del aseo de algunas de sus prendas: los tenis que les impiden derraparse son limpiados hasta que recuperan su blancura. Nadie puede tener una mancha en sus zapatos y las líneas del planchado de sus uniformes parecen haber sido trazadas con teodolito. La limpieza del buque también es la de su personal y la dimensión diplomática que lo marca no puede verse empañada por una prenda desaseada ni una cubierta sucia.



Asomarse a la vida cotidiana en el *Cuaubtémoc* abre la posibilidad de adentrarse en una ciudad flotante. El buque bien podría ser uno de los ejemplos más perfectos de un espacio cerrado que se vale por sí mismo. Después de ser dotado para navegar durante más de cuarenta días, casi nada necesita del exterior: su planta productora de agua potable tiene una capacidad de 110 toneladas por día y sus Departamentos de Maniobras, Máquinas, Navegación, Comunicaciones, Logística e Instrucción lo mantienen funcionando y listo para afrontar cualquier misión.

Los integrantes del Departamento de Maniobras —formado por el personal de cubierta y los servicios que le son necesarios— se encargan de





Guardiamarina

Aspirante a Oficial de la armada.

Gurbia

Instrumento de metal que se utiliza para labrar madera.

Huracán

El más severo de los ciclones tropicales, sistema de baja presión con actividad lluviosa y eléctrica cuyos vientos rotan en un sentido contrario a las manecillas del reloj en el hemisferio Norte.

Jarcia

Conjunto de aparejos y cabos de una embarcación.

Juanete

Sobrenombre del mastelero, de la verga y la vela que van sobre las gavias.

supervisar la operación, el mantenimiento, la reparación y la presentación de la jarcia firme y de labor, así como del velamen, la arboladura, las cubiertas, el casco, el aparejo y todos los elementos que permiten navegar al buque cuando los vientos tensan sus velas. Por su parte, el Departamento de Máquinas tiene a su cargo el sistema de propulsión y el equipo naval de generación y distribución de energía, además de operar los ingenios que garantizan la travesía. El monocorde sonido de su motor y la luz que nunca se apaga son el resultado de sus afanes.

A pesar de su gran autonomía, el *Cuaubtémoc* no debe abandonarse a la sordera y la ceguera. El buque siempre tiene que estar listo y dispuesto para cumplir las órdenes del Almirantazgo y estar atento a lo que sucede en el mundo; por esta razón, su Departamento de Comunicaciones tiene la obligación de establecer y mantener los enlaces de manera segura, rápida y confiable para cumplir las misiones que se le asignen y, por supuesto, para recibir las noticias que alegrarán o entristecerán a sus tripulantes. Las palabras leídas en el ocaso y que, inexorablemente, concluyen con la frase “fin del comunicado”, son mucho más que un nexos, un informe o una misión.

Por su parte, el Departamento de Logística se ocupa de brindar todos los servicios indispensables para el bienestar y el trabajo de la tripulación: camareros, cocineros, panaderos, peluqueros, sastres, lavanderos y oficinistas —sumados a los médicos, dentistas y enfermeros que integran los servicios de salud— forman parte de él. Como el *Cuaubtémoc* es un Buque Escuela, también cuenta con un Departamento de Instrucción que dirige las actividades académicas, sociales, recreativas y culturales que se llevan a cabo en el navío. Nada falta y nada sobra. Por esta razón —como lo señaló uno de sus Comandantes— el *Cuaubtémoc*:

es el instrumento más eficiente para la enseñanza de la vida en la mar, los Cadetes pueden aprender todo lo que deben saber para llegar a ser marinos capacitados; el velero tiene toda la fuerza para enseñar todo lo concerniente a la profesión que no sólo significa

Kraken

Animal mitológico con forma de pulpo gigante.

Llamada al rancho

Acto que convoca a la tripulación a comer.

Maderamen

Conjunto de maderas que se emplean en una obra.

Manga

Medida de un barco en sentido transversal.

Maniobra de descubierta

Inspección del estado del aparejo de un buque.

Marejada

Estado del mar cuando su superficie es perturbada con olas de gran tamaño y fuerza.



la práctica necesaria en maniobras, sino las cualidades necesarias de alerta constante, cooperación, liderazgo y perseverancia. Sólo así los Cadetes pueden ser dignos embajadores de nuestro país en los puertos del mundo.

La primera línea del Comandante, que define al velero como “el instrumento más eficiente para la enseñanza de la vida en la mar” obliga a volver al pasado, al recuento casi exacto de los navíos que han fungido como escuelas de la Armada de México.



El 12 de junio de 1826 se inició el primer viaje de instrucción que llevaron a cabo los marinos mexicanos. Al momento de zarpar los buenos vientos fueron generosos con el *Congreso Mexicano* y, tras una travesía no exenta de adversidades, el navío de línea fue capaz de llegar hasta Valparaíso, donde pudieron avituallarse y retornar a la Patria después de enfrentarse a las embarcaciones españolas.

Tras aquel viaje del *Congreso Mexicano*, el aprendizaje de las artes marineras quedó al garete durante poco más de medio siglo. Las causas de este abandono son las mismas que definían los días de la Armada de México y sus fugaces planteles. De nueva cuenta, el gobierno de Porfirio Díaz señala el momento en que se produciría la gran transformación: gracias a la paz y la recuperada salud de las finanzas públicas, fue posible la compra del primer Buque Escuela que daría inicio a la genealogía que conduce al *Cuaubtémoc*. La corbeta *Zaragoza* —cuya construcción se inició en 1889 en los talleres de la Sociedad de Fraguas y Astilleros del Mediterráneo— tocó las aguas en 1892, y su misión inicial fue incorporarse a los festejos del cuarto centenario del viaje colombino. La educación naval tenía, por fin, una cubierta firme y la tradición de los embajadores de los mares había comenzado. Dos años más tarde, su dotación y algunos Cadetes emprenderían la primera gran aventura de los buques escuela mexicanos: la circunnavegación que se llevó a cabo de 1894 a 1897. Esta travesía, además, tiene una significativa peculiaridad: Manuel Azueta y Othón P. Blanco, dos de los grandes héroes de la Armada de México, formaban parte del grupo de Oficiales que durante aquel viaje embarneció bajo el cobijo de las velas.

El gran éxito de la circunnavegación del *Zaragoza* fue coronado con la llegada de un nuevo buque que robustecería la formación de los Cadetes.



En abril de 1897, el gobierno adquirió la corbeta escuela *Yucatán*, la cual —entre otras comisiones— tuvo a su cargo los viajes de prácticas que durante seis meses realizaban los marineros de segunda y primera, y a ellos —según se lee en su *Proyecto de reglamento*— se sumaban los marineros fogoneeros. Además, en este navío se formaron los Guardiamarinas y los Cadetes de la Escuela Naval Militar en los cruceros que se realizaron desde 1897 hasta 1900.

La gran Revolución iniciada en 1910 puso en suspenso las actividades de los buques escuela. No sería sino hasta el triunfo absoluto de los sonorenses, cuando los viajes se reanudarían en un navío que, claramente, recordaba su victoria: en 1921, el cañonero *Agua Prieta* realizó un viaje de prácticas con los Cadetes de la Academia Naval Militar. Sin embargo, la embarcación que recordaba el plan que unió a los obregonistas, no fue la única que, además de sus misiones específicas, cumplió funciones educativas durante aquellos años: a partir de 1926, el cañonero *Bravo* realizó varios cruceros de instrucción y a lo largo de las décadas de los años treinta y cuarenta estas labores se llevaron a cabo en el transporte de guerra *Progreso*, el buque auxiliar *Zaragoza II* —que se incorporó a la escuela de la maestranza de Mazatlán— y el cañonero *Querétaro*, que realizó una breve travesía de Veracruz a la península de Yucatán.

Durante los años sesenta, fueron varias las unidades de superficie de la Armada de México que realizaron viajes de práctica sin ser buques escuela: los cañoneros *Querétaro*, *Guanajuato* y *Potosí* —al igual que los transportes de guerra *Durango*, *Zacatecas*, *California*, *Tehuantepec*, *Usumacinta* y *Papaloapan*— cumplieron esta función. Sin menoscabar los beneficios de estas navegaciones, la transformación de los cruceros de instrucción se inició en 1970, cuando el *Durango* emprendió el viaje de prácticas Atlántico Sur '70, el cual marcaría un nuevo derrotero, continuado en las misiones Norteamérica '74, Atlántico '75, Caribe '77 y Europa '80. Estas travesías, de una larga singladura que se detenía en muchos puertos y naciones, se muestran como el antecedente de los cruceros que ha emprendido el *Cuaubtémoc* desde el momento en que tocó las aguas.



Conforme la noche avanza, las pantallas de los teléfonos se van apagando. Mañana será un día especial: el puerto pintado marca el inicio de uno de los momentos más deseados. El muelle está cerca y sólo queda por delante la preparación del atraque, que dará paso a uno de los últimos rituales de la tripulación. Las familias esperan a unas cuantas millas.



¡Al viento, al viento, a lo que el viento quiera!
Un mar sin honra y sin piratería,
excelsitudes de un azul cualquiera
y esta barca sin remos que es la mía.

CARLOS PELLICER
Sonetos nocturnos



Puerto pintado



A FINALES DEL SIGLO XIX, LA CORBETA *Zaragoza* EMPRENDIÓ EL PRIMER VIAJE DE circunnavegación que llevaría a cabo un navío mexicano. Estamos ante una hazaña que tardaría casi un siglo en repetirse, pues el *Cuaubtémoc* la realizaría por primera vez en 1990 y volvería a lograrla en otras tres ocasiones durante 2002, 2006 y 2017. Aquella travesía decimonónica, además de formar a los Cadetes en las artes marineras, se convirtió en el inicio de una tradición diplomática que aún permanece: el *Zaragoza* y su tripulación llevaban el mensaje de paz y buena voluntad de México a todas las naciones que los recibían en sus muelles. El país, que durante sus primeros años de vida estuvo cruelmente marcado por la inestabilidad, la pobreza y la guerra, ya era muy distinto de la nación que se había edificado durante las primeras décadas del Porfiriato. Los lemas de “orden y progreso” y “poca política y mucha administración” habían dado buenos resultados: por primera vez en la historia, las finanzas nacionales tenían un superávit y la paz y la conciliación se revelaban como los nuevos signos del régimen. Por esta razón, los actos que él protagonizó durante las celebraciones del cuarto centenario del viaje de Cristóbal Colón se desarrollaron impecablemente en cada uno de los atraques de aquella larguísima singladura.

Al revisar la crónica novelada que Ricardo Orozco escribió sobre este viaje, pronto se descubren algunos de los encuentros diplomáticos que se realizaron en la corbeta. Detengámonos en dos de ellos. Cuando el buque *Zaragoza* estaba anclado en Yokohama, su tripulación celebró la Independencia de nuestro país: muy de mañana, su cubierta recibió a las autoridades de la ciudad y los navíos de guerra que estaban en la bahía saludaron a la Enseña Patria con una salva de veintiún cañonazos. México ya ocupaba un lugar en el plano internacional. Más tarde, al caer la noche, la tripulación vestida de gala recibió a los numerosos invitados que asistirían a la cena, preparada con gran esmero por los cocineros del navío. Estos hombres son, muy probablemente, la referencia más lejana de las artes culinarias a bordo del *Cuaubtémoc*. En esa ocasión, los embajadores de Francia, Gran Bretaña, España, Alemania y Estados Unidos, sumados al Canciller japonés y al Gobernador de Tokio, que llegó en representación del Mikado,

Mascarón de proa

Figura de adorno colocada en la parte delantera de una embarcación.

Mastelero

Palo menor de una embarcación colocado sobre cada uno de los palos mayores.

Mástil

Palo largo de una embarcación que, colocado verticalmente, sirve para sostener las velas.

Metopa

Base de madera en la que se fija un escudo, usada como elemento decorativo.

se sentaron a la mesa con el Comandante Ángel Ortiz Monasterio y el Cónsul mexicano. A miles de millas de la capital de México, se estrecharon lazos y las conversaciones abrieron las rutas que se habían cerrado durante los años de guerra y penuria. Por medio del *Zaragoza* y sus tripulantes, la Armada de México cumplía a cabalidad con la representación diplomática del país. Casi un siglo después —durante el crucero *Osaka '97*— un encuentro muy similar volvió a repetirse en el velero *Cuaubtémoc*. En esta ocasión, el Gobernador de la Prefectura de Okinawa premió al navío por ser el buque que más había contribuido a exaltar las tradiciones de la navegación a vela y por ser el más elegante y distinguido de la regata, que partió de Hong Kong para arribar a Osaka.

A pesar de la importancia que tuvieron aquellos encuentros, la tripulación del velero *Zaragoza* no se dio por satisfecha con las celebraciones y las pláticas: la dotación y los Cadetes se adentraron en puertos y astilleros para familiarizarse con las artes navales que se desarrollaban en Japón, un país que también había emprendido un aceleradísimo proceso de modernización. Carlos Glass —el médico que formaba parte de la tripulación de la corbeta— nos dejó una buena imagen de lo que contemplaron los marinos mexicanos en la base militar de Yokosuna:



Fondeaban en la bahía diez acorazados japoneses, construíanse tres y reparábanse otros muchos [que fueron] capturados a los chinos durante la última guerra [...]. Nos sirvieron de amables cicerones los Oficiales de la marina japonesa y dos ingenieros también japoneses [...]. Bajo grandes pabellones de ladrillo y láminas de zinc, repartidos con el mayor orden, estaban los talleres, fraguas, fundiciones, carpintería, solderías, tornería de piezas de acero, armadores, y después [se veían] las inmensas jaulas de hierro donde se construyen los cascos de los buques. [Todo estaba] militar y estrictamente reglamentado: notábase orden, aseo, actividad, todo regido por avezados marinos y por ingenieros japoneses; no se advertía la mano del extranjero sino en la instalación, en la idea primitiva y nada más.

Este pequeño fragmento —que forma parte de sus *Apuntes sobre el viaje alrededor del mundo de la corbeta Zaragoza*, publicados a partir del 6 de agosto de 1897— nos muestra claramente otro de los sentidos que tenía la travesía: los jóvenes Cadetes y los viejos marinos podían conocer los adelantos navales de otras latitudes y, por supuesto, los hacían suyos junto con los secretos que poseían los tripulantes de los barcos que bogaban bajo otros pabellones.

El aprendizaje de primera mano no sólo fue una característica del *Zaragoza*. Es algo que, sin duda alguna, se ha extendido hasta llegar al *Cuaubtémoc*: en una buena parte de sus atraques, la dotación y los Cadetes

Muelle

Construcción de piedra, ladrillo o madera realizada en el agua, afianzada en el lecho por medio de bases que lo sostienen, y que permite atracar a las embarcaciones para realizar las tareas de carga y descarga de pasajeros o mercancías.

Norte

Nombre que recibe el mal tiempo debido a los ventarrones.

Nudo

Medida de velocidad equivalente a 1,852 metros por hora; el término también se refiere a las ataduras que se hacían en las cuerdas para medir la profundidad del mar.





continúan recorriendo astilleros, muelles y planteles de las armadas extranjeras, al tiempo que siguen encontrándose con otras tripulaciones cuyas historias y saberes se funden con sus aprendizajes. En 1985 —por sólo mencionar uno de sus cruceros— los Cadetes y la tripulación del *Cuaubtémoc* visitaron la Escuela Naval de Brest; exactamente lo mismo hicieron en Lisboa —donde se encuentra el plantel más antiguo de Occidente—, y en Venezuela y en Cartagena de Indias, donde conocieron a dos de los “hermanos” de nuestro buque: el Simón Bolívar y el Gloria.

En todos estos casos, el Buque Escuela — como lo hacían sus antecesores — se presenta ante los extranjeros perfectamente ataviado. Antes de llegar a los muelles se inicia el ritual del puerto pintado que le permite mostrarse en todo su esplendor. Un Embajador de los Mares no debe presentarse ante las otras naciones con las marcas del viaje. Una muestra de esta constancia puede leerse en la nota publicada en el periódico Paris Normandie en julio de 1989:

El *Cuaubtémoc* se encuentra surto en el puerto de Ruán, Francia. A bordo todo es orden y limpieza: la cocina no huele a comida; el puente de mando parece un museo. En la Cámara de Oficiales, así como en el comedor de Marinería, es tal la limpieza que se podría desayunar sobre el parquet de teca [...]. Siete años después de su botadura [...] continúa impecable, y ese es uno de los propósitos que toda la tripulación del buque se ha propuesto.

Esta nota —que se publicó durante el crucero Eurocaribe '89— no sólo confirma una tradición que se mantiene, también nos acerca a las actividades que se realizan en torno al puerto pintado: el momento que



antecede la llegada al muelle y garantiza la más espectacular de las entradas, una cualidad que le ha sido reconocida al *Cuaubtémoc* en más de una ocasión, justo como ocurrió —por sólo citar un ejemplo que, como ya se ha mencionado, se ha repetido en muchas ocasiones— en 2003 en el puerto de Ruán, cuando el buque fue condecorado por haber logrado la entrada más espectacular.



La bahía está cerca, pero no lo suficiente para ser atisbada. La distancia que la separa del navío está perfectamente calculada: es la precisa para que los ojos no alcancen a mirar al velero *Cuaubtémoc* y es la exacta para que la última jornada se cumpla con una precisión cronométrica. La razón que explica el suspenso y la inmovilidad del navío es fácil de comprender: el *Cuaubtémoc*, antes de mostrarse en el centro de las aguas y tomar rumbo hacia el muelle, tiene que repetir el ritual que tal vez se inició durante la circunnavegación del *Zaragoza*, o quizás el rito hunda sus raíces en las más antiguas llegadas a los puertos. La entrada de los navíos después de enfrentarse a los mares o tras la derrota de los enemigos jamás puede pasar desapercibida: el orgullo de la tripulación no debe ser defraudado, y las miradas ansiosas que esperan en los muelles no deben descubrir los signos del cansancio. Volver a casa es la gran victoria y así tiene que reflejarse en las naos.

Durante el día anterior al arribo al puerto definitivo, la tripulación del *Cuaubtémoc* preparará el buque para su entrada triunfal. El puerto pintado tiene que llevarse hasta sus últimas consecuencias; los bronces se pulirán una y mil veces hasta que los rayos del Sol deslumbren al tocarlos, la madera de las cubiertas será limpiada hasta que las manchas infinitesimales





Obenque

Cabo grueso que sujeta el extremo más alto de un palo a los costados del buque.

Palo

Mástil.

Pase de lista

Acción mediante la cual se asegura que están presentes todos los tripulantes de una embarcación.

Penol

Cada una de las puntas o extremos de las vergas de cruz.

Penol del bauprés

Extremo del palo que en la proa de los barcos sirve para asegurar algunas velas.

Pilotaje

Técnica de gobernar una embarcación.

Popa

Parte posterior de una embarcación.

desaparezcan, mientras que las brochas y los pinceles se detendrán en el casco y los blancos que lo pueblan. Una mácula es impensable. El más lujoso de los espacios del *Cuaubtémoc*, el lugar donde se ha recibido a los dignatarios y se han realizado muchos encuentros diplomáticos, es pulido hasta que sus maderas adquieren la cualidad de los espejos. En el parquet de teca siempre se puede desayunar. El cuidado en su bruñido tiene un rasgo simpático: conforme avanzan los lienzos y las ceras, los zapatos de los pulidores se abandonan en la entrada. Una sola raya podría echar a perder el trabajo de muchas horas. A lo largo del puerto pintado, este lugar —al igual que el salón de clases que se convierte en sala de exposición de los logros obtenidos durante la travesía— sólo puede ser pisado con calcetines hasta que lleguen los miembros del Almirantazgo y los invitados. El buque tiene que estar reluciente.

Las metopas, esos pequeños escudos que recuerdan la heráldica medieval y adornan las paredes de las cámaras y el lugar de los encuentros más solemnes, también son pulidas hasta que el brillo se hace amo y señor de su superficie. Cuando alguien se detiene a mirarlas, las imágenes del pasado y las aventuras del *Cuaubtémoc* se revelan sin necesidad de explicaciones. Aunque la Real Academia de la Lengua define las metopas con precisión —“base de madera en la que se fija un escudo, usada como elemento decorativo”—, es mucho mejor la leyenda que se ha creado en torno a ellas. El rigor etimológico y lo filológico puede abandonarse en favor de una buena historia. Los viejos marinos cuentan que estos blasones tienen un antiguo origen: cuando se encontraban dos embarcaciones en son de paz, los capitanes le quitaban la tapa a la boca de uno de sus cañones. Ese metal, que contenía las armas del barco, era entregado al Comandante del otro navío como un signo de amistad y respeto. Sea cual sea su verdadero origen, a lo largo de treinta y cinco años, el Embajador y Caballero de los Mares se ha encontrado con cientos de embarcaciones que le han entregado ese mismo reconocimiento que, con el paso del tiempo, perdió el hierro colado y su forma circular para convertirse en un escudo. Pero no se piense que las metopas son los únicos adornos que cuelgan de las paredes del *Cuaubtémoc*; en ellas también está el recuento de muchas de sus regatas, diplomas de metal y galardones obtenidos en sus travesías. Cada uno de esos objetos es una prueba de las labores diplomáticas del navío.



La función diplomática del *Cuaubtémoc* —siempre reconocida por la Cancillería y por los dignatarios que han sido recibidos en su cubierta









y sus cámaras— podría formar una historia aparte. Desde su primera travesía, el velero ha representado al país y se ha convertido en un ejemplo digno de ser visitado y contemplado. Los dignatarios extranjeros que lo han abordado suman legión y el recuento de algunos de ellos no está de más: en 1984, durante una de sus primeras travesías, en El Callao, el *Cuauhtémoc* fue recibido con una salva de veintinueve cañonazos antes de ser abordado por el Presidente de Perú. Como es de suponerse, este acontecimiento no es único y se ha repetido en todos y cada uno de sus viajes. Durante el crucero Báltico '96, el entonces príncipe Felipe de España reconoció la gallardía y caballería de su tripulación en Turku; seis años más tarde, el *Cuauhtémoc* fue galardonado por la princesa Ana de Gran Bretaña en Falmouth, y lo mismo ocurrió cuando el Primer Ministro de Portugal le dio un premio especial por la “caballería y simpatía” de sus tripulantes y, por si lo anterior no fuera suficiente, la Presidenta de Irlanda le entregó el trofeo Cutty Sark.

Además de lo dicho, en el crucero Mar del Norte '99, el *Cuauhtémoc* se sumó a las celebraciones por el 190 aniversario de la toma de la Bastilla: las recepciones a bordo, las cenas de gala, las ceremonias de imposición de condecoraciones y el banquete protocolario conmemorando el inicio de la Revolución Francesa también dejaron su impronta en el navío. Y exactamente lo mismo podría decirse de uno de los acontecimientos que marcaron el crucero Euroamérica 2000, cuando la Presidenta de Finlandia, antes de zarpar de Mariehamn, pasó revista a su tripulación. En esta ocasión, se ganó por segunda vez el trofeo Cutty Sark.





Proa

Parte delantera de la embarcación donde se unen las amuras.

Puerto pintado

Maniobra mediante la cual se engalana una embarcación antes de entrar a puerto.

Quilla

Pieza alargada de madera o de hierro, que va de proa a popa por la parte inferior de una embarcación, y en la que se apoya toda su armazón.

Rabiza

Cabo corto y delgado unido por un extremo a un pito marino para facilitar su manejo o sujeción. En muchas ocasiones, las rabizas son tejidas por los marinos.

A pesar de la importancia que tienen estos encuentros y ceremonias, la labor diplomática del *Cuauhtémoc* no se reduce a estos acontecimientos: al momento de llegar a puerto, el buque se alista para recibir a todos los que quieran abordarlo para conocer un fragmento de México. Los dignatarios son importantes, pero la gente es fundamental. Las cifras de estos visitantes, ciudadanos de a pie, son dignas de ser citadas: durante el crucero que se realizó en 1994, el velero recibió 18,000 visitantes por día. Pero este caso no es único: durante el crucero Rouen 2008, 635,614 personas abordaron el velero *Cuauhtémoc* y por ello obtuvo el premio al buque más visitado en el Festival L'Armada Rouen 2008. Cada una de esas personas no sólo tuvo la fortuna de adentrarse en el navío, pues también pudo atisbar un poco de México.

Lamentablemente, las labores que el *Cuauhtémoc* ha realizado en el extranjero estuvieron a veces teñidas de tristeza: en 1985, tras los terremotos que se ensañaron con el país, su tripulación estableció un puente de radio que le permitió a los mexicanos que estaban en España saber de los suyos. A lo largo del crucero Atlántico Norte '85, el buque vivió la fatalidad en la distancia y también recibió las muestras de apoyo que se daban a su paso: durante el encuentro que la tripulación sostuvo con el Director de la Escuela Naval española, se guardó silencio en recuerdo de las víctimas.

A pesar de aquella desgracia, el *Cuauhtémoc* mantuvo su nivel de excelencia y durante el crucero Atlántico '92 recibió en el extranjero el título que mejor lo describe: "Embajador y Caballero de los Mares".



Las labores del puerto pintado se van apagando poco a poco. Todo está listo y la noche comienza a adueñarse del cielo. El sonido de las olas se va imponiendo a la música que acompañaba las labores. Los últimos recorridos buscan el más pequeño fallo sin encontrarlo. El velero *Cuauhtémoc* está listo para emprender su última singladura. Ahora sólo queda esperar que la noche sea breve, para que el Sol se anuncie antes de lo esperado y la tripulación pueda alcanzar el puerto definitivo. Algunos de los tripulantes caminan hacia estribor para encender sus teléfonos: la cercanía de la costa les permite comunicarse con su gente, los que durante meses, en la lejanía, sólo han esperado por el siguiente día.





Tu inmensidad mi pequeñez agranda
y en tu regazo busco la ternura
porque soy sólo un hijo de tus sales.

ELÍAS NANDINO
Conversación con el mar





Epílogo



LA ORDEN DEL COMANDANTE, CON FIRMEZA ES RECIBIDA POR EL TIMONEL, A UNOS cuantos pasos de la caña. Antes de darla, los ojos del marino recorrieron el buque para comprobar que todo estaba en su sitio. La misión cumplida tenía que ser ratificada en el puerto definitivo. Ante su mirada, los gruesos cabos se revelaron como una geometría serpenteante, el velamen tenía las dimensiones precisas para remarcar la perfección de las vergas, el bronce se mantenía inmaculado, la jarcia rebosaba color con las banderas que la engalanaban y el Lábaro Patrio se desplegaba con la caricia del viento. Su orden se cumplió al instante y los pitos empezaron a sonar con síncopa perfecta. La última maniobra había comenzado. Los presentes a bordo tenían la certeza de lo que debían hacer. Muchos de los Cadetes comenzaron a subir por alto: sus pies se apoyaban en la jarcia firme y sus manos se sostenían como tenazas, con la presión exacta. Sus arneses estaban listos para ser enganchados y enfrentar la brisa y el vaivén. El leve temblor que sintieron el día en que abordaron el *Cuaubtémoc*, al contemplar los palos por vez primera, ya no sacudía sus cuerpos; las artes marineras y el espíritu de la navegación los habían fortalecido durante el crucero. El ascenso a la arboladura es como un mecanismo de relojería: al igual que en el momento de soltar las velas, los cuerpos de los Cadetes funcionan como un solo ser moviéndose con un ritmo preciso. Poco a poco, comenzaron a poblar las vergas, exhibiendo la verticalidad y el ángulo requeridos. Allá, en las alturas, disfrutaban el privilegio de ser los primeros en distinguir la costa y, tal vez, encontrar entre la multitud el rostro anhelado. En lo alto todos son lo que son, las diferencias y las desigualdades de género se borran y lo que percibe el espectador es un cuerpo dotado con un solo espíritu que se extiende a las jarcias fijas, también pobladas por Cadetes.

El zumbido de las hélices de un helicóptero de la Armada de México anuncia la cercanía del muelle. Las caras de sus tripulantes apenas pueden adivinarse en las alturas, pero todos saben que expresan la primera bienvenida. El *Cuaubtémoc*, el Embajador y Caballero de los Mares, debe ser escoltado en su última maniobra: las embarcaciones interceptoras lo acompañan a babor y estribor. En la cubierta del buque, la música suena y las canciones



Recalmón

Súbita y considerable disminución en la fuerza del viento, y, en ciertos casos, de la marejada.

Reventazón

Acción y resultado de deshacerse en espuma una ola.

Rifar

Cuando se rompe una vela por efecto del viento o de una mala maniobra.

Sala de máquinas

Lugar de la embarcación donde se encuentran los sistemas de propulsión.

Saloma

Son cadencioso con que acompañan los marineros y otros operativos su faena, para hacer simultáneo el esfuerzo de todos.

Simún

Viento extremadamente cálido y seco que sopla en los desiertos.

mexicanas son el primer anuncio de su llegada, que tal vez ya se escucha en el muelle. Antes que esas notas, el *Son de la Negra* se tocó en el preciso instante en que el velero llegó a aguas nacionales. La costa de la Patria está a unas pocas millas.

La entrada del *Cuaubtémoc* a la bahía es todo un espectáculo. Poco a poco, los pequeños yates, las embarcaciones que apenas parecen nueces y otras con distintos velámenes comienzan a acercarse. Todos quieren verlo. Las manos saludan buscando la respuesta de la tripulación, que sonríe con la alegría del regreso. En el puerto, la gente de tierra intuye la importancia de ese instante; ellos, quizá sin haber leído a Pessoa, saben instintivamente que el fin de toda embarcación es llegar a un puerto. Quienes saludan a los marinos conocen la historia y los riesgos del viaje: los vientos y las olas, y el desafío absoluto de las tormentas. Las mujeres y los hombres del *Cuaubtémoc* vuelven a casa, más fuertes y sabios, llenos de orgullo por su velero. La tripulación y el buque han cumplido con su deber de nueva cuenta.



Allá, en la costa, la actividad también comenzó muy temprano. Quienes llegaron desde lejos vivieron la misma experiencia que Jules Michelet mientras se acercaban al muelle de la Armada de México:

Mucho antes de ver el mar, se oye y se adivina [...]. Primero es un ruido lejano, sordo y uniforme. Poco a poco todos los ruidos se someten y se dejan cubrir por él. Pronto se percibe la alternativa solemne, el regreso invariable a la misma nota, fuerte y grave,

Singladura

Distancia recorrida por una nave en 24 horas, que ordinariamente empiezan a contarse desde las doce del día.

Sotavento

Lugar hacia donde se dirige el viento.

Spleen

Estado de melancolía.

Tifón

Ciclón tropical acompañado de lluvias torrenciales que se origina en el Índico y en el mar del Japón.

Timón

Dispositivo para maniobrar una embarcación.

Timonel

Encargado del timón.

Toque de Diana

Toque con que se despierta a los marinos y los soldados.

Trapo

Vela.

Travesía

Viaje que supone algún riesgo.

Tripulación

Grupo de personas que están a cargo de una embarcación.

Vapor de guerra

Embarcación militar propulsada por una máquina de vapor.

Vela

Pieza de lona o lienzo fuerte que, atada a las vergas, recibe el viento que impulsa la embarcación.

que cada vez retumba más y brama. Es menos regular la oscilación del péndulo que mide nuestras horas.

Las familias de los Cadetes, que esperan con ilusión el retorno — al igual que los que representan a la Armada de México y al poder público— comienzan a acomodarse para ver mejor la entrada del navío. Su tiempo se dilata mucho más de lo acostumbrado. El segundero de sus relojes parece moverse con una pereza torturante, el mar también se ha apoderado de las delgadas manecillas para obligarlas a seguir su ritmo. A muchos de los que ahí están todavía les arden en el alma los meses que estuvieron sin ver a los suyos, pero todos saben que ya falta poco: en cualquier momento, el *Cuaubtémoc* se mostrará como amo y señor de la bahía, y los gruesos cabos al permitir el atraque les curarán las heridas de la lejanía.

Todos visten sus mejores ropas. Algunos aún no conocen a quienes esperan: los hijos de la dotación que nacieron en los meses que duró la travesía verán por primera vez a sus padres. Las manos marinas los acariciarán con una cálida rudeza que quedará marcada para siempre. Con el paso de los años, esos hijos tal vez también escuchen el llamado del mar, y quizá tengan la fortuna de navegar en la misma embarcación que sus padres para convertirse en los coys eternos. En cambio, los amantes saben que la distancia y la ausencia que queman están a punto de concluir. Después de que termine la ceremonia, se encontrarán, entrelazando sus palabras y sus manos en el silente diálogo de todos los enamorados.



**Velamen**

Conjunto de velas de una embarcación.

Verga

Percha perpendicular a los mástiles de las embarcaciones.

Zafarrancho

Secuencia ordenada de actividades dirigidas a dejar dispuesta y preparada una embarcación; esfuerzo conjunto realizado por la tripulación para salvar situaciones de apremio o emergencia.

Zarpar

Marcharse en una embarcación del lugar donde estaba anclada.



Las pequeñas embarcaciones siguen sumándose a la estela del *Cuaubtémoc*. El buque se ha transformado en un imán irresistible. La música tocada en el más fuerte de los fuertes es una exaltación del patriotismo, de una euforia apenas contenida por la disciplina. Seguramente, los Cadetes que están en las vergas sienten las notas y sus ojos quizá tratan de detener lágrimas de emoción. La tripulación que se encuentra en la cubierta no es muy distinta: a pesar de la perfección de sus movimientos marciales y la verticalidad de la formación, con las pupilas buscan el cobijo de la costa. Aquí y allá, en el *Cuaubtémoc* y en el muelle, la situación es idéntica.

Discretamente, dos marinos caminan hacia la popa. A su lado, la Bandera ondea desplegada por el viento. La blancura de sus uniformes es impoluta, sus cuerpos se mueven con medida contención. Ellos, sin importar su género, no pueden quebrarse con facilidad: cada uno de sus músculos se ha templado con el viento y las olas, mientras que su espíritu se ha transformado en el ánimo de la Armada de México. Sus ojos revisan las pequeñas embarcaciones que se acercan. Más allá, el feliz hallazgo se revela: a unos cuantos metros están los rostros conocidos, las manos que se alzan, las miradas que desde hace meses han estado separadas por la inmensidad que todo lo puede y todo lo devora. Sus dedos se mueven nerviosos sobre el teclado de los celulares para hablar durante unos instantes con voces que se quiebran. Aquí y allá las lágrimas narran la historia de la distancia derrotada, de la alegría del reencuentro, que ya sólo se demorará unos instantes hasta que los gruesos cabos hagan firme el *Cuaubtémoc* al muelle.



Desde la costa, la blancura del *Cuaubtémoc* —apenas resaltada por las verdes líneas de su casco— se muestra como la espuma del mar. El buque se revela poderoso, sus tripulantes —aunque apenas se vislumbran como unos pequeñísimos puntos— están geoméricamente formados. Los Cadetes que se encuentran en las vergas y las jarcias mantienen la mirada apuntando hacia el frente. La confianza en sus arneses y la certeza de las artes aprendidas les permiten enfrentar el desafío de la inmovilidad. Los mandos están en sus posiciones y el resto de la dotación también tiene la mirada fija. Su solemnidad contrasta con el vibrante movimiento que se observa en la tierra. De nueva cuenta, la disciplina ayuda a contener las manos y las voces.





El silencio se impone en el *Cuaubtémoc* después del toque que invoca la marcialidad. La música ha cesado por completo. Todos están firmes. Uno de los Oficiales desenvaina su sable, la hoja brilla para desafiar al Sol. Los dos cañones del buque comienzan a ser cargados. Un sonido metálico anuncia la apertura de las recámaras, manos diestras introducen los proyectiles. En el silencio absoluto, los dedos saludan tocando la sien. Las salvas que rinden honor a quienes lo merecen están listas, sólo se espera la orden de disparar. La voz del Oficial se impone al sonido de las aguas y el cañón estalla orgulloso.

El avance continúa bajo el azul límpido del cielo. Ya se escucha a las olas desgastarse contra la playa. Los remolcadores ya están cerca, dispuestos a brindar su apoyo en el último tramo. En la cubierta de proa, el movimiento se inicia con brío: es el momento de dar fondo al ancla. El ruido de las cadenas adentrándose en el mar parece llenarlo todo. Cada uno de sus eslabones es la respuesta a deseos y plegarias, cada gota de agua narra la historia de los meses transcurridos lejos. El muelle está a unos cuantos pasos.



El *Cuaubtémoc* arriba al muelle y las amarras impiden que el mar lo reclame. En la cubierta vuelve a imponerse la actividad y la escala que permitirá el abordaje de los invitados se instala en unos cuantos minutos. Poco a poco comienzan a subir los integrantes del Almirantazgo, con la sonrisa marcada en el rostro: sienten la satisfacción de volver a pisar el navío. Al recorrer el buque, los recién llegados descubren el cambio que ocurrió en los Cadetes, su transformación se operó como por un antiguo ritual que los convirtió en marinos. Los que están a punto de desembarcar son absolutamente distintos de los que partieron.

La ceremonia y el recorrido no dilatan mucho; todos, incluyendo a los representantes del Almirantazgo, saben que la urgencia del reencuentro está en el alma de toda la tripulación. Así, enseguida se produce el desembarco en el muelle: primero los mandos y, a continuación, la tripulación del *Cuaubtémoc*, que desciende ordenadamente para dar rienda suelta a su alegría. Esa noche será la más larga de todas, sólo así podrá abarcar las palabras y las caricias que se contuvieron durante varios meses.

El *Cuaubtémoc* permanecerá poco tiempo en el muelle. Su destino es el astillero, donde recibirá mantenimiento para estar listo para su nueva misión, que lo llevará a adentrarse de nuevo en la inmensidad absoluta del mar, el desafío supremo que destruye la soberbia y que sólo puede ser vencido por los orgullosos herederos de la tradición marinera.

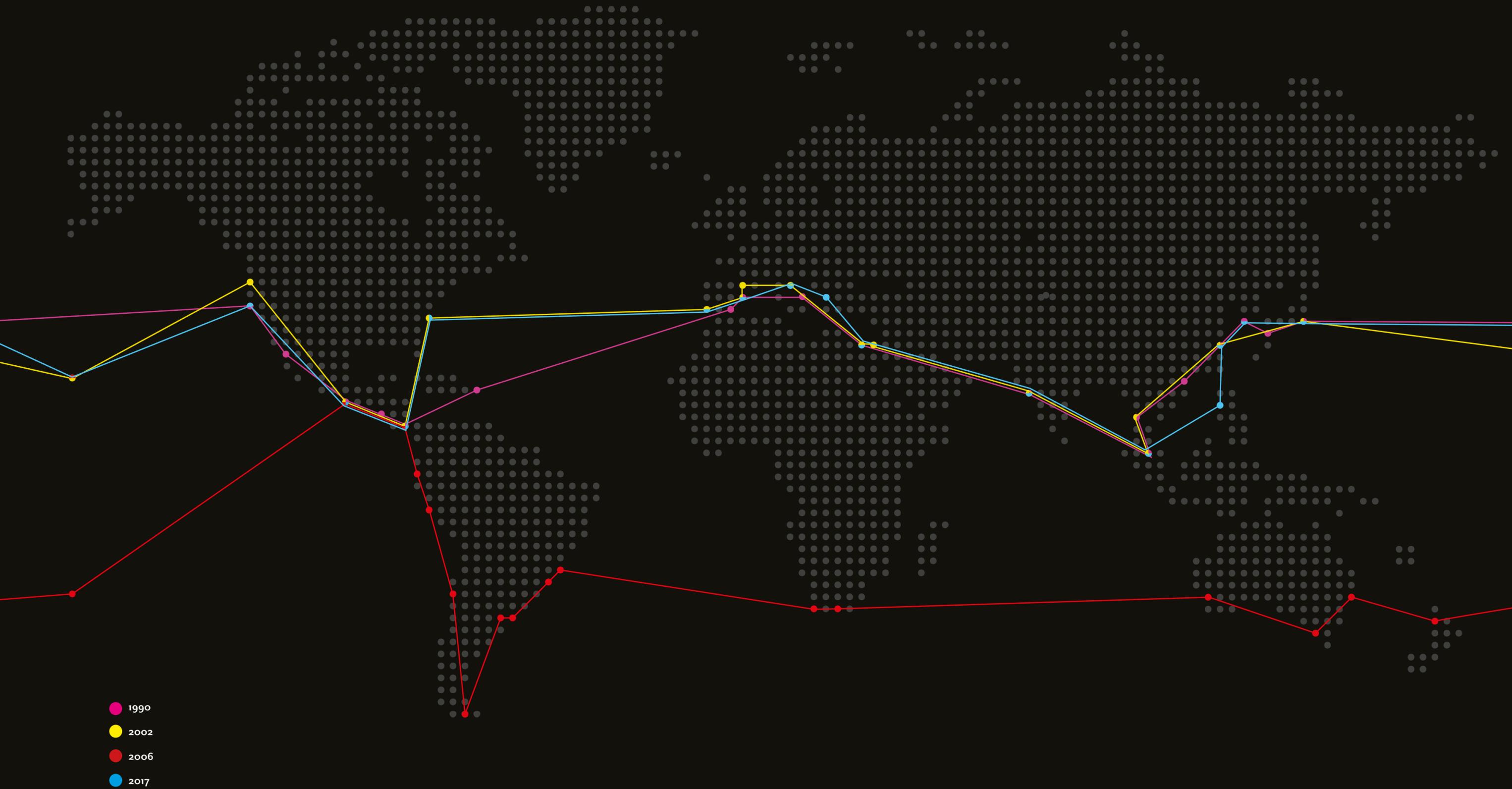


¿La ola no tiene forma?
En un instante se esculpe
y en otro se desmorona
en la que emerge, redonda.
Su movimiento es su forma.

OCTAVIO PAZ
Frente al mar



Viajes de Circunnavegación



No es agua ni arena la orilla del mar.

El agua sonora de espuma sencilla,
el agua no puede formarse la orilla.

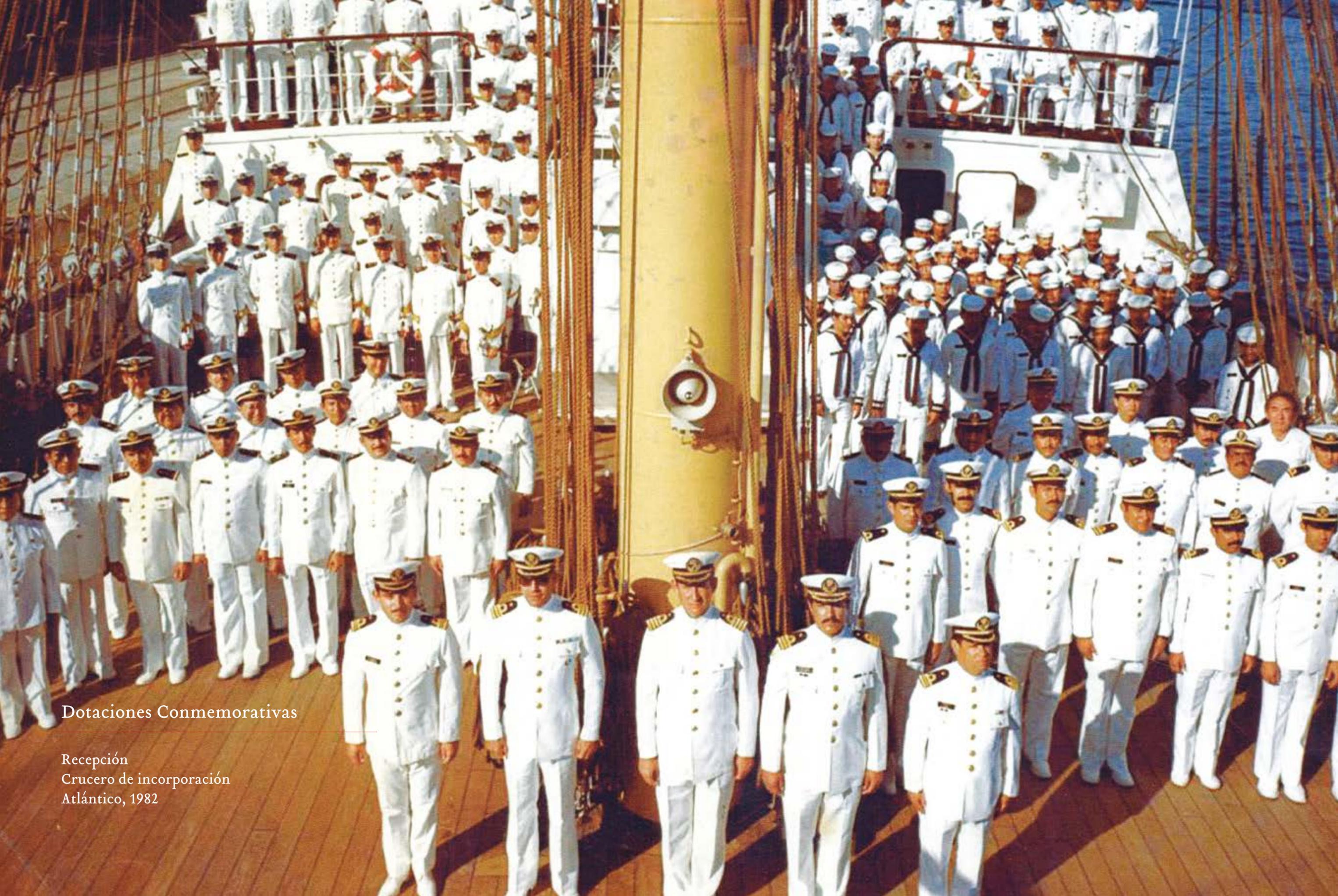
Y porque descanse en muelle lugar,
no es agua ni arena la orilla del mar.

Las cosas discretas, amables, sencillas;
las cosas se juntan como las orillas.

JOSÉ GOROSTIZA

La orilla del mar





Dotaciones Conmemorativas

Recepción
Crucero de incorporación
Atlántico, 1982



XXV aniversario
Crucero de Instrucción
Báltico, 2007

XXXV aniversario
Crucero de Instrucción
Centenario de la Constitución, 2017





Como tú, tengo abismos, tempestades,
misterios de tramonto y de auroras,
iras clamantes, horas de ternura,
y peces errabundos en las venas.

ELÍAS NANDINO
Conversación con el mar

Comandantes y Cruceros de Instrucción 1982-2017

CAP. DE NAV. C.G. DEM. MANUEL ZERMEÑO DEL PEÓN

Incorporación Atlántico 1982

Bilbao, España - Vigo, España - Las Palmas de Gran Canaria, España - Santo Domingo, República Dominicana - Veracruz, México 4 agosto - 18 septiembre

Osaka World Sail 1983

Acapulco, México - Manzanillo, México - Puerto Vallarta, México - Mazatlán, México - Ensenada, México - San Diego, EUA - Honolulu, EUA - Busan, Corea del Sur - Osaka, Japón - San Francisco, EUA - Acapulco, México 17 julio - 18 diciembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. ALBERTO GERARDO DEL BARRIO Y GUILLÉ (Q.E.P.D.)

Tahití 1984

Acapulco, México - Long Beach, EUA - San Pedro, EUA - Papeete, Tahití - El Callao, Perú - Guayaquil, Ecuador - Buenaventura, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México 21 junio - 25 noviembre

Atlántico Norte 1985

Acapulco, México - Balboa, Panamá - La Habana, Cuba - Annapolis, EUA - Ámsterdam, Holanda - Oslo, Noruega - Hamburgo, Alemania - Londres, Inglaterra - Brest, Francia - Bilbao, España - Marín, España - Lisboa, Portugal - Las Palmas de Gran Canaria, España - La Guaira, Venezuela - Cartagena de Indias, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México 29 mayo - 23 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. GERÓNIMO BRINGAS MURRIETA

Libertad 1986

Acapulco, México - Rodman, Panamá - Baltimore, EUA - Newport, EUA - Nueva York, EUA - El Ferrol, España - Huelva, España - Funchal, Portugal - Las Palmas de Gran Canaria, España - Santa Cruz de Tenerife, España - San Juan, Puerto Rico - Maracaibo, Venezuela - Santa Marta, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México 21 mayo - 4 noviembre

Pacífico Sur 1987

Acapulco, México - San Diego, EUA - San Francisco, EUA - Seattle, EUA - Vancouver, Canadá - Victoria, Canadá - Honolulu, EUA - Apia, Samoa - Papeete, Tahití - Guayaquil, Ecuador - Buenaventura, Colombia - Rodman, Panamá - Puerto Quetzal, Guatemala - Acapulco, México 2 junio - 15 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. RAÚL SANTOS GALVÁN VILLANUEVA

Mediterráneo 1988

Acapulco, México - Rodman, Panamá - Norfolk, EUA - Boston, EUA - Cádiz, España - Toulon, Francia - Civitavecchia, Italia - El Pireo, Grecia - Palma de Mallorca, España - Santa Cruz de Tenerife, España - San Juan, Puerto Rico - Santo Domingo, República Dominicana - Balboa, Panamá - Acapulco, México 2 junio - 15 noviembre

Eurocaribe 1989

Acapulco, México - Rodman, Panamá - Filadelfia, EUA - Ruán, Francia - Ámsterdam, Holanda - Lisboa, Portugal - Valencia, España - Livorno, Italia - La Palmas de Gran Canaria, España - Santo Domingo, República Dominicana - La Guaira, Venezuela - Cartagena de Indias, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México 16 mayo - 18 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. JOSÉ ÁNGEL CUEVAS LARRAGOITY (Q.E.P.D.)

Circunnavegación 1990

Acapulco, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Rodman, Panamá - San Juan, Puerto Rico - Málaga, España - Cartagena, España - Nápoles, Italia - Alejandría, Egipto - Bombay, India - Singapur, Singapur - Bangkok, Tailandia - Victoria, Hong Kong - Shanghai, China - Busan, Corea del Sur - Nagasaki, Japón - Tokio, Japón - Long Beach, EUA - Ensenada, México - Acapulco, México 11 mayo - 16 diciembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. SANTOS HUMBERTO GÓMEZ LEYVA (Q.E.P.D.)

Atlántico 1992

Acapulco, México - Rodman, Panamá - San Juan, Puerto Rico - Barcelona, España - Génova, Italia - Cádiz, España - Las Palmas de Gran Canaria, España - San Juan, Puerto Rico - Ciudad Madero, México - Veracruz, México - Everglades, EUA - Rodman, Panamá - Acapulco, México 12 febrero - 4 agosto

Cabo de Hornos 1993

Acapulco, México - Rodman, Panamá - Guayaquil, Ecuador - El Callao, Perú - Valparaíso, Chile - Cabo de Hornos, Chile - Puerto Williams, Chile - Punta Arena, Chile - Mar del Plata, Argentina - Buenos Aires, Argentina - Montevideo, Uruguay - Río de Janeiro, Brasil - La Guaira, Venezuela - Cartagena de Indias, Colombia - Puerto Limón, Costa Rica - Puerto Cortés, Honduras - Tampico, México - Veracruz, México - Coatzacoalcos, México - Rodman, Panamá - Acapulco, México 7 diciembre 1992 - 10 agosto 1993

CAP. DE NAV. C.G. DEM. JOSÉ MÁXIMO RODRÍGUEZ CARREÓN

Europa 1994

Acapulco, México - Rodman, Panamá - Cartagena de Indias, Colombia - San Juan, Puerto Rico - Cherburgo, Francia - Ruán, Francia - Lisboa, Portugal - Santa Cruz de Tenerife, España - San Juan, Puerto Rico - Veracruz, México 23 abril - 14 septiembre

Canadá 1995

Veracruz, México - Halifax, Canadá - Quebec, Canadá - Everglades, EUA - La Habana, Cuba - Rodman, Panamá - Balboa, Panamá - Puerto Quetzal, Guatemala - Acapulco, México 20 septiembre - 20 diciembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. JOAQUÍN ZETINA ANGULO

Báltico 1996

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Nueva York, EUA - Portsmouth, Inglaterra - Rostok, Alemania - San Petesburgo, Rusia - Mariehamn, Finlandia - Turku, Finlandia - Copenhague, Dinamarca - Kaliningrado, Rusia - Lisboa, Portugal - Las Palmas de Gran Canaria, España - La Guaira, Venezuela - Balboa, Panamá - Salina Cruz, México - Acapulco, México 23 abril - 30 octubre

Osaka 1997

Acapulco, México - Honolulu, EUA - Guam, EUA - Hong Kong, Hong Kong - Okinawa, Japón - Kagoshima, Japón - Osaka, Japón - Busan, Corea del Sur - Vladivostok, Rusia - Seattle, EUA - San Francisco, EUA - Acapulco, México 9 enero - 22 julio

CAP. DE NAV. C.G. DEM. SALVADOR JIMÉNEZ MIRANDA (Q.E.P.D.)

Australia 1998

Acapulco, México - Papeete, Tahiti - Sidney, Australia - Hobart, Australia - Auckland, Nueva Zelanda - Papeete, Tahiti - Acapulco, México 20 noviembre 1997-16 abril 1998

Lisboa 1998

Acapulco, México - Balboa, Panamá - San Juan, Puerto Rico - Falmouth, Inglaterra - Lisboa, Portugal - Cádiz, España - Lisboa, Portugal - Dublín, Irlanda - Cork, Irlanda - Santa Cruz de Tenerife, España - Cartagena de Indias, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México 26 mayo - 29 octubre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. FERNANDO CASTAÑÓN ZAMACONA

Mar del Norte 1999

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Norfolk, EUA - Ruán, Francia - Saint Malo, Francia - Greenock, Escocia - Lerwick, Escocia - Aalborg, Dinamarca - Copenhague, Dinamarca - Las Palmas de Gran Canaria, España - La Guaira, Venezuela - Balboa, Panamá - Acapulco, México 4 mayo - 3 noviembre

Euroamérica 2000

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Newport, EUA - Gante, Bélgica - Wilhelmshaven, Alemania - Gdansk, Polonia - Helsinki, Finlandia - Mariehamn, Finlandia - Estocolmo, Suecia - Flensburg, Alemania - Santa Cruz de Tenerife, España - Balboa, Panamá - Acapulco, México 18 abril - 13 octubre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. ALFREDO LÁZARO ORTEGA JARAMILLO (Q.E.P.D.)

Europa 2001

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Baltimore, EUA - Amberes, Bélgica - Alesund, Noruega - Bergen, Noruega - Esbjerg, Dinamarca - Dundee, Escocia - Portsmouth, Inglaterra - Las Palmas de Gran Canaria, España - San Juan, Puerto Rico - Cozumel, México - Progreso, México - Tampico, México - Tuxpan, México - Veracruz, México 2 mayo - 9 noviembre

Circunnavegación 2002

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Norfolk, EUA - Cádiz, España - Valencia, España - Barcelona, España - Civitavecchia, Italia - Alejandría, Egipto - Puerto Saïd, Egipto - Bombay, India - Singapur, Singapur - Bangkok, Tailandia - Shanghái, China - Tokio, Japón - Honolulu, EUA - San Francisco, EUA - Acapulco, México 18 febrero - 18 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. SALVADOR MIRANDA ORENDAIN

Rouen 2003

Acapulco, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Balboa, Panamá 13 abril - 17 noviembre
- Nueva York, EUA - La Coruña, España - Ruán, Francia - Delfzijl,
Holanda - Gdynia, Polonia - Riga, Letonia - Travemünde, Alemania
- Gotemburgo, Suecia - Santa Cruz de Tenerife, España - San Juan,
Puerto Rico - Balboa, Panamá - Acapulco, México

Sail Rhode Island 2004

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Veracruz, México - Nueva 30 marzo - 23 agosto
Orleans, EUA - Miami, EUA - Jacksonville, EUA - Charleston, EUA -
Norfolk, EUA - Baltimore, EUA - Boston, EUA - New London, EUA -
Halifax, Canadá - Veracruz, México

CAP. DE NAV. C.G. DEM. ROBERTO GONZÁLEZ LÓPEZ

Pacífico Norte 2005

Acapulco, México - Honolulu, EUA - Seward, EUA - Victoria, 15 abril - 4 septiembre
Canadá - Tacoma, EUA - Vancouver, Canadá - Port Alberni, Canadá
- San Francisco, EUA - Monterey, EUA - Los Ángeles, EUA - San
Diego, EUA - Mazatlán, México - Acapulco, México

Circunnavegación 2006

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Guayaquil, Ecuador - 1 diciembre 2005 -
El Callao, Perú - Valparaíso, Chile - Cabo de Hornos, Chile - Buenos 19 septiembre 2006
Aires, Argentina - Montevideo, Uruguay - Santos, Brasil - Río de
Janeiro, Brasil - Ciudad del Cabo, Sudáfrica - Puerto Elizabeth,
Sudáfrica - Fremantle, Australia - Melbourne, Australia - Sidney,
Australia - Auckland, Nueva Zelanda - Papeete, Tahití - Acapulco,
México

CAP. DE NAV. C.G. DEM. MARIO CARBAJAL RAMÍREZ

Báltico 2007

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Cartagena de Indias, 16 marzo - 10 noviembre
Colombia - Miami, EUA - Nueva York, EUA - Londres, Inglaterra
- Burdeos, Francia - Aarhus, Dinamarca - Kotka, Finlandia -
Estocolmo, Suecia - Szczecin, Polonia - Rostock, Alemania - Bilbao,
España - Las Palmas de Gran Canaria, España - Willemstad,
Curazao - Balboa, Panamá - Acapulco, México

Rouen 2008

Acapulco, México - Balboa, Panamá - La Habana, Cuba - Baltimore, 6 abril - 16 noviembre
EUA - Halifax, Canadá - Dublín, Irlanda - Burdeos, Francia - Ruán,
Francia - Liverpool, Inglaterra - Maloy, Noruega - Bergen, Noruega -
Den Helder, Holanda - Bremerhaven, Alemania - Amberes, Bélgica -
Falmouth, Inglaterra - Aveiro, Portugal - Funchal, Portugal - Balboa,
Panamá - Acapulco, México

CAP. DE NAV. C.G. DEM. JOSÉ FRANCISCO GONZÁLEZ GALINDO

Japón 2009

Acapulco, México - Honolulu, EUA - Qjngdáo, China - Shanghái, 15 febrero - 1 agosto
China - Incheon, Corea del Sur - Vladivostok, Rusia - Yokohama,
Japón - Tokio, Japón - Onjuku, Japón - San Francisco, EUA -
Acapulco, México

Bicentenario 2010

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Barranquilla, Colombia - 11 diciembre 2009 -
Fortaleza, Brasil - Río de Janeiro, Brasil - Mar del Plata, Argentina 23 junio 2010
- Punta del Este, Uruguay - Montevideo, Uruguay - Buenos Aires,
Argentina - Isla de los Estados, Argentina - Ushuaia, Argentina -
Cabo de Hornos, Chile - Punta Arenas, Chile - Antofagasta, Chile -
Valparaíso, Chile - El Callao, Perú - Guayaquil, Ecuador - Cartagena
de Indias, Colombia - La Guaira, Venezuela - Santo Domingo,
República Dominicana - Veracruz, México

CAP. DE NAV. C.G. DEM. MARCO ANTONIO VILA VIVALDO (Q.E.P.D.)

Mediterráneo 2011

Acapulco, México - Balboa, Panamá - La Habana, Cuba - Boston, EUA - Cádiz, España - Cagliari, Italia - Haifa, Israel - Estambul, Turquía - Odessa, Ucrania - Varna, Bulgaria - El Pireo, Grecia - Olbia, Italia - Civitavecchia, Italia - Barcelona, España - Valencia, España - Las Palmas de Gran Canaria, España - Cartagena de Indias, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México

8 abril - 23 noviembre

Atlántico Norte 2012

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Nueva York, EUA - Norfolk, EUA - Baltimore, EUA - Brest, Francia - Cherburgo, Francia - Burdeos, Francia - La Coruña, España - Dublín, Irlanda - Lisboa, Portugal - Funchal, Portugal - Fort de France, Francia - Balboa, Panamá - Puerto Quetzal, Guatemala - Acapulco, México

15 abril - 19 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. JUAN CARLOS VERA MINJARES

Europa 2013

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Veracruz, México - La Habana, Cuba - Norfolk, EUA - Burdeos, Francia - Ruán, Francia - Den Helder, Holanda - Bergen, Noruega - Aarhus, Dinamarca - Helsinki, Finlandia - San Petersburgo, Rusia - Szczecin, Polonia - Riga, Letonia - Gdynia, Polonia - Lisboa, Portugal - Cádiz, España - Santa Cruz de Tenerife, España - Cartagena de Indias, Colombia - Balboa, Panamá - Acapulco, México

18 marzo - 14 noviembre

Velas Latinoamérica 2014

Acapulco, México - Puerto Ayora, Ecuador - El Callao, Perú - Manta, Ecuador - Cartagena de Indias, Colombia - Los Roques, Venezuela - La Guaira, Venezuela - Santo Domingo, República Dominicana - Cozumel, México - Veracruz, México - Balboa, Panamá - Puntarenas, Costa Rica - Acajutla, El Salvador - Puerto Quetzal, Guatemala - Salina Cruz, México - Ensenada, México - San Diego, EUA - Seattle, EUA - Vancouver, Canadá - Seward, EUA - Honolulu, EUA - Long Beach, EUA - Mazatlán, México - Puerto Vallarta, México - Acapulco, México

9 abril - 25 noviembre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. PEDRO MATA CERVANTES

Levante Mediterráneo 2015

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Norfolk, EUA - Dublín, Irlanda - Portsmouth, Inglaterra - Marsella, Francia - Civitavecchia, Italia - El Pireo, Grecia - Estambul, Turquía - La Valeta, Malta - Cartagena, España - Santa Cruz de Tenerife, España - San Juan, Puerto Rico - Balboa, Panamá - Puerto Corinto, Nicaragua - Puerto Quetzal, Guatemala - Acapulco, México

25 abril - 11 noviembre

Ibero Atlántico 2016

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Cartagena de Indias, Colombia - La Habana, Cuba - Baltimore, EUA - New London, EUA - Halifax, Canadá - Londres, Inglaterra - Hamburgo, Alemania - Bremerhaven, Alemania - Ámsterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Brest, Francia - Lisboa, Portugal - Cádiz, España - Las Palmas de Gran Canaria, España - Santo Domingo, República Dominicana - Balboa, Panamá - Acapulco, México

12 marzo - 3 octubre

CAP. DE NAV. C.G. DEM. RAFAEL ANTONIO LAGUNES ARTEAGA

Centenario de la Constitución 2017

Acapulco, México - Balboa, Panamá - Boston, EUA - Huelva, España - Barcelona, España - Civitavecchia, Italia - Creta, Grecia - Puerto Saíd, Egipto - Bombay, India - Singapur, Singapur - Manila, Filipinas - Shanghái, China - Busan, Corea del Sur - Tokio, Japón - Honolulu, EUA - Los Ángeles, EUA - Acapulco, México

6 febrero - 21 noviembre



AGRADECIMIENTOS
LIBRO BUQUE ESCUELA CUAUHTÉMOC:
A TODOS AQUELLOS CUYA VALIOSA
COLABORACIÓN HICIERON POSIBLE
LA EDICIÓN DE ESTE LIBRO.



F U E N T E S C O N S U L T A D A S

ANDRADE MUÑOZ, Germán Luis

Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006.

BONILLA, Juan de Dios

Apuntes para la Historia de la Marina Nacional. México, spi, 1946.
Historia Marítima de México. México, Litorales, 1962.

BOSH, Carlos

México frente al mar. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.
Breve historia de la Escuela Naval de México. México, Secretaría de Marina, sf.

BULNES, Francisco

Sobre el Hemisferio Norte, Once mil leguas. México, Revista Universal, 1875.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique

Educación Naval en México. México, Secretaría de Marina, 1967, 2v.
Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario. México, Secretaría de Marina, 1970.

CARRANZA, Miguel

...Y la independencia se consolidó en el mar: ensayo histórico sobre la guerra entre México y España, 1821-1836. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México / Secretaría de Marina-Armada de México, 2009.
Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997. México, Secretaría de Marina-Armada de México, Gustavo Casasola, 1997.

COLERIDGE, Samuel Taylor

Balada del viejo marinero y otros poemas. Madrid, Visor, 1982.
Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Biográfico. México, Secretaría de Marina-Armada de México / Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009.

DANA, Richard Henry

Dos años al pie del mástil. Madrid, Alba Editorial, 2001.

DARWIN, Charles

El viaje del Beagle. Madrid, RBA, 1995.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín

“Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias” en Carlos Seco Serrano (ed.), *Obras de Martín Fernández de Navarrete*. Atlas, Universidad de California, 1954.

GARCÍA ARROYO, Raziel

La Heroica Escuela Naval Militar y la acción del 21 de abril de 1914. México, Asociación de la Escuela Naval Militar, 1961.
Las construcciones navales en México: breve reseña, 1º de junio. México, Secretaría de Marina, 1975.

GLASS, Carlos

“Apuntes sobre el viaje alrededor del mundo” en: *El Mundo*, México, 1897.

GUEVARA, Antonio de

Epístolas familiares. Madrid, Ivan Mervcio, 1633.

LAVALLE ARGUDÍN, Mario

Bloqueo y capitulación del castillo de San Juan de Ulúa. La epopeya olvidada. México, Taller Gráfico de la Oficina del C. Secretario de Marina, 1984.
La Armada en el México independiente. México, Secretaría de Marina / Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985.
Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821- 1991. México, Secretaría de Marina, 1991, 2 t.

LEÓN, Pedro de

Grandeza y miseria en Andalucía. Granada, Facultad de Teología, 1982.

LÓPEZ DE NAVA, Arturo

Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana, Veracruz, Talleres Autográficos de la Escuela Naval Militar, 1934.

MARTÍNEZ, José Luis

Cruzar el Atlántico. México, Fondo de Cultura Económica, 2007.
Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI. México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

MICHELET, Jules

El mar. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2001.

PÉREZ TURRADO, Gaspar

Armadas españolas de Indias. Madrid, MAPFRE, 1992.

PESSOA, Fernando

Poesía. Madrid, Abada Editores, 2013.

PIGAFETTA, Antonio

Viaje alrededor del globo. Madrid, Calpe, 1992.

ROJAS VILLANDRANO, Agustín de

El viaje entretenido. Madrid, Benito Cano, 1793.

SONTAG, Susan

Sobre la fotografía. México, Ediciones Gandhi, 2016.

TORRE, Tomás de la

Diario de viaje de Salamanca a Ciudad Real. México, Universidad Intercultural de Chiapas, 2011.

VALDÉZ MARTÍNEZ, Marciano

Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico desde la época prehispánica hasta la posrevolución. México, Secretaría de Marina-Armada de México / Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012.

VEGA, Lope de

Obras Completas. Madrid, Fundación José Antonio de Castro, 2002.

Glosario

www.libreriaaeronautica.com/diccionario
www.alquiler-directo.com/alquiler-barcos/diccionario-nauticoA.htm

MARTÍNEZ-HIDALGO, José M.

Diccionario Náutico, Ediciones Garriga S.A., 1977.



Este libro se terminó de imprimir en los talleres de la Agencia Promotora de Publicaciones S.A. de C.V. en agosto de 2019.

En su composición tipográfica se usaron los tipos Gotham, MrEaves Sans y Tribute.

